Kimmo Kiiski

26.4..2018

Eduskunta
Liikenne- ja viestintävaliokunta

Vastine hallituksen esityksestä tieliikennelaiksi ja eräiksi siihen liittyviksi laeiksi (HE 180/2017 vp) annettuihin lausuntoihin

Esitän liikenne- ja viestintäministeriön asiantuntijana seuraavaa:

Oikeusministeriö

Oikeusministeriö lausuu pääosin esitettävästä liikennevirhemaksusta ja sen järjestelmästä.

Liikenne- ja viestintäministeriö (LVM) yhtyy oikeusministeriön (OM) lausunnoissaan esittämiin lähtökohtiin liikennerikkomusten dekriminalisointi- ja yhteensovittamistarpeesta. LVM:n mukaan on tärkeää, että rikosoikeutta käytettäisiin lähtökohtaisesti vain silloin, kun sen käytölle on painavat perustelut. Lievimmissä liikenteen rikkomuksissa ei ole lainkaan tarvetta rikosoikeuden käyttöön. Uusi lainsäädäntö ja valittu sääntelymalli estäisi liikennerikosoikeuden inflatorista kehitystä.

OM:n mukaan on tärkeää, että rikosten ja rikkomusten järjestelmät sovitetaan yhteen niin, ettei rikoksia ja rikkomuksia käsitellä tarpeettomasti useassa menettelyssä. LVM toteaa lisäksi, että liikennerikkomusten siirtyessä hallinnolliseen menettelyyn liikennerikkomukset ja ajokieltoseuraamukset käsiteltäisiin saman oikeudenalan piirissä. Tämä yksinkertaistaisi ja selkeyttäisi nykytilannetta, jossa liikennerikkomukset käsitellään rikosprosessissa ja ajokieltoseuraamukset erillään hallintoprosessissa erillisissä tuomioistuinlinjoissa. Ajokieltoseuraamukset käsitellään hallintoprosessissa siitä huolimatta, että ajokieltoa voidaan pitää ankarampana seuraamuksena kuin lievää rahamaksua.

LVM yhtyy OM:n käsitykseen siitä, että ajoneuvokohtainen käännettyyn todistustaakkaan perustuva liikennevirhemaksu on omaksuttavissa lievimpiin liikennerikkomuksiin, koska valitussa sääntelymallissa oikeasuhtaisuuden ja oikeusturvan vaatimukset on riittävällä tavalla otettu huomioon. Oikeasuhtaisuuteen ja oikeusturvaan liittyviä elementtejä on käsitelty laajasti hallituksen esityksen säätämisjärjestysperusteluissa (s. 293-302).

OM:n huomautus siitä, että hallituksen esityksessä todettu objektiivinen vastuu koskee vain automaattista liikennevalvontaa, on oikea. Näiltä osin asianomainen hallituksen esityksen kohta on jäänyt avoimeksi (s. 139).

OM on kiinnittänyt lausunnossaan huomiotaan siihen, että 1. lakiesityksen 3 luvussa (liikennesäännöt) on useita käskyn muotoon kirjoitettuja säännöksiä. OM:n mukaan näin

on esimerkiksi 1. lakiesityksen 31 §:n 1 momentissa. LVM toteaa, että käytetty sanamuoto vastaa voimassa olevan tieliikennelain 17 §:n sanamuotoa. Sanamuodosta ei ole aiheutunut ongelmia säännösten tulkinnassa ja soveltamissa.

OM:n mukaan 1. lakiesityksen 2 lukuun kirjatut tieliikenteen yleiset periaatteet olisivat luonteeltaan velvoittavia ja tienkäyttäjän olisi noudatettava myös niitä. LVM toteaa sen lisäksi, että liikenteen periaatteille olisi ominaista yleisemmällä tasolla tapahtuva tienkäyttäjien ohjaaminen. Liikennesäännöissä on kyse yksiselitteisemmistä ja ehdottomista käyttäytymisen normeista.

Esityksen mukaan tienkäyttäjän ensisijaisena velvollisuutena olisi noudattaa liikennesääntöjä, joita sisältyy runsaasti myös liikenteenohjauslaitteisiin. Liikennesäännöt eivät kuitenkaan määrittele aina tyhjentävästi, miten tienkäyttäjän tulee liikenteessä toimia. Tieliikenteen kaltaisella elämänalueella olisi mahdotonta määrittää yksiselitteistä sääntöä jokaista kuviteltavissa olevaa liikennetilannetta varten. Siksi tarvitaan periaatteita luomaan yleisiä toimintasääntöjä turvallisen liikenteen takaamiseksi. Periaatteet toimivat liikennesääntöjen apuna oikeudellisessa ratkaisutoiminnassa ja niillä ohjataan sisällöllisesti liikennesääntöjen tulkintaa tai täydennetään sääntöjä. Periaate voi myös yksinomaan olla ratkaisun perusta, etenkin jos lainsäädännössä on aukko. Periaatteista voidaan hakea kohtuullisuutta, jos säännönmukainen ratkaisu muuten johtaisi kohtuuttomaan seuraamukseen.

Sisäministeriön poliisiosasto

Sisäministeriön poliisiosasto (SM) esittää lausunnossaan, että erätarkastajien ajoneuvojen pysäytysoikeudet ja näiden esittämien merkkien velvoittavuus huomioitaisiin myös tieliikennelaissa. Erätarkastaja on viranomainen, jonka tehtävät, kelpoisuusvaatimukset ja toimivaltuudet määritellään Metsähallituksen erävalvonnasta annetussa laissa (1157/2005). Lain 6 §:n mukaan erätarkastajalla on erävalvontaan kuuluvassa yksittäisessä tehtävässä toimivalta pysäyttää henkilö ja kulkuneuvo. Erätarkastajan tehtävänä on valvoa luvallisuutta valtion alueilla tapahtuvassa metsästyksessä, kalastuksessa, luonnonsuojeluasioissa, maasto- ja vesiliikenteessä sekä yleensä kaikessa luonnon käytössä. Lisäksi tehtävänä on vartioida Metsähallituksen hallinnassa olevia valtion alueita ja muuta omaisuutta.

LVM:n mukaan erätarkastajan toimivalta tiellä ja maastossa on määritelty Metsähallituksen erävalvonnasta annetussa laissa. Siten tarvetta erätarkastajien toimivaltuuksien määrittelyyn tieliikennelaissa ei ole. LVM kuitenkin esittää valiokunnalle, että se voisi mietinnössään lausua erätarkastajien tieliikenteen toimivaltuuksista.

27 §:
Pykälän 2 momentin mukaan suojatien eteen pysähtynyttä ajoneuvoa tai raitiotievaunua ei saa ohittaa pysähtymättä. Sisäministeriön poliisiosaston näkemyksen mukaan tulisi määritellä, mitä suojatien edessä pysähtymisellä tarkoitetaan eli millä etäisyydellä ajoneuvo on vielä pysähtyneenä suojatien edessä.

LVM:n mukaan tarkan metrimäärän määritteleminen voi olla ongelmallista. Määritellystä metrimäärästä huolimatta joissakin tilanteessa pysähtyminen voisi olla siitä huolimatta liikenneturvallisuuden kannalta ongelmallista. Esitykseen valittu sääntelymalli vastaa tieliikennesopimuksen 21 artiklaa, jossa ei ole erityisestä metrimäärää määritelty.

55 §:
Pykälässä säädettäisiin tarpeettoman joutokäynnin kiellosta. Pykälän kolmannessa

momentissa esitetään, että kielto ei koskisi muun muassa kiireellisessä tehtävässä olevaa hälytysajoneuvoa ja liikenteenvalvojan virkatehtävässä käyttämää ajoneuvoa. Toisaalta esityksen 184 § 1 momentissa säädettäisiin, että tietyissä tehtävissä oleva tienkäyttäjä voisi poiketa liikennesäännöistä tehtävän edellyttämällä tavalla. Tämä jo sinänsä mahdollistaa SM:n mukaan poikkeamisen myös joutokäyntikiellosta.

LVM lausuu, että SM:n huomautus on asianmukainen. Vaikka säännökset eivät ole ristiriidassa keskenään, LVM:n esittää valiokunnalle harkittavaksi 1. lakiesityksen 55 §:n 3 momentin poistamista tarpeettomana.

64 §
Pykälässä säädettäisiin niistä liikennesäännöistä, jotka koskevat raitiovaunun kuljettamista. Esityksen 10 §:n mukaan hälytysääni- ja valomerkkejä antavalle hälytysajoneuvolle tai tietyille viranomaisten vetämille saattueille on annettava esteetön kulku. SM:n mukaan olisi tärkeää, että myös raitiovaunun olisi annettava esteetön kulku näitä merkkejä antavia hälytysajoneuvoille. Tämän vuoksi olisi perusteltua lisätä 3 momenttiin uusi kohta, jonka mukaan raitiovaunun kuljettajan olisi annettava esteettömän kulku hälytysääni- ja -valomerkkejä antavalle hälytysajoneuvolle.

LVM lausuu, että 1. lakiesityksen 10 § velvoittaa kaikkia tienkäyttäjiä, myös raitiovaunun kuljettajaa, antamaa esteetön kulku hälytysajoneuvolle ja saattueelle. Tienkäyttäjä on määritelty esityksen 1 §:n 1 momentin 2-kohdassa.

96 §:
Esityksen mukaan 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. Moottorikelkan hätäkatkaisimen käytöstä säädetään 96 §:ssä. Sisäministeriön poliisiosaston näkemyksen mukaan tulisi harkita, pitäisikö 96 § myös mainita yllä olevien joukossa, koska moottorikelkkaa nimenomaan käytetään maastossa.

LVM toteaa, että 96 §:n hätäkatkaisimen käyttövelvoite on mainittu 1. lakiesityksen 89 §:ssä, jolloin velvoite käyttää katkaisinta olisi pykälän mukaan myös maastossa.

109 §:
Pykälän 3 momentissa esitetään, että kuorman varmistuksen lujuutta määriteltäessä saa kitkavoiman tarjoaman pidätyskyvyn ottaa huomioon. SM tuo tässä yhteydessä esiin, että kitkavoiman arvioiminen on varsin epäluotettavaa ja kitkavoima voi vaihdella eri sääolosuhteissa. Lisäksi lavan lattiarakenteen kuluessa tai siinä olevat epäpuhtaudet vaikeuttavat kitkan arviointia. Tämän vuoksi SM:n poliisiosaston näkemyksen mukaan kitkavoimaa ei tulisi huomioida kuorman varmistamisessa.

LVM lausuu, että kitkavoiman hyödyntämiseen liittyviä seikkoja on käsitelty esityksen 109 §:n yksityiskohtaisissa perusteluissa. Kitkan hyödyntämisestä huolimatta edellytetään kuorman sidontaa niin että kuorma ei ajon aika siirry vaaraa aiheuttaen. Kitkavoiman hyödyntämistä koskeva sääntely tarkentaa voimassa olevaa sääntelyä.

156 §:
Pykälän 1 momentissa esitetään, että sinistä varoitusvalaisinta saisi käyttää myös poliisiajoneuvossa, Tullin ajoneuvossa ja Rajavartiolaitoksen ajoneuvossa. Ajoneuvolain 20 §:n mukaan nämä ovat kyseisten viranomaisten käyttöön erityisesti valmistettuja

tai varustettu ajoneuvoja. Viranomaiset käyttävät myös muita kuin erityisesti valmistettuja tai varustettuja ajoneuvoja. Autojen tarve voi lisääntyä myös esimerkiksi erityistilanteissa tai yhteiskunnan häiriötilanteissa. Käytössä olevat autot voivat olla esimerkiksi vuokra- tai leasing -autoja. Tietyissä tilanteissa olisi järkevää, että näissä voisi käyttää sinistä varoitusvaloa viranomaisten tehtävien suorittamisen yhteydessä varoittamaan muita tienkäyttäjiä. Valaisinta saisi käyttää silloin, kun ajoneuvon käyttötehtävä sitä edellyttää. Sisäministeriön poliisiosasto esittää, että kyseinen kohta ilmaistaisiin esimerkiksi seuraavasti: "Tällaista varoitusvalaisinta saa käyttää myös poliisin, Tullin tai Rajavartiolaitoksen käyttämässä ajoneuvossa, joka ei ole hälytysajoneuvo."

LVM pitää SM:n ehdotusta perusteltuna ja esittää valiokunnalle harkittavaksi, että 1. lakiesityksen 156 §:n 1 momenttiin lisättäisiin seuraava virke: ”Tällaista varoitusvalaisinta saa käyttää myös poliisin, Tullin ja Rajavartiolaitoksen käyttämässä ajoneuvossa, joka ei ole hälytysajoneuvo.”

162 §:
Pykälän 1 momentin mukaan ajoneuvo on poliisimiehen, rajavartiomiehen ja tullimiehen antamasta merkistä pysäytettävä. SM:n näkemyksen mukaan tätä käskyn noudattamatta jättämistä ei esitettäisi riittävän täsmällisesti rangaistavaksi liikennevirhemaksulla.

LVM toteaa, että liikenteenvalvojien antaman merkin noudattamatta jättäminen olisi virhemaksulla rangaistavaa esityksen 162 §:n nojalla. Esityksen 8 §:ssä tarkoitettu liikenteenohjaaja on määritelty esityksen 65 §:ssä. Säännöksen mukaan liikenteenvalvojia ovat poliisimiehen lisäksi rajavartiomies ja tullimies omilla toimialoillaan.

166 §:
SM pitää punaisen liikennevalon noudattamatta jättämisestä esitettävää liikennevirhemaksun rahamäärää (100 euroa) pienenä. SM toteaa, että sakko-ohjeistuksen mukaan tämä liikennevalorikkomus on tällä hetkellä pienimmillään liikenneturvallisuuden vaarantamisena 8 päiväsakkoa.

LVM:n mukaan minimi-päiväsakkorahamäärä on tällä hetkellä 6 euroa ja pienin sakon rahamäärä punaisen liikennevalon noudattamatta jättämisenä näin ollen 48 euroa. Siksi 100 euron virhemaksua on LVM:n arvion mukaan pidettävä asianmukaisena rikkomuksen rahamääränä.

167 §:
SM:n mukaan turvalaitteen käyttämättä jättämisestä 70 liikennevirhemaksu on liian vähäinen. LVM toteaa, että rahamäärä vastaa rikesakon nykyistä rahamäärää.

175 §:
SM:n mukaan käyttövastaava merkitään huonosti ajoneuvoliikennerekisteriin. Rekisteriä ylläpitää Liikenteen turvallisuusvirasto.

LVM lausuu, että ajoneuvolain 64 §:n mukaan käyttövastaava on velvollinen tekemään käyttövastaavaa koskevan tiedon lisäämistä, vaihtamista ja poistoa koskevan rekisteri-ilmoituksen Liikenteen turvallisuusvirastolle. 2. lakiesityksen mukaan omistajalle tai haltijalle voitaisiin ajoneuvolain 64 §:n 1 momentin nojalla määrätä liikennevirhemaksu tiedon ilmoittamatta jättämisestä.

LVM huomauttaa tässä, että 2. lakiesityksen 96 §:n 4 momentissa on sanavirhe: momentissa mainitaan rikesakko, mutta pitäisi olla liikennevirhemaksu.

181 §:
Esityksen 181 §:n mukaan lain noudattamista valvoo poliisi. Myös Rajavartiolaitos valvoo 1 - 3 kohdissa mainittuja seikkoja, kuten suojakypärän käyttämistä. SM:n mukaan tulisi kuitenkin harkita, voisiko Rajavartiolaitoksen valvoa myös 146 §:n henkilökuljetusta maastoajoneuvolla ja 96 §:n moottorikelkan hätäkatkaisimien käyttöä. Rajavartiolaitos valvoo muutoinkin maastoliikennettä.

LVM lausuu, että SM esitys on perusteltu. Siksi valiokunnan tulisi harkita 1. lakiesityksen 181 §:n 1 momentin luetteloa täydennettäväksi siten, että sekä Rajavartiolaitos että Tulli valvoisivat 146 §:ssä säädettyä henkilökuljetusta maastoajoneuvolla sekä 96 §:n moottorikelkan hätäkatkaisimen käyttöä. Nämä säännökset tulisi lisätä 181 §:n 1 momentin luetteloon.

184 §:
SM:n esitys siitä, että 1. lakiesityksen 184 §:n 3 momentissa mainitun ”tehtävän” lisäksi momentissa mainittaisiin kansainvälisen avun vastaanottaminen, on perusteltu. Siten momentti voitaisiin SM:n esittämällä tavalla muotoilla esimerkiksi seuraavasti:”…, jos hän suorittaa Suomen alueella tehtäviä tai antaa kansainvälistä apua, joista on valtioiden välillä sovittu tai erikseen säädetty.” LVM esittää asiaa harkittavaksi valiokunnalle.

194 §:
LVM yhtyy SM:n näkemykseen siitä, että uusi tieliikennelaki ei voi tulla voimaan ilman tarvittavia tietojärjestelmämuutoksia viranomaisten tietojärjestelmiin. Tietojärjestelmävaikutuksia on arvioitu poliisin osalta hallituksen esityksessä laajasti (s. 159-160). Hallituksen esityksen mukaan lainsäädäntö voisi tulla voimaan vuoden 2019 aikana.

LVM esittää edellytettävien tietojärjestelmämuutosten vuoksi, että lainsäädäntö voisi tulla voimaan 1.6.2020.

Liite 5 taulukko 1:
SM:n mukaan poliisilla on käytössään muun muassa kuorma-autoksi rekisteröityjä raskaan liikenteen valvontaan tai muuhun käyttöön varusteltuja poliisiajoneuvoja. SM esittää, että kuorma-autoksi rekisteröityä hälytysajoneuvoa, jonka omamassa on yli 3,5 tonnia ja enintään 4,25 tonnia tulisi voida ajaa nopeusrajoitusten mukaan. Tämä helpottaisi näiden hälytysajoneuvojen käyttämistä ja muutoksen ei voida arvioida heikentävän turvallisuutta ja näissä autoissa ei ole nopeudenrajoittimen asennuspakkoa. Näissä autoissa on myös modernit turvalaitteet.

LVM:n mukaan ehdotus ei ole perusteltu. 1. lakiesityksen 184 §:ssä säädettäisiin poliisille poikkeuksesta jättää noudattamatta kaikkia ajoneuvojen käytöstä annettuja säännöksiä, myös nopeusrajoituksia, jos virkatehtävä niin edellyttää. Näin ollen SM:n mainitsemia kuorma-autoja voi ajaa ajoneuvokohtaisesta nopeusrajoituksesta huolimatta tiekohtaisen nopeusrajoitusten mukaan, jos virkatehtävä niin edellyttää.

Ympäristöministeriö

Ympäristöministeriö (YM) lausuu, että se esitti esitysluonnoksesta antamassaan lausunnossa lakiin poikkeusta, jolla sallittaisiin eräiden rajattujen liikennemerkkien käyttö maastossa moottorikelkkaurilla. Tällaisia liikennemerkkejä olisivat mutkasta (A1), hiihtoladusta (A 19) eläimistä (A20) ja muusta vaarasta (A 33) varoittavat varoitusmerkit, pakollista pysäyttämistä (B6) koskeva ajo-oikeus- ja väistämismerkki sekä moottorikelkalla

ajo kielletty (C7) ja nopeusrajoitus (C32) kielto- ja rajoitusmerkit. Lisäksi maastoliikenteen turvallisuutta edistäviä merkkejä olisivat olleet etäisyyttä pakolliseen pysäyttämiseen osoittava lisäkilpi (H5) sekä paikannusmerkki (I14).

YM:n näkemyksen mukaan näiden muutaman turvallisuuden kannalta erittäin olennaisen liikennemerkin käytön salliminen myös maastossa ei olisi vaarantanut liikennemerkkien käytön vain tiealueille rajaamiseen liittyviä, sinällään kannatettavia, tavoitteita. Kyseistä YM:n esittämää poikkeusta ei sisälly sen mukaan hallituksen esitykseen.

LVM toteaa, että moottorikelkkaura ei oletieliikennelaissa tarkoitettua tietä. Sijoittamalla YM:n ehdottamia liikennemerkkejä *maastoon* annettaisiin uran käyttäjille epäselvää informaatiota siitä, ollaanko moottorikelkkailureitillä (tiellä) vai maastossa (moottorikelkkauralla). Toisin sanoen, ovatko tieliikennelain mukaiset liikennesäännöt, esimerkiksi oikean käden väistämissääntö, voimassa vai ei. Erittäin hankalaksi tilanne muodostuisi silloin, kun merkki asetettaisiin tien ja maaston risteyskohtaan.

Myös LVM:n mukaan myös Suomessa voisi olla tarvetta liikenteenohjaukseen maastossa. Näin on eräissä Euroopan valtioissa. Tällöin muodostettaisiin maastoliikennelain soveltamisalalle omat liikenteenohjauslaitteet liikennesääntöineen. Maastoliikennelain säännösten uudistamista ei ole arvioitu tieliikennelakia uudistettaessa.

YM esitti lausunnossaan harkittavaksi myös uutta moottorikelkoista varoittavaa liikennemerkkiä, jonka tarkoituksena olisi varoittaa autoilijoita ja muita tiellä kulkijoita moottorikelkkaväylien tienylityskohdista. Uutta varoitusmerkkiä koskevalla ehdotuksella YM tavoitteli liikenneturvallisuuden edistämistä. Hallituksen esitys ei kuitenkaan sisällä ehdotettua varoitusmerkkiä.

LVM lausuu, että moottorikelkoista olisi myös esityksen mukaan mahdollista varoittaa yleisellä varoitusmerkillä (A33) ja lisäkilvellä. Varoitusmerkkien lukumäärä on tärkeää pitää mahdollisimman vähäisenä.

157 §:
YM lausuu, että maastoajoneuvon käyttämistä tiellä koskeva 157 § vastaa sisällöltään pääosin ajoneuvon käyttämisestä tiellä (1257/1992) annetun asetuksen11 §:ää. YM esittää harkittavaksi, tulisiko 157 §:ään esitettyjen poikkeusten lisäksi harkita sallittavaksi myös sellainen moottorikelkan käyttö tiellä, joka liittyy siirtymiseen taajamissa matkailukeskusten sekä keskittymien alueilta varsinaisille moottorikelkkailuun tarkoitetuille väylille ja jääpeitteisille vesialueille. Siirtymäliikenne voitaisiin sallia tietyille tiealueille tapauskohtaisen harkinnan perusteella ja se osoitettaisiin erillisellä tarkoitukseen soveltuvalla liikennemerkillä.

LVM lausuu, että YM:n ehdotusta on arvioitu lainvalmistelussa. Selvä pääsääntö on se, että moottorikelkka on maastoajoneuvo, jota ei ole tarkoitettu ajoradalla tai muulla tien osalla käytettäväksi. LVM toteaa myös, että sen määritteleminen, milloin on kyse ”taajamissa matkailukeskusten sekä keskittymien alueilta varsinaisille moottorikelkkailuun tarkoitetuille väylille ja jääpeitteisille vesialueille” on hankala tehtävä.

YM esittää liikennemerkkiä, jolla tällainen liikenne osoitettaisiin. LVM toteaa, että moottorikelkkailun salliminen varsinaisella tiealueella on mahdollista jo tällä hetkellä liikenteenohjauslaitteita, esimerkiksi lisäkilpiä hyödyntämällä, eikä uuteen liikennemerkkiin ole tarvetta. Tällaisia moottorikelkkailuun osoitettuja reittejä on jo tällä hetkellä Lapissa.

9 §:

YM:n mukaan hallituksen esitys ei sisällä muutosta taajamien yleiseen nopeusrajoitukseen. Perusteluissa asiaa ei ole juurikaan avattu eikä esityksessä ole tähän liittyen vaikutusten arviointia. Taajamien 30 ja 40 km/h nopeusrajoitukset ovat yleistyneet voimakkaasti viimeisten noin 20 vuoden aikana, ja tämän kehityksen jatkuminen olisi sekä turvallisuus- että ympäristösyistä toivottavaa. Taajamissa ja kaupunkikeskustoissa ajoneuvoliikenteen nopeuksilla on merkittävä vaikutus onnettomuuksien määrään ja niiden vakavuuteen sekä koettuun turvallisuuteen, joka on erityisen tärkeää lasten ja muiden suojattomien tienkäyttäjäryhmien kannalta

LVM lausuu, että taajamanopeuksien muuttamiseen 30 tai 40 kmh on arvioitu esitystä laadittaessa. Koska kuitenkin taajaman 50 kmh yleisnopeutta alhaisempi nopeusrajoitus on mahdollista osoittaa jo tällä hetkellä liikenteenohjauslaitteella, esimerkiksi liikennemerkillä, nopeusrajoituksen alentamista ei ole esitetty. LVM pitää tärkeänä YM:n näkemystä siitä, että taajamien nopeustasoja jatkossakin alennettaisiin ja lausuu, että myös uusi tieliikennelaki antaa tällaiselle kehitykselle hyvät välineet.

YM kiinnittää myös huomiotaan punaisen liikennevalon noudattamiseen ja esittää osin ankarampien rangaistusten käyttöä. LVM toteaa, että punaisen liikennevalon noudattamatta jättäminen tilanteessa, jossa vaarannetaan toisten tienkäyttäjien turvallisuutta, olisi edelleen rikoslain 23 luvun nojalla rangaistava teko.

YM:n mukaan voisi olla mahdollista, että esitetty talvirenkaiden käyttösäännösten muutos voisi johtaa nastarenkailla ajetun suoritteen kasvuun, kun laki velvoittaa talvirenkaiden käyttöön aiempaa pidemmällä aikajaksolla. Nastarenkaiden käytöllä on osuutensa katupölyn muodostumisessa ja päällysteiden kulumisessa.

LVM toteaa, että nastarenkaiden käytöllä on merkitystä katupölyn muodostumisessa ja päällysteen kulumisessa. Esityksessä ei ole kuitenkaan otettu kantaa nastarenkaiden yleiseen hyväksyttävyyteen. 1. lakiesityksen 105 §:n yksityiskohtaisissa perusteluissa on arvioitu laajasti esitettävän muutoksen perusteluita ja vaikutuksia. LVM toteaa, että jos keliolosuhteet edellyttävät, nastarenkaiden käyttö on liikenneturvallisuussyistä aina perusteltua siitä huolimatta, aiheuttaako renkaiden käyttö ei-toivottuja päästöjä. Nastarenkaiden käyttö olisi esityksen 106 §:n mukaan edelleen aina sallittu, jos keliolosuhteet sitä edellyttävät.

Poliisihallitus

Poliisihallituksen (Poha) huomautukseen tietojärjestelmävaatimusten huomioon ottamisesta on otettu kantaa edellä SM:n kohdalla.

Poha esittää, että ajoneuvon haltija tai omistaja olisi vastuussa ajoneuvollaan tapahtuvista liikennerikoksista.

LVM lausuu, että tätä niin sanottua täysimääräistä haltijan vastuuta on arvioitu hallituksen esitystä laadittaessa ja todettu, että pelkästään esineen omistamiseen tai hallintaan liittyvä rikosoikeudellinen vastuu voisi olla ongelmallinen perustuslain 21 §:ssä säädetyn oikeusturvaperusoikeuteen sisältyvän syyllisyysperiaatteen kannalta.

Poha toteaa lausunnossaan, että konkurrenssitilanteissa ankarimman liikennevirhemaksun euromäärä olisi asetettava rikosoikeudellisen seuraamuksen alarajaksi. LVM:n mukaan 4. lakiesityksen 3 §:ssä esitetään näin säädettäväksi. Valtioneuvoston asetuksella

voitaisiin säätää tietyistä rikoksista määrättävän sakon kokonaisrahamäärän korottamisesta saman laatuisesta rikoksesta tai rikkomuksesta määrättävän suurimman rikesakon tai tieliikennelaissa (/) säädetyn liikennevirhemaksun suuruiseksi.

161 §:
Poha esittää, että ajoneuvokohtainen liikennevirhemaksu olisi mahdollista määrätä ajoneuvoa pysäyttämättä myös matkapuhelimen käytöstä. LVM pitää ehdotusta perusteltuna ja esittää valiokunnalle harkittavaksi, että 1. lakiesityksen 161 §:ään lisättäisiin mainta viestintälaitteen käyttämisestä esityksen 96 §:n 2 momentin vastaisesti ajon aikana.

Poha esittää, että myös tavanomaisen liikennevirhemaksun ollessa kyseessä olisi mahdollista hyödyntää sähköistä tiedoksiantoa. LVM pitää ehdotusta perusteltuna ja esittää valiokunnalle, että 1. lakiesityksen 174 §:ää täydennetään sähköisen tiedoksiannon osalta vastaavalla tavalla kuin esityksen 175 §:ssä on säädetty ajoneuvokohtaisesti liikennevirhemaksun kohdalla.

166 §:
Pohan mukaan 100 euroa on vähäinen sanktiomäärä liikennevalon osoittaman velvollisuuden noudattamatta jättämisestä. Näiltä osin LVM viittaa SM:n kohdalla lausuttuun.

174 §:
Poha:n mukaan esitettävässä lainsäädännössä tulisi ottaa huomioon samanlainen tiedoksiantotapa kuin rikesakkojen tiedoksiannossa.

LVM pitää ehdotusta perusteltuna ja esittää näiltä osin valiokunnalle harkittavaksi 1. lakiesityksen 174 §:än täydentämistä vastaavalla säännöksellä kuin sakon ja rikesakon määräämisestä annetun lain (754/2010) 11 §:n 2 momentissa rikesakon tiedoksiannosta säädetään. Säännöksen mukaan rikesakkomääräys liitteineen voidaan lähettää rikkomukseen syyllistyneelle postitse hänen ilmoittamaansa tai ajoneuvoliikennerekisteristä ilmenevään osoitteeseen, jos kyseessä on moottorikäyttöisellä ajoneuvolla tehty liikennerikkomus, johon syyllistyneen henkilöllisyys on välittömästi todettu. Rikesakkomääräys on tällöin lähetettävä viipymättä ja viimeistään kahden viikon kuluessa rikkomuksen tekopäivästä.

176 §:
Poha kiinnittää huomiotaan CBE-direktiivin (liikenneturvallisuuteen liittyviä liikennerikkomuksia koskevan rajat ylittävän tietojenvaihdon helpottamisesta annettu Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2011/82/EU) mahdollistamaan tiedonhankintaan.

LVM lausuu, että eirektiivi on pantu täytäntöön Suomessa tieliikennelain ja ajoneuvoliikennerekisteristä annetun lain muutoksilla (272/2014, 273/2014). Direktiivi mahdollistaa rajat ylittävän ajoneuvojen ja niiden omistaja ja haltijatietojen luovuttamisen toiselle jäsenvaltiolle. Direktiivin nimenomainen tarkoitus on se, että toisesta jäsenvaltiosta saatuja tietoja voidaan käyttää rangaistusten määräämiseen rikkomuksen tekovaltiossa.

Poha esittää säädettäväksi, että katsastuksessa tulisi todentaa merkintä käyttövastaavasta ajoneuvoliikennerekisterissä.

LVM:n mukaan ehdotus liittyy ajoneuvolain katsastussäännöksiin, eikä asiaa ole arvioitu käsillä olevan lakihankkeen valmistleussa.

---

27 §:
Poha esittää 1. lakiesityksen 27 §:n 2 momenttia muutettavaksi niin, että siihen lisätään viiden metrin vaatimus.

LVM pitää ehdotusta liikenneturvallisuuden kannalta ongelmallisena, koska esimerkiksi kuuden metrin vaatimus suojatiestä voi aiheuttaa samalla tavalla vakavan vaaratilanteen kuin 5 metrin vaatimus. Esitykseen valittu sääntelymalli vastaa tieliikennesopimuksen 21 artiklaa, jossa erityisestä metrimäärästä ei säädetä.

36 §:
Poha ehdottaa, että taajamassa vasemmalle puolelle tietä pysäyttämisen ja pysäköinnin mahdollistava säännös poistettaisiin, koska sen mukaan esimerkiksi kuorma-autolla lähtemisessä vasemmalta puolelta jää katvealueita, jotka voivat vaarantaa liikennettä.

LVM:n mukaan pelkästään se, että kuorma-autolle voisi jäädä katvealueita ei LVM:n mukaan ole peruste esitettävälle sääntelylle. Uudelle sääntelylle on esitetty vahvat perustelut esityksen 36 §:n yksityiskohtaisissa perusteluissa.

71 §:
Poha ehdottaa, että ”poliisia pitäisi kuulla edelleen ennen liikennemerkkien asettamista ainakin silloin kun nopeusrajoituksia alennetaan ja sitten jätetään liikennevalvonta poliisille, vaikka olisi järkevää tehdä samalla muitakin muutoksia liikenneympäristöön. Poliisi on usein asiantuntija näissä asioissa koska liikkuu tiellä ja saa palautetta kansalaisilta ja usein huomioi paikalla olevat käytännön ongelmat.”

LVM ei pidä ehdotusta tarpeellisena. Poliisi ei ole tienpidon asiantuntija, vaikka poliisi liikkuu tiellä ja saa palautetta kansalaisilta. Poliisi voisi tuoda liikenteenohjaukseen liittyviä ongelmia tienpitäjän tietoon muullakin tavalla kuin kuulemisvelvoitteen avulla ja näin käytössä nykyisin tapahtuukin. Esitys vähentäisi poliisin hallinnollista taakkaa.

98 §:
Poha ehdottaa lausunnossaan, että 1. lakiesityksen 98 §:n 2 momentti muutettaisiin kuuluvaksi siten, että ”moottorikäyttöisen ajoneuvon kuljettaja tai raitiovaunun kuljettaja ei saa ajon aikana pitää viestintävälinettä kädessään”. Pohan mukaan säännöksen valvonta ei ole muutoin mahdollista.

LVM lausuu, että pykälän 2 momentin sanamuotoa on perusteltu laajasti pykälän yksityiskohtaisissa perusteluissa. Pohan ehdotus kieltäisi kategorisesti viestintävälineen kädessä pitämisen ajon aikana.

105 §:
Poha esittää pykälää muutettavaksi siten, että joulu-helmikuun aikana olisi käytettävä talvirenkaita ja muina aikoina, jos sää tai keli sitä edellyttää. Poha ei perustelu ehdotustaan.

LVM lausuu, että talvirenkaiden käyttösäännösten uudistamista on perusteltu laajasti 1. lakiesityksen 105 §:n yksityiskohtaisissa perusteluissa. Kalenteriperustaista käyttösäännöstä perustelee muun muassa se, että uusi sääntely ottaisi paremmin ja riittävästi huomioon Suomen vaihtelevat kelisolosuhteet. Talvirenkailla ajaminen esimerkiksi joulukuussa, jos keli ei sitä edellyttäisi, on epätarkoituksenmukaista.

183 §:
Poha esittää, että laissa tulisi mainita raja-arvo ajon keskeyttämiselle; sen mukaan raja-arvo voisi olla 0,1 mg/l uloshengitysilmaa seulonta-alkometrissä.

LVM mukaan on riittävää, että pykälän yksityiskohtaisissa perusteluissa todetaan valvontatoimien kohdistuminen käytännössä 0,2 – 0,5 promillen oleviin kuljettajiin. Esitettävään pykälään sisältyisi valvontaviranomaisen harkintaa, kun taas tarkan raja-arvon määrittely laissa poistaisi harkinnan. Pohan esitys vastaa noin 0,2 promillen raja-arvoa.

184 §:
Poha:n mukaan kiireellisessä hälytysvalmiudessa oleva poliisiauto pitää pystyä pysäköimään aina niin, että siihen on näköyhteys poliisiauton sisällä olevan aseistuksen ja ilkivallan takia.

LVM:n toteaa että 1. lakiesityksen 184 § mahdollistaa tällaisen pysäköintitavan.

187 §:
Pohan mukaan tien tilapäiseen sulkemisen osalta vastuu pitäisi olla edelleen poliisilla ajoneuvojen nopeuskilpailujen, erityisesti rallien osalta. Poha pitää etuna sitä, että asia saadaan hoidettua yhdellä päätöksellä ja liikenteenohjaajan määrääminen on voitu käsitellä samassa yhteydessä tien sulkemisasian kanssa. Myös yleisötapahtumaa koskevan ilmoituksen käsittely on mahdollista tällöin tehdä samalla kertaa.

LVM lausuu, että pykälän yksityiskohtaisten perustelujen mukaan tien tilapäisestä sulkemisesta säädetään tieliikenneasetuksen 49 §:ssä. Pääsäännön mukaan tien sulkisi tällöin tienpitäjä, jolla on yleistoimivalta tienpidossa. Perusteluissa todetaan, että oikeustila ei muuttuisi näiltä osin. Nykytilaa perustelee muun muassa se, että tien sulkeminen vaikuttaa aina liikennejärjestelyihin ja esimerkiksi kiertotieviitoituksen toteuttamiseen. Päätöksessään tienpitäjä voi edellyttää tapahtumajärjestäjältä tallaisen toteuttamista.

Liite 5 taulukko 1, Ajoneuvon suurin sallittu nopeus (99 §):
Pohan mukaan poliisilla on käytössään uusia kevyitä kuorma-autoja, joiden kokonaismassa on alle 4000 kg. Autoja käytetään raskaan liikenteen valvonnassa ja joukkojenhallinta-tehtävissä. Joukkojenhallinta–tehtävissä ajetaan pitkiä siirtymiä kahdeksan poliisimiehen kuormalla annettaessa virka-apua koko maan kattavasti, usein virka-avun antamiselle on myös kiire. Näillä autoilla pitäisi saada ajaa nopeusrajoitusten mukaisesti. Poliisimiehille annetaan erityiskoulutusta autolla ajoon.

LVM:n mukaan ehdotus ei ole tarpeellinen, koska 1. lakiesityksen 184 §:ssä säädettäisiin poikkeuksesta noudattaa ajoneuvojen käytöstä annettuja sääntöjä, muun ohella ajoneuvokohtaisia nopeusrajoituksia.

Liite 5 taulukko 2, Moottorikäyttöisen ajoneuvon sekä hinattavan ajoneuvon tai hinattavien ajoneuvojen muodostaman ajoneuvoyhdistelmän suurin sallittu nopeus (99 §):
Pohan mukaan henkilö- tai pakettiauton sekä tähän kytketyn, luokittelumassaltaan enintään 750 kg painoisen perävaunun suurin sallittu nopeuden nosto 100 kmh ei ole asianmukaista. Valvonnassa usein juuri nämä O1-luokan perävaunut ovat huonoimmassa kunnossa.

LVM:n mukaan vetonopeuden nostoa on perusteltu pykälän yksityiskohtaisissa perusteluissa muun muassa siten, että muutoksella sujuvoitettaisiin liikennettä sekä vähennettäisiin jononmuodostusta ja ohitustilanteita. LVM:n mukaan uudistuksella olisi myös liikenneturvallisuutta parantavia vaikutuksia.

Sisäministeriön rajavartio-osasto

Rajavartio-osasto huomauttaa, että rikostorjunnasta Rajavartiolaitoksessa annettu laki (108/2018) tulee voimaan 1.4.2018. Samassa yhteydessä muutettiin rajavartiolain 20 §:ää niin, että Rajavartiolaitos valvoo rajanylityspaikalla tieliikennelain (267/1981) noudattamista.

LVM on lausunut edellä mainittua esitystä valmisteltaessa, että uuden tieliikennelain asettamat vaatimukset otettaisiin huomioon lainsäädäntöä uudistettaessa. On tarkoituksenmukaista, että Rajavartiolaitos valvoo tieliikennelain noudattamista rajanylityspaikoilla.

Liikenteen turvallisuusvirasto

Liikenteen turvallisuusvirasto (Trafi) on kiinnittänyt huomiotaan invataksi-käsitteeseen ja taksivalaisimen käyttöön, joka on muuttumassa liikenteen palveluista annetun lain muuttamisen vuoksi. Liikenteen palveluista annetun lain uudistamista koskevan hallituksen esityksen (HE145/2017 vp) käsittely samanaikaisesti käsillä olevan esityksen kanssa on otettu huomioon tässä esityksessä ja on tärkeää, että liikenne- ja viestintävaliokunnassa sovitetaan yhteen samanaikaisesti käsiteltävät esitykset.

Trafi on kiinnittänyt lakivaliokunnan huomiota tietojärjestelmävaatimuksiin. Näiltä osin LVM viittaa hallituksen esityksessä asiasta lausuttuun (s. 161).

Onnettomuustutkintakeskus

Onnettomuustutkintakeskus lausuu turvavöiden käyttämisestä. Keskus huomauttaa siitä, että 1. lakiesityksen 93 §:n mukaan turvavöiden käyttövelvollisuus ei koskisi muun muassa postia jakavan ajoneuvojen kuljettajaa, jos turvavyön käytöstä aiheutuisi huomattavaa haittaa. Traktorissa ja moottorityökoneessa turvavyön käyttöpakko olisi tarkoitettu lähtökohtaisesti tilanteisiin, joissa ajoneuvoa kuljetetaan tiellä. Turvavyön käyttö ei olisi pakollista työskentelytilanteissa, joissa käyttö haittaa työn tekemistä.

Onnettomuuskeskuksen mukaan poikkeussäännökset saattavat johtaa turvavoiden käyttämättömyyteen niissäkin tilanteissa, joissa turvavyö olisi tarpeen ja käyttö mahdollista. Onnettomuustutkintakeskus on tutkinnoissaan todennut tarpeen turvavöiden käytölle sekä postinjakeluautoissa että työkoneissa.

LVM lausuu, että esityksen 93 §:n yksityiskohtaisissa perusteluissa on otettu muun muassa huomioon Onnettomuustutkintakeskuksen suositus, jonka mukaan turvavyön käyttöpakko tulisi laajentaa jakeluauton kuljettajalle ja matkustajalle ajomatkasta riippumatta. Pykälän mukaan jakelua suorittavalla tai kerättävien tuotteiden kerjääjällä ei kuitenkaan olisi ehdotonta velvoitetta turvavyön käyttöön, mutta se olisi erittäin suositeltavaa. Käyttöä ei olisi enää kytketty kuljettavaan matkaan vaan ajonopeuteen. Turvavyön käytöstä pitäisi olla myös erityistä haittaa. Traktorin osalta on perusteltu, että työtä tehtäessä joudutaan usein poistumaan ajoneuvosta tai liikkumaan ohjaamossa työsuorituksen aikana. Siksi turvavyön käyttöä ei esitetä säädettäväksi pakolliseksi.

Linja-autoille vaadittaisiin 1. lakiesityksen 105 §:n mukaan talvirenkaat vain vetäville akseleille, vaikka onnettomuuksien tutkinnan perusteella tarve olisi Onnettomuustutkimuskeskuksen mukaan erityisesti etupyörien pidolle. Norjassa edellytetään talvirenkaat linja-auton etuakselille. Ruotsissa samaa vaatimusta ei ole, mutta urasyvyysvaatimus on Suomea tiukempi.

LVM:n lausuu, että linja-autojen etupyörissä käytetään talvirenkaita, vaikka lainsäädännöllistä pakkoa siihen ei ole olemassa. Etupyörien talvirengasvaatimusta tulee arvioida myös kustannusvaikutusten kannalta, sitä ei ole tehty esityksessä.

Onnettomuuskeskuksen mukaan pakollinen pysäyttäminen –liikennemerkissä (B6) tasoristeyksille esitetty eri pysäyttämiskohta voi aiheuttaa epäselvyyksiä. Pakollinen pysäyttäminen -merkin noudattamisessa on tasoristeysten osalta havaittu puutteita, joita lisäävät epätarkoituksenmukaisesti sijoitetut merkit. Joidenkin merkkien kohdalta ei ole mahdollista nähdä lähestyvää junaa. Toisaalta joissain tapauksissa merkki haittaa turvallista rautatien ylittämistä ja joissain paikoissa merkkiä ei tarpeesta huolimatta ole. Vaihtelua on myös asetetuissa nopeusrajoituksissa.

Onnettomuuskeskuksen esittämät huomautukset ovat LVM:n mukaan enemmän tien- ja radanpidollisia ongelmia kuin lainsäädännöstä johtuvia. Teiden risteyksissä liikennemerkillä osoitetaan myös muu liikennesääntö kuin pysäyttämispaikkaa koskeva liikennesääntö. LVM toteaa, että tasoristeysten kunnossapito on erittäin tärkeää ja tasoristeyksien liikennemerkit tulee olla asianmukaisesti sijoitettu.

Lapsiasiavaltuutettu

Lapsiasiavaltuutetun antaman lausunnon mukaan lasten ja nuorten näkemysten selvittäminen on keskeinen osa lapsivaikutusten arviointia. Nuorten näkemyksiä liikenneturvallisuuden parantamiseen on selvitetty liikenne- ja viestintäministeriön omassa hankkeessa ”Nuorten ääni liikenneturvallisuudelle” vuonna 2016. Lapsiasiavaltuutettu huomauttaa, että hallituksen esityksessä ei näyttäisi olevan viittausta nuorten kuulemiseen, kyseiseen hankkeeseen tai sen loppuraporttiin lainkaan, vaikka kyseisen loppuraportin mukaan lainvalmistelussa oli tarkoitus kartoittaa nuorten kokemuksia tarkemmin ja hyödyntää niitä. Epäselväksi siten jää, mikä merkitys nuorten näkemyksille on valmistelussa annettu.

LVM lausuu, että hankkeen loppuraportti on saatavissa osoitteesta:
https://www.lvm.fi/documents/20181/877203/Julkaisuja+12-2016.pdf/78228869-9dff-40a3-8003-fd91658c6578

LVM kutsui Nuorten ääni liikenneturvallisuudelle –hankkeeseen mukaan 13 kummikoulua. Hankkeen yleisissä tapahtumissa käsiteltiin sitä, miten nuorten liikenneturvallisuutta voitaisiin parantaa. Lisäksi nuoria kuultiin ja osallistettiin lainvalmistelussa. Hankkeen loppuraportin mukaan hankkeelle asetetut tavoitteet toteutuivat hyvin. Nuorten valmius sitoutua hankkeeseen ylitti odotukset. Nuoret pääsivät muodostamaan kuvaa viranomaistoiminnasta ja lakien syntymisestä, sekä siitä, mikä on oikea vaikuttamisen hetki. Hanke toteutettiin yhteistoiminnassa LVM:n, Trafin, Liikenneturvan ja poliisin kanssa.

Hallituksen esitysluonnoksesta pyydettiin keväällä 2017 lausunto kaikilta kummikouluilta. Lausuntoja ei kuitenkaan tieliikennelainsäädännön uudistamisen osalta kuitenkaan saatu.

Onnettomuustietoinstituutti

98 §:
Onnettomuustietoinstituutti lausuu, että viestintävälineen käyttöä ei tulisi sallia normaalissa liikenteessä tapahtuvien pysähtymisten aikana. OTI huomauttaa, että kyse ei niinkään olisi liikenneturvallisuuteen liittyvästä seikasta vaan liikenteen sujuvuuden varmistamisesta.

LVM:n mukaan liikenteen sujuvuus on tärkeää liikennevaloista lähdettäessä. 1. lakiesityksen 98 §:n yksityiskohtaisten perustelujen mukaan viestintävälineen käyttö ei saisi haitata kuljettajan valmistautumista liikennevalojen vaihtumista seuraavan liikennetilanteeseen.

Autoliitto

Luottamusperiaate:
Autoliitto lausuu luottamusperiaatteesta ja toteaa sen olevan keskeinen liikenteen ja sujuvan liikenteen perusedellytys. LVM yhtyy Autoliiton näkemykseen ja pitää tärkeänä sitä, että jokainen tienkäyttäjä noudattaa liikennesääntöjä luottamusperiaatteen edellyttämällä tavalla. Luottamusperiaate ilmenee muun muassa 1. lakiesityksen 3 §:stä, jonka mukaan vaaran ja vahingon välttämiseksi tienkäyttäjän on noudatettava liikennesääntöjä sekä olosuhteiden edellyttämää huolellisuutta ja varovaisuutta.

Autoliiton mukaan esityksessä puututaan luottamusperiaatteeseen korostamalla uuden käsitteen kautta tienkäyttäjän ennakointivelvoitetta. Tämä korostaa velvollisuutta ottaa huomioon, että liikenteen toinen osapuoli ei välttämättä noudatakaan liikennesääntöjä esimerkiksi laiminlyömällä väistämisvelvollisuutensa. Autoliiton mukaan 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. Autoliitto toteaa, että hallituksen esityksen perusteluissa ei ole selviä perusteluja muutostarpeelle eikä muutosten vaikutusarviota.

Hallituksen esityksessä on käsitelty laajasti tieliikenteen yleisiä periaatteita (s. 30-42). Tienliikenteen yleiset periaatteet on koottu 1. lakiesityksen 2. luvuksi.

LVM toteaa, että hallituksen esityksestä ilmenevällä tavalla luottamusperiaatteen merkitys ei ole vähentymässä (s. 184). Ennakointivelvollisuus ei sulje pois *luottamusperiaatteen* merkitystä. Luottamusperiaatteen mukaan liikennesääntöjä noudattavalla tienkäyttäjällä on oikeus luottaa siihen, että myös toinen tienkäyttäjä noudattaa liikennesääntöjä. Tällaista luottamusta ei kuitenkaan oikeuskäytännön mukaa ole, jos toisen tienkäyttäjän toiminnasta tai ominaisuuksista on *selvästi havaittavissa*, että toinen tienkäyttäjä ei tule noudattamaan liikennesääntöjä, tai että toisen tienkäyttäjän, esimerkiksi lapsen tai vammaisen, kyky liikennesääntöjen noudattamiseen on alentunut. Näissä tilanteissa luottamusperiaate edellyttää ennakointivelvollisuuden huomioon ottamista.

LVM:n mukaan ennakointivelvollisuus on liikennekäyttäytymisen yksi peruselementti. Tieliikenteessä olisi mahdotonta määrittää yksiselitteistä sääntöä jokaista kuviteltavissa olevaa liikennetilannetta varten. Siksi tarvitaan periaatteita luomaan yleisempiä toimintasääntöjä turvallisen ja sujuvan liikenteen takaamiseksi. Periaatteilla paikataan liikennesääntöjen aukkotilanteita ja ratkotaan useamman kilpailevan liikennesäännön tilanteita. Usean eri periaatteen soveltuessa liikennetilanteeseen niitä on tapauskohtaisesti punnittava keskenään. Periaatteidenkin punninta tapahtuu viime kädessä tuomioistuimessa.

Seuraamusjärjestelmä:
Autoliiton mukaan järjestelmä, jossa osa samanlaisista teoista niiden moitittavuuden aste erosta riippuen käsiteltäisiin joko hallintoprosessuaalisesti tai rikosprosessuaalisesti, olisi tarpeeton.

LVM lausuu, että tällä hetkellä liikennerikkomukset ja ajo-oikeusseuraamukset käsitellään eri tuomioistuimissa. Myös esimerkiksi pysäköintivirhe, ylikuorma tai vesiliikenteen öljypäästö on mahdollista käsitellä kahdessa eri prosessissa teon tai laiminlyönnin aste ero huomioon ottaen. Esitettävä järjestelmä ei olisi sekava, koska se moni n kohdin muistuttaisi voimassa olevaa rikosprosessuaalista rikesakkomenettelyä. Postitse tai sähköpostilla tapahtuva muutoksenhaun ei voida sanoa sekoittavan toimivaa järjestelmää, vaan päinvastoin.

Autoliiton mukaan laissa esitettäisiin haltijan vastuuta ja että käännetty todistustaakka olisi lähtökohtaisesti oikeusvaltion periaatteiden vastainen.

LVM:n mukaan näin ei ole: Esityksessä ei esitetä haltijan vastuuta ja käännetty todistustaakka ei ole Euroopan ihmisoikeustuomioistuimen ratkaisukäytännön tai perustuslakivaliokunnan lausuntokäytännön mukaan oikeusvaltion periaatteiden vastainen, koska tieliikenteeseen liittyy olettamuksia, joita hyödynnetään tieliikenteessä tehokkaan liikenteenvalvontajärjestelmän mahdollistamiseksi. Perustuslakivaliokunta on lausunnossaan 9/2018 vp määritellyt reunaehtoja sille, milloin käännetty todistustaakka on mahdollinen automaattisessa liikenteenvalvonnassa.

Autoliiton mukaan uusi järjestelmä mahdollistaisi seuraamusten kohdentamisen ilman tekijän henkilöllisyyden varmistamista. LVM toteaa, että näin tapahtuu tälläkin hetkellä rikesakkomenettelyssä. Ehdollinen rikesakkomääräys lähetetään ilman henkilöllisyyden varmistamista ajoneuvon omistajalle, haltijalle tai muulle käyttäjälle.

Autoliitto lausuu, että jatkossa osa kuljettajista ajaisi varmuuden vuoksi selvästi alle nopeusrajoituksen.

LVM toteaa, että asetettu nopeusrajoitus - tie-, ajoneuvo- tai rakenteellinen nopeus - ei ole maksiminopeus tai nopeus, jota on ehdottomasti noudatettava.

22 §:
Autoliitto huomauttaa, että 1. lakiesityksen 22 § mahdollistaisi niin sanotun poikkeuskäännöksen risteyksessä eli kääntymisen muuallekin kuin lähimmälle vapaalle kaistalle. Muutoksessa epäselväksi jää se, kumpi väistää: Väistetäänkö väistämissäännön mukaan vai väistääkö poikkeuskäännöksen tekijä.

LVM toteaa, että 22 §:n yksityiskohtaisten perustelujen mukaan sääntö olisi uusi kansallinen liikennesääntö. Säännön mukainen käyttäytyminen on nykyisin yleistä. Momentin mukaan risteyksestä saisi poistua sopivinta ajokaistaa käyttäen muu liikenne huomioon ottaen, jos risteävällä ajoradalla olisi ajosuunnassa kaksi tai useampia ajokaistoja. Pääsääntö olisi 22 §:n 2 momentissa säädetty kääntyminen ja 3 momentin mukaisesti kääntyvä olisi väistämisvelvollinen 2 momentin mukaan kääntyvään nähden. ”Muu liikenne huomioon ottaen” osoittaisi, että kääntyjä olisi vastuussa myös turvallisesta kääntymisestä suhteessa muuhun liikenteeseen.

LVM toteaa lisäksi, että esityksen 22 §:n 2 momentissa on kaksi pääsääntöä: 1) risteyksessä oikealle käännyttäessä olisi ohjattava mahdollisimman lähelle risteävän ajoradan

oikeata reunaa, ja 2) risteyksessä vasemmalle käännyttäessä olisi ohjattava siten, että ajoneuvo jättää risteyksen välittömästi risteävän ajoradan keskiviivan tai, jos keskiviivaa ei ole, keskilinjan oikealla puolella tai yksisuuntaisen ajoradan vasemmalla reunalla. Momentti vastaisi voimassa olevan tieliikennesopimuksen 16 artiklan 1 kohdan a ja b alakohtia.

45 §:
Autoliitto huomauttaa, että esityksessä esitetään uuden pyöräkadun käyttöönottoa. Esityksestä ja sen perusteluista jää epäselväksi Autoliiton mukaan 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 Autoliiton mukaan selvittää, voidaanko asia selkeyden vuoksi järjestää olemassa olevilla katutyypeillä pyöräteitä ajovuoroja ja rakenteita järjestelemällä. Luonnoksesta jää epäselväksi, onko pyöräkadulle olemassa todellista tarvetta.

LVM toteaa, että tieliikennelainsäädännön tehtävä ei ole määritellä sitä, mihin pyöräkatu suunniteltaisiin tai rakennettaisiin. Tehtävä kuuluu tienpitäjälle. Tieliikennelaki tarjoaa välineitä ja keinoja, joiden avulla pyöräkatu on mahdollista muodostaa. Pyöräilyn lisääntyessä pyöräkadulle on olemassa tarve.

47 §:
Autoliiton mukaan luonnoksessa on säilytetty oikeus antaa äänimerkki taajaman ulkopuolella ohitettaessa. Käytännössä tämä menettely ei ole vakiintunutta toimintaa. Oleellista on antaa äänimerkki vaaratilanteen tai vahingon välttämiseksi.

LVM toteaa, että 1. lakiesityksen 47 § ulkopuolella perustuu kansainvälisen tieliikennesopimuksen 28 artiklaan. Sopimusmääräys on tarpeen sisällyttää lainsäädäntöön siitä huolimatta, että menettely ei ole Suomessa vakiintunutta toimintaa.

183 §:
Autoliiton mukaan 1. lakiesityksen 185 §:ään (liitto tarkoittanee 183 §:ää) 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.

LVM lausuu, että pykälää ei ole kirjoitettu konditionaali muotoon. Pykälän mukaan liikenteenvalvoja ”voi kieltää tai tarvittaessa estää” kuljettamasta moottorikäyttöistä ajoneuvoa tai raitiovaunua. Vastaavaa harkintaa valvojalla on esimerkiksi ajoneuvon kuormauksen ja ajoneuvon kuljettajan väsymyksen osalta. Näiltä osin esitettävä päihtymykseen liittyvä sääntely on kuitenkin täsmällisempää ja tarkkarajaisempaa, siksi myös oikeusturvallisempaa ja ennakoitavampaa. Säännöksen sanamuodosta ilmenee, että kyse on turvaamistoimesta, ei sanktiosta.

Liite 2, Liikennevalo-opastimet, kohta 4:
Autoliitto huomauttaa, että nuolivalon osalta viitataan ympyrävaloista kertoviin kohtiin 1-3. Tässä kohdassa jää sanomatta selvästi, että nuolivalolla käännyttäessä väistettäviä ei ole.

LVM pitää Autoliiton huomautusta perusteltuna. Nuolivalon käyttämisestä säädettäisiin liikenteenohjauslaitteiden käytöstä annetussa valtioneuvoston asetuksessa, joka tulisi

voimaan samanaikaisesti uuden tieliikennelain kanssa. Kyse on tälläkin hetkellä tienpitäjälle annettavasta suunnittelumääräyksestä, jolla pyritään harmonisoimaan yhtenäinen nuolivalonkäyttö Suomessa. Tärkeää on havaita se, että nuolivalon käyttöä ei ole harmonisoitu kansainvälisesti ja sen käyttö voi vaihdella eri maissa.

Liite 3, taulukko 2, liikennemerkit B5 ja B6:
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 Autoliiton mukaan hyvä ja toimiva sääntö aiempaan verrattuna. Nyt ehdotettu muotoilu muuttaisi tilanteen vanhaan, huonompaan järjestelyyn, jossa risteyksiin nopeimmin ehtivä sai etuajo-oikeuden. Nykyinen muotoilu on selkeämpi.

LVM lausuu, että muutos ei tarkoittaisi sitä, että ensin risteykseen ehtivää pitäisi väistää. Kun vastakkaisilla suunnilla väistämisvelvollisuus osoitetaan merkillä B5 (väistämisvelvollisuus risteyksessä) tai B6 (pakollinen pysäyttäminen), esityksen mukaan molemmista suunnista tulevilla on velvollisuus väistää risteyksessä muita ajoneuvoja ja raitiovaunuja. Kun molemmilla on sama liikennemerkillä osoitettu velvollisuus, tällöin toimitaan liikennesäännön mukaan, jolloin kääntyvä väistää kuten nykyisin.

LVM:n mukaan voimassa oleva, väistämisvelvollisuutta osoittavien merkkien 231 (väistämisvelvollisuus risteyksessä) ja 232 (pakollinen pysäyttäminen) määritelmä, jonka mukaan on väistettävä vain ajoneuvoja ja raitiovaunuja, jotka saapuvat risteykseen risteävältä tieltä tai etuajo-oikeutetulta suunnalta, ei toimi hyvin eräissä risteystyypeissä. Esimerkiksi pisaraliittymä, jonka rakenteella pyritään vaikeuttamaan kääntymistä väärään suuntaan rampille, joudutaan merkitsemään Suomessa liikenneympyrän tapaan väistämisvelvollisuutta ja pakollista kiertosuuntaa osoittavilla liikennemerkeillä, vaikka risteyksessä ei voi kiertää liikenneympyrän tapaan koko ympyrää. Ilman pakollisen kiertosuunnan merkkiä merkki 231 ei velvoittaisi pisaraliittymään tulevaa väistämään vastakkaisesta suunnasta lähestyvää liittymässä kulkevaa, koska hän ei saavu risteävältä tieltä.

Liite 3, taulukko 3, liikennemerkki C48:
Luonnoksessa ei ole esitetty tarvetta tai perusteluja sille, missä ja miten nastarenkaiden käyttökieltoa edellyttävää merkkiä tulisi tai voitaisiin käyttää. Tällä hetkellä kiellolle ei ole Autoliiton mukaan olemassa erityisiä perusteluja.

LVM toteaa, että tienpitäjä päättäisi myös jatkossa liikenteenohjauslaitteen asettamisesta. Uudessa tieliikennelaissa olisi keinot ja välineet liikenteenohjauksen järjestämiseksi esimerkiksi kadulla. Tienpitäjällä on parhaat mahdollisuudet arvioida sitä, onko nastarenkaan käyttökielto tarpeellinen vai ei.

Liite 3, taulukko 5, liikennemerkki E30:
Nykyinen järjestely on Autoliiton mukaan parempi ja suomalaisetkin ovat oppimassa vähitellen vapaaehtoisen vuorotteluperiaatteen käytön ilman tätä liikennemerkkiä ja varsinaiseen ajojärjestykseen puuttumista.

LVM toteaa, että 80 §:n yksityiskohtaisten perustelujen mukaan merkillä E30 osoitettaisiin kahden ajokaistan yhdistyminen, jossa ajoneuvot toisensa huomioon ottaen vuorotellen siirtyvät jatkuvalle ajokaistalle niin sanotun vetoketjuperiaatteen mukaisesti. Liikennemerkki on yleinen Euroopan valtioissa.

Liite 4, taulukko 1, K3
Autoliitto ehdottaa, että keltaisen värin käytöstä ei tulisi sulkuviivan kohdalla luopua.

LVM:n lausuu, että Suomessa ajosuunnat erottava sulkuviiva ja varoitusviiva ovat tällä hetkellä väriltään keltaisia. Ajosuunnat erottava keskiviiva ja muut ajokaistaviivat ovat valkoiset. Lähes kaikissa muissa EU-valtioissa on käytössä yksivärijärjestelmä, jossa ajoradan kaikki pysyvät keskilinjan tiemerkinnät tehdään valkoisella värillä. Norjassa ja USA:ssa kaikki ajosuunnat erottavat pituussuuntaiset merkinnät ovat keltaisia.

Hallituksen esityksen mukaan (s. 137-138) kaksivärijärjestelmä oli 1950–60 luvuilla käytössä useissa Euroopan valtioissa. 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.

Esityksen mukaan 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 hallituksen esityksen mukaan valkoisen värin parempi paluuheijastavuus erityisesti märkänä. Keltaista väriä on myös vaikea tunnistaa keltaiseksi pimeällä. Lähes kaikki Euroopan valtiot ovat siirtyneet yksivärijärjestelmään tien keskilinjan merkinnöissä, jolloin keltainen väri on varata tilapäismerkintöjä varten. Yhtä väriä käyttämällä voidaan tiemerkintöjen kustannuksia alentaa.

Oikealle kääntyminen punaisten liikennevalojen palaessa:
Autoliitto ehdottaa valiokunnalle, että kääntyminen punaisen valon palaessa sallittaisiin erillisellä liikennemerkillä, joka edellyttäisi aina pysähtymistä ennen kääntymistä.

LVM lausuu, että asiaa on arvioitu lakihankkeessa, mutta sääntöä ei esitetä otettavaksi uuteen lakiin.

Punaisen liikennevalon tarkoitus määritellään Wienin liikennemerkkejä ja -opasteita koskevan yleissopimuksen (SopS 31/1986) 23 artiklassa. Sen mukaan "punainen valo merkitsee, ettei liikenne saa edetä; ajoneuvot eivät saa ylittää pysäytysviivaa tai ellei pysäytysviivaa ole, ohittaa valoa, taikka jos valo on sijoitettu risteyksen keskelle tai sen toiselle puolelle, ne eivät saa edetä risteykseen tai risteyksessä olevalle suojatielle."

Suomi on ratifioinut sopimuksen yhdessä lähes 60 valtion kanssa ja sitoutunut ottamaan säännöksen omaan lainsäädäntöönsä. Wienin tieliikennesopimuksella ja liikennemerkkejä ja -opasteita koskevalla yleissopimuksella pyritään harmonisoimaan tieliikenteen sääntöjä, jotta rajat ylittävä kansainvälinen liikenne olisi sujuvaa ja turvallista.

LVM:n mukaan oikealle kääntyminen punaista valoa vasten lienee sallittua Euroopassa vain Saksassa silloin, kun se on osoitettu erityisellä liikennemerkillä. Yhdysvalloissa punaisen valon aikana saa kääntyä oikealle, mutta liikenneturvallisuussyistä tällaista menettelyä ei ole sallittu kaikissa valoristeyksissä. Monin paikoin on jouduttu tekstillisellä lisäkilvellä osoittamaan, ettei oikealle kääntymistä punaisen valon aikana sallita. Joissain osavaltioissa oikealla kääntyminen punaisen valon aikana on sallittu vain, jos se osoitetaan erikseen liikennemerkillä. Yleisesti voidaan todeta, että Yhdysvaltojen liikenneturvallisuustilanne on selvästi Eurooppaa heikompi.

LVM:n mukaan liikenneturvallisuussyyt puoltavat sitä, ettei punaisen liikennevalon yksiselitteistä viestiä hämärretä. Erityisesti jalankulkijoiden turvallisuus vaarantuisi, kun he vihreän valon aikana ylittäisivät sitä tietä, jolta osa autoista kääntyisi punaisella valolla oikealle.

Liikenteen ohjausta kehitetään monilla muilla tavoilla niin kansallisesti kuin kansainvälisiä sopimusmääräyksiä muokkaamalla. Liikennevaloristeyksissä liikenteen sujuvuutta voidaan parantaa esimerkiksi niin sanotun vapaa oikea -ratkaisulla, jolloin risteykseen rakennetaan oikealle kääntyvä haara ilman valo-ohjausta. Toinen mahdollisuus on osoittaa oikealle kääntyminen vihreällä nuolivalolla. Lisäksi liikennevalotekniikka tuo ajoneuvo- ja jalankulkijailmaisimien avulla mahdollisuuksia parantaa risteysten sujuvuutta. Esimerkiksi joukkoliikenne-etuuksia on ollut käytössä jo pitkään, ja älykkään liikenteenohjauksen keinoja kehitetään koko ajan.

Liikenneturva

Liikenneturva lausuu, että pyörätien jatke ja suojatie ovat käsitteinä tavalliselle tienkäyttäjälle lopulta hyvin vaikeita. Nyt vajaan kymmenen vuoden ajan eroa on pyritty havainnollistamaan ajoratamerkinnöillä. Liikenneturvan näkemyksen mukaan lakiehdotuksessa merkittävä määrä pyörätien jatkeita palautettaisiin ajoratamerkinnöin vastaamaan taas pelkkää suojatietä. Se kuitenkin esityksessä on selkeytetty, että suojatietä pitkin saa aina pyöräillä. Tähän asti siitä on ollut Liikenneturvan mukaan epäselvyyttä, ja hyvin vallitsevana on ollut myös tulkinta, että suojatiellä ajaminen on aina kiellettyä. Tämä tulkinta, joka on perustunut suojatien määritelmään, on ollut käytössä mm. KKO:n päätöksessä ja tieliikennelainsäädäntöä koskevassa kirjallisuudessa. Toisaalta myös päinvastainen käsitys on yleinen, eli että autoilijan pitää väistää myös pyöräilijää suojatiellä. Esimerkiksi tiedotusvälineissä on onnettomuusuutisoinnissa otsikoitu toistuvasti ”pyöräilijä jäi auton alle suojatiellä” täysin riippumatta siitä, oliko pyöräilijä tilanteessa väistämisvelvollinen vai ei.

LVM lausuu, että on ennakolta vaikea arvioida, poistaisivatko tienpitäjät pyörätien jatkeita vai ei. On kuitenkin selvää, että tienpitäjät joutuisivat arvioimaan pyörätienjatkeiden tarpeen uuden lainsäädännön tullessa voimaan. Se olisi LVM:n mukaan hyvä asia turvallisemman liikenneympäristön kannalta. Muutokselle olisi varattu laissa riittävä siirtymäaika.

Liikenneturvan mukaan olisi epäselvää, voiko tällä hetkellä ajaa ajoneuvolla pyörätiellä. LVM:n mukaan Liikenneturvan käsitys on vanhentunut ja perustuu tieliikenneasetuksen 37 §:ään, joka ei ole enää sellaisenaan voimassa. Voimassa olevan tieliikennelain 8 §:n mukaan ajoneuvoa saa tilapäisesti kuljettaa muullakin kuin sillä tarkoitetulla tien osalla, jollei siitä aiheudu vaaraa tai huomattavaa haittaa ja erityiset syyt siihen pakottavat. Suojatien käyttöön ovat edellytysten täyttyessä oikeutettuja myös moottorikäyttöiset ajoneuvot.

D5, liikennemerkki pyörätie:
Esityksessä on esitetty, että jos pyörätie on kaksisuuntaisena vain vasemmalla puolella ajorataa, pyöräilijän ei tarvitse käyttää pyörätietä, vaan voi ajaa ajoradalla, jos se on turvallisempaa. Liikenneturvan mukaan on ongelmallista, että määritelmä siitä, milloin ajo on turvallisempaa, ei ole. Kysymystä ei ole esimerkiksi sidottu ajoradan nopeusrajoitukseen tai pientareen leveyteen. Tämä tullee johtamaan kirjavaan käytäntöön, ja mahdollisesti myös pyöräilyyn sellaisilla teillä, joissa se ei ole toivottavaa. Esimerkiksi maanteiden varsilla olevat pyörätiet ovat pääsääntöisesti vain toisella puolen tietä.

LVM lausuu, että sen määritteleminen yksiselitteisesti, milloin ajamainen on turvallista, on laissa hankalaa. Pelkästään nopeusrajoitus tai pientareen leveys eivät välttämättä ole turvallisuuden yksiselitteisiä takaajia. Valittu sääntelymalli on yleinen tieliikennelainsäädännössä, jossa turvallisuuden määritteleminen jää monin kohdin tienkäyttäjän tehtäväksi. 1. lakiesityksen 29 §:ssä säädettäisiin lisäksi, että ajoneuvolla ajettaessa olisi annettava turvallinen tila pyöräilijälle.

B7, liikennemerkki väistämisvelvollisuus pyöräilijän tienylityspaikassa:
Uusi esitettävä liikennemerkki B7 ”Väistämisvelvollisuus pyöräilijän tienylityspaikassa” on jossain määrin hämmentävä Liikenneturvalle. Se muistuttaa suojatiemerkkiä, mutta on ryhmitelty ”Etuajo-oikeus ja väistämismerkkeihin” eikä ”sääntömerkkeihin” kuten suojatie. Merkkiä käytettäisiin vain, jos pyörätien kohta ajoradan ylityksessä olisi korotettu. Merkki ei toisi mitään lisäarvoa merkkiin B6 (”kärkikolmio”) verrattuna, se olisi hyvin korvattavissa kärkikolmioiden käytöllä ko. paikoissa.

LVM lausuu, että myös liikennemerkin B7 käytöstä päättää tienpitäjä. Lainsäädännössä on määritelty liikenteenohjauksen keinot ja välineet, joista tienpitäjä valitsee liikennejärjestelyn kannalta muun muassa sujuvuuden ja turvallisuuden kannalta parhaan vaihtoehdon. 1. lakiesityksen 77 §:n 3 momentin yksityiskohtaisten perustelujen mukaan liikennemerkin käyttötilanteita olisivat esimerkiksi pyöräilyn pääreitti, jos sitä risteävää liikennettä ei voitaisi osoittaa väistämisvelvolliseksi merkillä B5 (väistämisvelvollisuus risteyksessä).

16 §:
Jalankulkijoille ehdotetaan velvollisuutta käyttää ali-/ylikulkua, jos sellainen on läheisyydessä. Tällöin tulisi Liikenneturvan mukaan tarkemmin määritellä, mikä on siihen velvoittava etäisyys.

LVM lausuu, että valittu 16 §:n sääntelymalli on yleinen tieliikennelainsäädännössä. Läheisyys riippuu olosuhteista ja sen arvioiminen jäisi tienkäyttäjän itsensä tehtäväksi. Joissakin tilanteissa 50 metriä on lähellä, jossakin tilanteessa taas ei. Vastaava sääntelymalli on olemassa suojatien käytön suhteen.

99 §:
Liikenneturva ei kannata kevytperävaunullisten yhdistelmien ajonopeuksien nostamista eikä ajoneuvokohtaisten nopeusrajoitusten poistamista niiltä vanhoilta paketti- ja matkailuautoilta, joiden ajoneuvotekniset ominaisuudet eivät nykyisinkään salli 100 kmh nopeutta. Lainsäädännön tulisi pikemminkin ohjata uudempien turvallisimpien ajoneuvojen hankintaan.

LVM viittaa näiltä osin Infra ry:n, Poliisihallituksen ja Liikennevakuutuskeskuksen kohdalla lausuttuun.

K3, tiemerkintä sulkuviiva:
Liikenneturva ei kannata keltaisesta väristä luopumista sulkuviivassa.

LVM viittaa Autoliiton kohdalla edellä lausuttuun.

22 §:
Liikenneturvan lausunnon mukaan esityksen 22 §:n viimeiseksi momentiksi on ehdotettu tietyissä tilanteissa kääntyessä kaistanvalintaa joustavoittava ” *Jos risteävällä ajoradalla on ajosuunnassa kaksi tai useampia ajokaistoja, saa ajoneuvolla poistua risteyksestä sopivinta ajokaistaa käyttäen muu liikenne huomioon* ottaen.” Tämä jättää hieman epäselväksi sen, mikä on väistämisvelvollisuus kyseisessä tilanteessa – kun nykyisessä tieliikennelain perusteella tilanteessa on ensin selkeä sääntö, mille kaistalle risteys jätetään, ja sen jälkeen tilanne tulkitaan kaistanvaihdoksi, jonka perusteella ajojärjestys ja väistäminen ovat koko ajan selkeästi määrättyjä.

LVM viittaa hallituksen esityksen 22 §:n yksityiskohtaisiin perusteluihin, joiden mukaan säännöksen mukainen käyttäytyminen risteyksissä on lainsäädännöstä riippumatta yleistä. Momentin mukaan risteyksestä saisi poistua sopivinta ajokaistaa käyttäen muu liikenne huomioon ottaen, jos risteävällä ajoradalla olisi ajosuunnassa kaksi tai useampia ajokaistoja. Perustelujen mukaan pääsääntö olisi 2 momentissa säädetty kääntyminen ja 3 momentin mukaisesti kääntyvä olisi väistämisvelvollinen 2 momentin mukaan kääntyvään nähden. ”Muu liikenne huomioon ottaen” osoittaisi, että kääntyjä olisi vastuussa turvallisesta kääntymisestä suhteessa muuhun liikenteeseen. Yleisetä varovaisuusvelvollisuudesta säädettäisiin esityksen 3 ja 4 §:ssä.

E30, liikennemerkki ajokaistojen yhdistyminen:
Liikenneturvan mukaan merkin tarkoitus on pohjimmiltaan hyvä, mutta käytännössä konfliktitilanteissa merkki johtaa epäselvyyteen väistämisestä ja riitatilanteisiin, jos tilanteessa on kolaroitu. Lisäksi liikennemerkin symbolikieli ei erityisen hyvin kuvaa merkin tarkoitusta.

LVM viittaa Autoliiton kohdalla edellä lausuttuun.

4 §:
Liikenneturvan mukaan tienkäyttäjän ennakointivelvoite-periaate on hyvä ja kannatettava periaate. Epäselvyydeksi Liikenneturvalle kuitenkin jää se, mikä on kyseisen periaatteen suhde toisiin periaatteisiin, kuten varovaisuusperiaatteeseen tai selkeisiin liikennesääntöihin, esimerkiksi kaistanvaihtajan velvollisuuksiin tai väistämisvelvollisuuksiin.

LVM viittaa ennakointivelvoite-periaatteen osalta Autoliiton kohdalla edellä lausuttuun.

D10, D11, liikennemerkki vähimmäisnopeus:
Merkin käyttötarkoitus jää Liikenneturvalle epäselväksi – mihin merkkiä tarvitaan? Vastaavasti, mikä on ”liikennetilanne”, joka sallisi alemmalla nopeudella ajamisen. Kirjaimellisesti tulkittuna Liikenneturvan näkemyksen mukaan esimerkiksi erittäin huono ajokeli sallisi nopeuden alittamisen vasta sitten, kun se on vaikuttanut liikennetilanteeseen siten, että liikennetilanne edellyttäisi nopeuden alittamisen.

LVM lausuu, että vähimmäisnopeus liikennemerkkiä olisi mahdollista käyttää esimerkiksi tunnelissa. Merkki osoittaisi, että ajoneuvokohtaiselta tai rakenteelliselta nopeudelta merkissä olevan rajoituksen alla olevilta ajoneuvoilta tunnelissa ajaminen olisi kiellettyä. Myös liikennetilanne ”ellei liikennetilanne sitä edellytä” on tieliikennelainsäädännössä käytetty sääntelymalli, jonka arvioiminen jää tienkäyttäjän tehtäväksi. Liikennetilanne voi

vaihdella olosuhteista riippuen, tilanteen arvioiminen yksityiskohtaisesti laissa on vaikeaa ja tarpeetonta. Esimerkiksi huono ajokeli tai ruuhka tunnelissa voisi sallia alemmalla nopeudella ajamisen.

Seuraamusjärjestelmä:
Liikenneturvan lausunnon mukaan hallituksen esityksestä ei ilmene, miksi tehokkaaseen lopputulokseen automaattivalvonnassa ei voitaisi päästä nykyistä rikesakkojärjestelmää kehittämällä.

LVM:n mukaan hallituksen esityksessä todetaan (s. 140) muun muassa, että 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. Hallinnollisen sääntelymallin myötä automaattisen valvonnan piiriin voisivat tulla rekisteröidyt kaksipyöräiset ajoneuvot. Poliisin hallinnollisia prosesseja olisi mahdollista automatisoida nykyistä enemmän.

Myös Liikenneturva kiinnittää huomiotaan esitettävään tuomioistuinmaksuun liikennevirhemaksusta tuomioistuimeen muutosta haettaessa.

Liikennevakuutuskeskus

2 § Tien määritelmä:
Hallituksen esitystä koskevan luonnoksen yksityiskohtaisissa perusteluissa tien määritelmää on Liikennevakuutuskeskuksen (LVK) mukaan perusteettomasti laajennettu käsittämään osittain sellaisiakin alueita, jotka eivät käytännössä ole liikennöintiin tarkoitettuja, kuten ojat tai luiskat. Esityksen mukaan lainsäätäjän tarkoitus on ollut selventää nykytilaa lain soveltamisalan osalta, ei laajentaa sitä. Lopputulos voi aiheuttaa lisää tulkinnanvaraisuutta ollen lopulta esityksen tavoitteiden vastainen.

LVM:n mukaan Liikennevakuutuskeskuksen näkemys on osin väärä, soveltamisalaa ei ole laajennettu. Yksityiskohtaisissa perusteluissa on todettu esimerkiksi, mikä maantie on maantielain mukaan ja mitä osia maantiehen maantielain mukaan sisältyy. Tieliikennelain soveltaminen voi ulottua luiskaan tai ojaan esimerkiksi pysäköintisääntöjä sovellettaessa. Ojassa taikka luiskassa tehtävän työllä on usein vaikutusta tieliikenteeseen. Tällöin sovellettavaksi tulisi 1. lakiesityksen 188 §.

4 §:
Liikennevakuutuskeskus on kiinnittänyt huomiotaan 1. lakiesityksen 4 §:ssä säädettäväksi esitettävään ennakointivelvollisuusperiaatteeseen. LVM viittaa näiltä osin Autoliiton kohdalla lausuttuun.

98 §:
LVK:n mukaan pykälässä mahdollistettaisiin teknisten laitteiden nykyistä laajempi käyttö ajon aikana, jos siitä ei aiheudu haittaa ajoneuvon kuljettamiselle. Pykälässä käsitellään yhdistetysti teknisen laitteen käyttämistä varsinaisen ajon aikana sekä pysäköinnin yhteydessä hyödyntämällä niin sanottua "etäpysäköintiteknologiaa". Näiden kahden toisistaan merkittävästi poikkeavien tapahtumien sovittaminen samaan on problemaattista

poikkeavista riskeistä ja teknologian luonteesta johtuen. LVK esittää säädettäväksi "teknisen laitteen käyttäminen pysäköinnissä" selkeästi omaksi kohdakseen. Ehdotetun säännöksen perusteluihin LVK esittää, että ajoneuvossa käytettävien mobiililaitteiden käyttö voidaan mahdollistaa ainoastaan tilanteessa, jossa laite kytkeytyy ajoneuvon turvallisuusstandardoituun järjestelmään ja laitetta käytetään ajoneuvon oman käyttöliittymän kautta.

LVM toteaa, että LVK:lla on väärä näkemys siitä, että esitettävä lainsäädäntö laajentaisi teknisten laitteiden käyttöä ajossa. Esityksen 98 §:n 1 momentin mukaan ajoneuvossa ei saisi käyttää mitään laitetta tai järjestelmää siten, että se haittaa tai vaarantaa ajoneuvolla ajamista. Sääntely vastaa voimassa olevaa lakia. LVM toteaa, että 98 §:n yksityiskohtaisissa perusteluissa käytetään esimerkkinä etäpysäköintiteknologiaa. LVK:n ehdotus mobiililaitteiden käytöstä vain standardoidun järjestelmän kautta on lähtökohtaisesti asianmukainen, mutta myös sen kautta laitteen käyttäminen olisi kiellettyä, jos käyttö haittaisi tai vaarantaisi ajoneuvon kuljettamista.

99 §:
LVK katsoo, ettei liikenneturvallisuuden näkökulmasta ole perusteltua muuttaa minkään ajoneuvojen ajoneuvokohtaisia tai kevytperävaunuyhdistelmien nopeusrajoituksia.

LVM viittaa osin Pohan kohdalla lausuttuun ja toteaa, että nopeuden muutoksilla olisi myös liikenneturvallisuutta parantavia vaikutuksia jononmuodostuksen ja ohitustarpeen vähentyessä. Esitykseen sisältyvien autojen turvallisuustekniikka on parantunut vuosien mittaan merkittävästi.

92 §:
LVK:n mukaan polkupyöräilijän suojakypärän käyttösuosituksesta luovuttaisiin.

LVM toteaa, että LVK:n näkemys ei pidä paikkaansa. Suojakypärän käyttösuositus on sisällytetty esityksen 92 §:ään.

Liite 3 taulukko 5, liikennemerkki E2 (pysäköintipaikka):
LVK lausuu pohdittavaksi, tulisiko pysäköintialueille määritellä laissa erillinen miniminopeusrajoitus.

LVM:n mukaan tienpitäjä (esimerkiksi kiinteistön omistaja / haltija) voi esityksen 71 §:n nojalla asettaa pysäköintialueelle nopeusrajoituksen. Pysäköintialueet eroavat merkittävästi toisistaan ja kaikkiin tilanteisiin soveltuvan yleisen nopeusrajoituksen määritteleminen laissa olisi vaikea tehtävä. Pysäköintialueiden onnettomuuksien syyt eivät useinkaan johdu tienkohtaisen nopeusrajoituksen tasosta, vaan liikennetilanteeseen soveltumattomasta nopeudesta yhdessä muun tarkkaamattomuuden ja huolimattomuuden kanssa.

Tampereen teknillisen yliopiston Liikenteen tutkimuskeskus Verne

16 §:
Vernen mukaan liikennesääntö ”Jalankulkijan on käytettävä tien ylitykseen ali- tai ylikulku, jos sellainen on lähellä” on tulkinnanvarainen jo siltä osin, onko ali- tai ylikulkua käytettäessä kyse tien ylityksestä. Myös rajoitus koskemaan jalankulkijaa on erikoinen, eikö myös pyöräilijän tulisi käyttää ali- tai ylikulkua? Säännön noudattaminen saattaa pidentää jalankulkijan matkaa tilanteissa, joissa ali- tai ylikulku on lähintä suojatietä lähempänä, mutta väärässä suunnassa. Näin jalankulusta tulee vähemmän houkutteleva kulkutapa. Kirjaus tulisi poistaa.

LVM:n mukaan 1. lakiesityksen 16 §:n sääntelymalli on tyypillinen tieliikennelainsäädännössä. Tarkan metrimäärän määritteleminen olosuhteista riippuvaan liikennetilanteeseen olisi epätarkoituksenmukaista ja vaikeaa. Jossakin tilanteessa esimerkiksi 50 metriä on lähellä, jossakin toisessa tilanteessa 60 metriä. Samassa pykälässä säännöllä ”jos sellainen on lähellä” velvoitetaan myös suojatien käyttöön. Sääntelymalli on perinteinen ja voimassa olevan tieliikennelain 44 §:n 1 momentin mukainen ja vastaa tieliikennesopimuksen 20 artiklan 6 a ja c alakohtia.

36 §:
Ajoneuvon pysäköinti kulkusuunnassa myös vasemmalle puolelle tietä sallittaisiin, jos se tapahtuisi muita tienkäyttäjiä vaarantamatta ja haittaamatta. Riskinä Vernen mukaan olisi, että muiden tienkäyttäjien vaarantaminen voi tapahtua huomaamatta erityisesti tilanteissa, joissa ajoradalla on yksisuuntainen pyöräkaista, joka pitää ylittää pysäköintikaistalle mennessä tai sieltä lähdettäessä. Erityisesti pyöräkaistan yli lähdettäessä nopeasti lähestyvän pyöräilijän havaitseminen edessä olevan auton takaa on erittäin hankalaa. Kirjaus tulisi poistaa tai täsmentää pyöräkaistan osalta.

LVM:n mukaan uutta liikennesääntöä on perusteltu laajasti pykälän yksityiskohtaisissa perusteluissa. Vasemmalle pysäköinti helpottaa jakeluliikennettä ja vähentää autoilua kaupunkien keskustoissa. Edellytyksenä pysäköinnille olisi, että pysäköinti voisi tapahtua muuta liikennettä vaarantamatta ja haittaamatta. LVM viittaa myös edellä Poliisihallituksen kohdalla lausuttuun. Pysäköinti tien vasempaan reunaan on mahdollista esimerkiksi Norjassa.

Vernen mukaan pyörien väistämissäännöt ovat edelleen sekä pyöräilijöiden että autoilijoiden kannalta epäselvät, koska ne eroavat jalankulkijoiden väistämissäännöistä. Tämä heikentää liikenneturvallisuutta. Pyöräilijöillä tulisi olla samat väistämissäännöt kuin jalankulkijoillakin, poikkeuksena pyörille erikseen pyörätien jatkeelle osoitettu väistämisvelvollisuus, joka voi olla rajallisten näkemien vuoksi tarpeen tietyissä kohdissa.

LVM lausuu, että polkupyörä on ajoneuvo ja siksi sen rinnastamista jalankulkuun ei pitäisi tehdä lainkaan. Pyöräilyssä on kyse ajoneuvoliikenteestä. Hallituksen esityksessä (s. 10-11) todettaan, että valtaosa Suomen pyöräteistä on kävelyn ja pyöräilyn kesken jaettuja 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 jalankulkijaan 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 ja esimerkiksi pyöräilyn mallimaassa Tanskassa on samankaltaiset pyöräilyn liikennesäännöt, mutta pyöräilyn infrastruktuurissa on merkittäviä eroja.

D5, pyörätie:
Pyörätien käyttövelvoitteen sanamuodot jättävät Vernen mukaan tulkinnanvaraiseksi, minkä syyn vuoksi saa käyttää ajoradan oikeaa reunaa tai piennarta, jos kaksisuuntainen pyörätie on vain tien vasemmalla puolella. Kirjausta tulisi selkeyttää määrittelemällä

esimerkiksi, että "Jos kaksisuuntainen pyörätie on vain tien vasemmalla puolella, polkupyöräilijä saa käyttää piennarta tai ajorataa". Kirjauksen muotoilu ajoradan oikean reunan käytöstä aiheuttaa ongelmia tulkinnassa, koska esimerkiksi kääntymistä varten tulee ryhmittyä ajoradan vasempaan reunaan.

LVM:n mukaan liikennemerkki D5 ei jätä epäselväksi, missä tilanteessa ajoradan oikeaa reunaa tai piennarta saa käyttää (”on kulkureitin tai muun vastaavan syyn vuoksi turvallisempaa”). Ajoneuvolla ryhmittymisestä säädettäisiin 1. lakiesityksen 21 §:ssä, jonka mukaan muun muassa oikealla kääntyvällä ajoneuvolla on ryhmityttävä ajoradan oikeaan reunaan.

92 §:
Verne vastustaa lausunnossaan 1. lakiesityksen 92 §:n 4 momentin kirjausta polkupyöräilijän ja polkupyörän matkustajan suojakypärän käytöstä.

LVM:n mukaan kypärän käyttösuositukselle on hallituksen esityksessä esitetty liikenneturvallisuudesta johtuvat vahvat perustelut (s. 135-136). Sääntelymalli vastaa voimassa olevan lakia.

98 §:
Teknisen laitteen käytön kieltäminen ajon aikana on perusteltua, mutta kirjausta voisi Vernen lausunnon mukaan laajentaa koskemaan myös muita toimintoja, kuten ruokailua ja ruokien tai juomien kädessä pitämistä ajon aikana.

LVM lausuu, että myös muut toiminnot kuin ruokailu ajon aikana voivat olla ajosuoritukseen vaikuttavia. Kaikkien tällaisten toimintojen määritteleminen laissa olisi mahdotonta ja epätarkoituksenmukaista. Matkapuhelimen käytön kielto kädessä pitämällä perustuu kansainvälisen tieliikennesopimuksen muutoksen 6 kohtaan. 1. lakiesityksen 5 §:n mukaan ajoneuvo ja raitiovaunu olisi lisäksi kyettävä hallitsemaan kaikissa liikennetilanteissa.

9 §:
Yleiset nopeusrajoitukset olisivat taajamissa tasolla 50 kmh ja taajamien ulkopuolella 80 km/h, mikäli liikennemerkein ei muuta osoitettaisi. Vernen mukaan taajamissa yleinen nopeusrajoitus tulisi alentaa vähintään tasolle 40 kmh tai mieluiten Euroopan parlamentin suosituksen mukaisesti tasolle 30 kmh, koska jalankulkijan kuolemanriski kasvaa voimakkaasti, kun törmäysnopeus ylittää 30 kmh.

LVM yhtyy Vernen näkemykseen siitä, että taajamanopeuksien alentamiselle alle 50 kmh on hyvät perustelut. Näin on tehty monin paikoin hyödyntäen voimassa olevan lain mukaisia liikenteenohjauslaitteita. Myös uudistuva lainsäädäntö tarjoaa hyvät välineet ja keinot nopeusrajoitusten alentamiselle. Tiekohtaisista nopeusrajoituksista päättää tienpitäjä.

Verne lausuu, että ajoneuvojen suurimmat sallitut massat ollaan siirtämässä asetuksesta laissa säädetyiksi. Käytännön kokemukset viime vuosilta ovat osoittaneet, että massojen muutoksille on ollut tarvetta melko tiheästi. Käynnissä on myös tälläkin hetkellä valmistelu HCT-yhdistelmien sallimiseksi. Näin ollen on kyseenalaista, kannattaako usein muuttuvaa sääntelyä säätää tieliikennelaissa.

LVM:n mukaan ajoneuvojen käyttösääntelyn säädöstaso määräytyy perustuslain 80 §:n nojalla. Lailla säätämättä jättämisen perustelu ei ole se, että säädöksiä joudutaan uudistamaan.

37 §:
Esityksen mukaan ajoneuvon saa pysäyttää jalkakäytävälle tai pyörätielle lyhyeksi ajaksi ajoneuvoon nousemista, poistumista, kuormaamista tai kuorman purkamista varten. Kirjaus tulisi Vernen mukaan poistaa, koska se käytännössä poistaa toimijoilta kaikki kannusteet kehittää lastauspaikkoja ja niitä hyödyntäviä yhteistoiminnallisia käytäntöjä, joilla kuljetusten yhdistelyä voitaisiin edistää päästöjen ja meluhaittojen vähentämiseksi sekä jalankulun ja pyöräilyn turvallisuuden edistämiseksi. Kirjaus on myös tulkinnanvarainen, koska ”lyhyeksi ajaksi” ja ”kohtuuttomasti haitata” eivät ole tarkasti määritelty. Näin ollen pysäköinninvalvonnalla ei ole käytännössä keinoja puuttua pysäköintiin.

LVM toteaa, että 1. lakiesityksen 37 § vastaa voimassa olevan lain 27 §:n 3 momenttia. Mahdollisuus pysäyttää ja pysäköidä hetkellisesti jalkakäytävälle ja pyörätielle on arvioitu edelleen tavara- ja henkilökuljetusten mahdollistamiseksi.

93 §
Turvavyön käyttövelvollisuuden poikkeussäännöstöä tulisi Vernen mukaan selkeyttää. Kirjaus ”hiljaisesta nopeudesta” on liian tulkinnanvarainen, eikä liene mitään estettä määritellä rajanopeus, esim. 20 kmh, tarkasti.

LVM lausuu, että esimerkiksi 20 kmh rajanopeus ei välttämättä sekään ole kaikissa olosuhteissa riittävän alhainen nopeus. Tässäkin säännöksessä on jätetty sekä kuljettajalle että matkustajalle olosuhteisiin liittyvää harkintaa.

Pyöräilykuntien verkosto

92 §:
Pyöräilykuntien verkosto kannattaa pyöräilykypärän käyttösäännön poistamista.

LVM:n mukaan kypärän käyttösuositukselle on hallituksen esityksessä esitetty liikenneturvallisuudesta johtuvat perustelut (s. 135-136). Sääntelymalli vastaa voimassa olevan lain muotoa.

24 §:
Verkosto ehdottaa, että suojateihin ja pyörätien jatkeisiin liittyviä väistämissääntöjä tulee selkiyttää siten, että pyöräilijällä on pyörätieltä ajoradan yli ajaessaan aina etuajo-oikeus, ellei liikennemerkeillä tai liikenteenohjauslaitteilla toisin osoiteta.

LVM lausuu, että verkoston ehdotus kääntäisi voimassa olevaa sääntöä merkittävästi: voimassa olevan lain mukaan pyörätien jatkeella pyöräilijä on lähtökohtaisesti väistämisvelvollinen (ellei risteävälle liikenteelle olisi osoitettu väistämisvelvollisuutta liikennemerkillä tai liikennevalolla). Näin myös 1. lakiesityksen 24 §:n 4 momentin perussäännön mukaan ajoneuvolla olisi väistettävä muuta liikennettä tultaessa ajoneuvolla pyörätieltä ajoradalle. LVM mukaan tämän perussäännön muuttamista ei ole arvoitu lainvalmistelussa. Väistämisen osoittaminen on mahdollista toteuttaa liikenteenohjauslaitteilla niin, että perussääntelyyn ei puututtaisi.

37 §:
Verkoston mukaan moottoriajoneuvon pysäyttäminen ja pysäköinti pyörätielle ja jalkakäytävälle tulisi olla kiellettyä, ellei liikennemerkillä toisin osoiteta.

LVM toteaa, että 1. lakiesityksen 37 § vastaa voimassa olevan lain 27 §:n 3 momenttia. Mahdollisuus pysäyttää ja pysäköidä hetkellisesti jalkakäytävälle ja pyörätielle on arvioitu edelleen tärkeäksi tavara- ja henkilökuljetusten mahdollistamiseksi.

9 §:
Verkoston mukaan nopeusrajoituksen tulisi taajamamerkin alueella olla 30 tai 40 km/h.

LVM:n mukaan Verkoston näkemykseen siitä, että taajamanopeuksien alentamiseen on 50 kmh tasolta vahvat perustelut. Näin on tehty jo monin paikoin hyödyntäen voimassa olevan lain mukaisia liikenteenohjauslaitteita. LVM korostaa, että esitettävä lainsäädäntö tarjoaa hyvät välineet ja keinot nopeusrajoitusten alentamiselle. Tiekohtaisista nopeusrajoituksista päättää tienpitäjä.

33 §:
Verkosto esittää jalankulkijan tai pyöräilijän ohitusetäisyydeksi 1,5 metriä.

LVM lausuu, että ehdotettava 1,5 metrin etäisyys ei sekään välttämättä olisi riittävä kovien nopeuksien tiestöllä. Siksi tarkan metrimäärän säätäminen lakiin voisi antaa väärän signaalin. Valittu sääntelymallia käytetään erilaisten olosuhteiden vuoksi yleisesti tieliikennelainsäädännössä.

160 §:
Verkosto esittää pykälän 3 momenttia muutettavaksi niin, että rikkomus ei olisi vähäinen, jos tilanteessa on ollut henkilövahingon vaara.

LVM toteaa, että toisen tienkäyttäjän hengen tai terveyden vaarantamiseen sovelletaan rikoslain 23 luvun 1 ja 2 §:n liikenneturvallisuuden vaarantamisen tunnusmerkistöjä. Ehdotettavalla sääntelymallilla olisi siten vain informatiivinen luonne.

L4, tiemerkintä pyörätien jatke:
Verkoston mukaan väistämisviivaa pitäisi voida käyttää korostamaan väistämisvelvollisuutta yleisemminkin paikoissa, missä väistämisvelvollisuus on voimassa, ei vain tehostamaan liikennemerkkejä B4 ja B5 vaikutusta. Verkosto ehdottaa, että pyörätien jatkeen tiemaalaukseen liitetään aina väistämisvelvollisuutta korostavat väistämisviivat.

LVM toteaa, että kansainvälisen liikennemerkkisopimuksen mukaan väistämisviivaa ei voi käyttää tehostamaan liikennesääntöä, ainoastaan liikennemerkkiä. Tanskassa viivaa käytettään liikennesäännön tehosteena, koska Tanska on tehnyt varauman asiaomaiseen artiklaan.

Pyöräliitto

9 §:
Pyöräliiton mukaan liikenneturvallisuuden kannalta tärkein yksittäinen toimi on taajamien nopeusrajoitusten alentaminen, koska valtaosa suomessa tapahtuneesta kävelijöiden ja pyöräilijöiden kuolemien vähentymisestä selittyy sillä. Pyöräliito esittää, että taajamanopeusrajoitukseksi tulisi määrätä 30 kmh.

LVM viittaa edellä Vernen ja Pyöräilykuntien verkoston kohdalla lausuttuun.

37 §:
Pyöräliiton mukaan ensisijaisesti tulisi kieltää moottoriajoneuvon pysäyttäminen jalkakäytävällä ja pyörätiellä, ellei sitä erikseen liikennemerkillä sallita.

LVM viittaa Vernen ja Pyöräilykuntien verkoston kohdalla pykälästä lausuttuun.

92 §:
Pyöräliiton mukaan laissa ei tulisi olla säännöstä pyöräilykypärän käytöstä.

LVM viittaa edellä Vernen ja Pyöräilykuntien verkoston kohdalla asiasta lausuttuun.

24 §:
Hallituksen esityksessä (liite 4, taulukko 2) esitetään pyörätien jatkeen merkintää käytettävän vain paikoissa, joissa autoilla on väistämisvelvollisuus tai käytössä liikennevalot. Muualla käytettäisiin pyörätien jatkeen sijasta suojatien merkintää. Tämä on parannus nykytilanteeseen ja ratkaisee osan ongelmallisista liikennetilanteista ja väärinymmärryksistä. Pyöräliiton mukaan pyörätieltä tulevalla pyöräilijällä tulisi kuitenkin olla vastaava suoja kuin kävelijällä. Erityisesti kun kevyet sähkökulkuneuvot yleistyvät, eikä autoilijan voi olettaa aina hahmottavan, minkä sääntelyluokan välineitä pyörätiellä liikkuu, tämä olisi selkein sääntö.

LVM:n toteaa, että polkupyörän rinnastaminen tässä jalankulkijaan olisi ongelmallista, koska polkupyörä on ajoneuvo. LVM viittaa myös Pyöräilykuntien verkoston kohdalla asiasta lausuttuun.

Invalidiliitto

Invalidiliiton mukaan vammaisuudesta käytettävät käsitteet ovat muuttuneet vuosikymmenten kuluessa. Liiton mukaan esityksessä käytetään käsitteitä lähes kaikista historian vaiheista. Vammaisuuden käsitteet ja esitystavat kaipaavat yhdenmukaistamista.

LVM toteaa, että 1. lakiesityksen 43 §:n 1 momentissa on virheellisesti käytetty liikuntarajoitteisen käsitettä. LVM esittää valiokunnalle, että 1. lakiesityksen 43 §:n 1 momentissa käytetty liikuntarajoitteinen-käsite muutetaan käsitteeksi ”liikkumisesteinen”.

Invalidiliitto ehdottaa, että 29 §:n 3 momentin kohdalla käytettäisiin käsitettä ”eri tavoin vammaista ihmistä”. LVM pitää ehdotusta perusteltuna ja esittää valiokunnalle, että 1. lakiesityksen 29 §:n 3 momenttiin lisättäisiin ”eri tavoin vammaista ihmistä”.

Liitto esittää, että opastusmerkin F53 vammaiselle tarkoitettu reitti –merkin nimi tulee muuttaa esteettömäksi reitiksi. LVM pitää ehdotusta perusteltuna ja esittää valiokunnalle, että opastusmerkin F53 nimi muutettaisiin ”Esteetön reitti”.

Invalidiliitto ehdottaa, että lisäkilpi H12.7 (Invalidin ajoneuvo) muutettaisiin muotoon esteetön pysäköintipaikka.

LVM:n mukaan ehdotus ei ole asianmukainen, koska lisäkilpeä käytetään muussakin tarkoituksessa kuin pysäköinnissä.

Vammaisten henkilöiden oikeuksien neuvottelukunta VANE

44 §:
VANE pitää välttämättömänä, että vammaisilla ihmisillä on yhdenvertainen pääsy kävelykadulla sijaitseviin palveluihin. Esimerkiksi invataksilla tulisi olla mahdollisuus viedä ja

hakea vammainen asiakas kävelykadulta. VANE ehdottaa, että säännöksessä sallittaisiin invataksilla ajo kävelykadulla silloin, kun se on tarpeen vammaisen henkilön viemiseksi tai hakemiseksi kävelykadulta. Vammaisten YK-sopimuksen artiklan 9 mukaan vammaisilla henkilöillä tulee olla esteetön pääsy fyysiseen ympäristöön.

LVM toteaa, että kävelykadulla lisäkilvellä H25 (huoltoajo sallittu) osoitettaisiin, että liikennemerkistä ilmenevän kiellon estämättä on sallittu asiakkaan noutaminen ja hakeminen taksilla. Esitys vastaa nykytilannetta. Huoltoajan salliminen kävelykadulla on esimerkiksi kiinteistöjen kunnossapidon kannalta välttämätöntä.

Kuntaliitto

71 §:
Kuntaliiton lausunnon mukaan hallituksen esitys siitä, että jatkossa kunnan tulee tehdä hallinnollinen päätös kaikista liikenteenohjauslaitteista, joita paitsi tieosakkaat myös kiinteistöt asettavat tielle (esim. kauppojen, virastojen ja sairaaloiden pihat), lisää kuntien resurssitarpeita ja vastuita kohtuuttomasti. Nykyisen lain yleisenä tulkintana ja soveltamiskäytäntönä on ollut, että kunta antaa suostumuksen liikennemerkkien asettamiseen kunnan omien alueiden lisäksi vain yksityisteille, ja kunta ei osallistu muiden kiinteistöjen tai yksityisten alueiden suunnitteluun eikä anna suostumusta liikenteen ohjauslaitteen asettamiseen niiden alueella.

LVM toteaa, että voimassa olevan tieliikennelain (267/1981) 51 §;n mukaan liikenteen ohjauslaitteen asettaa maantielle tienpitoviranomainen. Kunta asettaa liikenteen ohjauslaitteen kadulle, rakennuskaavatielle, torille ja muulle vastaavanlaiselle liikennealueelle. Ennen pysyväksi tarkoitetun liikenteen ohjauslaitteen asettamista kunnan on varattava poliisille tilaisuus antaa lausuntonsa asiassa.

Pykälän 2 momentin mukaan muulle kuin edellä 1 momentissa tarkoitetulle tielle liikenteen ohjauslaitteen asettaa tienpitäjä saatuaan siihen kunnan suostumuksen, jota ei kuitenkaan saa ilman pätevää syytä evätä. Suostumusta ei tarvita tien kunnon taikka tiellä tai sen vieressä tehtävän työn vuoksi tarpeellisten tilapäisten liikennemerkkien asettamiseen.

Voimassa olevan 51 §:n 2 momentin sanamuoto on LVM:n tulkinnan mukaan selvä: muulle tielle kuin maantielle, kadulle, rakennuskaavatielle, torille ja muulle vastaavalle liikennealueelle liikenteenohjauslaitteen asettaa tienpitäjä saatuaan siihen kunnan suostumuksen. Tällainen tie voi olla esimerkiksi yksityistie tai se voi olla esimerkiksi kiinteistön hallitsema pysäköintialue tai vastaava. Pykälästä ei ole mahdollista tulkita niin, että vain yksityistielle asetettaviin liikennemerkkeihin tehtyihin hakemuksiin olisi lain mukaan vastattava. Suostumuksen antamisessa käytettävään menettelyyn sovelletaan muun ohella hallintolakia.

LVM:n tulkintaa puoltaa voimassa olevan tieliikennelain hallituksen esityksen 58 §:n yksityiskohtaiset perustelut, jossa todetaan muun muassa, että ”Jotta kunnalla olisi mahdollisuus vaikuttaa liikennejärjestelyihin alueellaan kaikkialla yleisten teiden ulkopuolisella tiestöllä, ehdotetaan, että muun tienpitäjän kuin [tie- ja vesirakennuslaitoksen] olisi hankittava liikenteen ohjauslaitteen asettamiseen kunnan suostumus. Kunta voisi tällöin valvoa muun muassa liikennejärjestelyjen asianmukaisuutta, minkä vuoksi poliisin luvan hankkimista liikennemerkin asettamiseen ei enää edellytettäisi.”

LVM:llä ei ole mahdollisuutta ottaa kantaa siihen, millaisia oikeudellisia käytäntöjä Suomen kunnissa liikenteenohjauslaitteiden asettamisessa on. LVM:n käsityksen mukaan käytännöt vaihtelevat.

Liikenteenohjauslaitteen asettamisessa on julkisen vallan käyttämisestä. Ohjauslaitteiden merkitystä tieliikenteessä korostaa se, että liikenteenohjauslaite on säännöshierarkiassa ensisijainen liikennesääntöön nähden. Voimassa olevassa laissa sekä esitettävässä 1. lakiesityksen 71 §:ssä julkinen kontrolli tapahtuu ja tapahtuisi kunnan suostumusmenettelyn avulla. Ohjauslaitteen noudattamatta jättämiseen voi kohdistua rikosoikeudellista vastuuta. Hallituksen esityksen mukaan oikeuskirjallisuudessa on todettu, että ohjauslaite voi olla oikeudellisesti pätemätön, jos sen asettaminen ei ole tapahtunut lain mukaisesti.

LVM:n mukaan esityksen 71 §:ssä säädetystä suostumusmenettelystä ei ole mahdollista luopua, koska kiinteistöt eivät voi perustuslain 124 §:n mukaan käyttää julkista valtaa. Kuntien suostumusmenettelyä on mahdollista kehittää esimerkiksi digitalisoimalla.

Kuntaliiton mukaan kunnilla ei ole resursseja ilmoittaa liikenteenohjauslaite Liikennevirastolle tiedon tallentamiseksi tietojärjestelmään.

LVM:n mukaan Liikennevirasto voisi antaa määräyksiä, mitä tietoa ja missä muodossa tieto Liikennevirastolle toimitettaisiin. LVM pitää selvänä, että määräysten antamisessa kuultaisiin tienpitäjiä, jotta tietojen ilmoittaminen olisi hallinnollisesti mahdollisimman kevyt.

86 §:
Tiemerkintä "pyörätien jatke" merkittäisiin uuden lain myötä vain silloin, kun autoilija olisi väistämisvelvollinen liikennemerkin perusteella tai liikennevalo-ohjatussa ylityksessä. Määräys eroaa Kuntaliiton mukaan oleellisesti nykylain mukaisesta käytännöstä. Kuntaliitto toteaa, että uusi esitys on sinänsä perusteltu, mutta muutos pyörätien jatkeen merkitsemisessä tarkoittaisi sitä, että suhteellisen tuoreet merkinnät jouduttaisiin poistamaan nopealla kahden vuoden siirtymäajalla. Muutos tarkoittaisi kaikkineen hankalaa siirtymäaikaa ja epäselvää tilannetta tienkäyttäjille sekä kustannuksia kunnille.

LVM lausuu, että sääntely ei eroa voimassa olevasta sääntelystä. Kyse on siitä, että väistämisvelvollisuutta osoittavilla liikenteenohjauslaitteilla parannettaisiin pyöräilyn sujuvuutta ja turvallisuutta ajoradan ylittämisessä. Kunta ei välttämättä joutuisi poistamaan merkintöjä, jos pyörätienjatke olisi edelleen asianmukainen tienylityspaikassa. Tällöin edellytettäisiin väistämisvelvollisuutta osoittavien, esimerkiksi liikennemerkkien asettamista.1. lakiesityksen 195 §:n 2 momentin mukaan siirtymäaika olisi kaksi vuotta. Kahden vuoden siirtymäaika olisi perusteltu tiejärjestelyihin tällä hetkellä liittyvien liikenneturvallisuusongelmien vuoksi. Merkintätapa olisi perusteltua saada yhdenmukaiseksi mahdollisimman pian koko Manner-Suomen alueella.

37 §:
Kuntaliiton mukaan purku- ja lastaustoimintoja käsittelevää esityksen 37 §:ää tulisi vielä tarkistaa. Kaupunkijakelu tulisi hoitaa ensisijaisesti ajoradan reunasta.

LVM viittaa näiltä osin Vernen, Pyöräilykuntien verkoston ja Pyöräliiton kohdalla lausuttuun.

38 §:
Kuntaliitto huomauttaa, että 38 § ei sisällä nykylakiin sisältyvää kieltoa pysäköidä yksityisellä alueella ilman kiinteistön omistajan tai haltijan lupaa.

LVM toteaa, että kielto pysäköidä yksityisellä alueella ilman kiinteistön omistajan tai haltijan mukaan on laissa tarpeeton. Kiinteistön omistajalla olisi toimivalta asettaa pysäköinnin kieltävä liikenteenohjauslaite, esimerkiksi liikennemerkillä, johon olisi hankittu kunnan suostumus. Tiealueen omistussuhteella ei ole tällöin merkitystä pysäköintikieltojen kannalta.

42 §:
Lakiesityksen 42 §:n mukaan tielle ei saisi jättää eikä tiellä saisi säilyttää tai varastoida ajoneuvoa, jota ei käytetä liikenteessä. Kunnittain vaihtelevien soveltamiskäytäntöjen vuoksi ja siten vallitsevan oikeustilan selventämiseksi olisi tarpeen tarkemmin määritellä, mitä säilyttämisellä ja varastoinnilla tarkoitetaan. Esimerkiksi jonkinlainen aikamääre varastoinnille tai määritelmä varastointitarkoitukselle selkeyttäisi lainkohdan tulkintaa ja epäselvää oikeustilaa. Esimerkiksi peräkärryjen pitkäaikaisesta säilyttämisestä rajoittamattomilla pysäköintipaikoilla pysäköinninvalvonta saa runsaasti palautetta.
Kuntaliitto toteaa, että kunnan tehtävänä ei ole mahdollistaa ajoneuvojen, trailereiden ja asuntovaunujen pitkäaikaista säilyttämistä pysäköintipaikoilla tai kadunvarsilla. Pykälää tulee täsmentää niin, että kadunpitäjällä on nykyistä paremmat mahdollisuudet puuttua ajoneuvojen pitkäaikaiseen säilyttämiseen kadulla.

LVM lausuu, että pykälän yksityiskohtaisten perustelujen mukaan pykälä vastaa voimassa olevan tieliikennelain 28 §:ää, joka on sisällytetty lakiin vuonna 2008 romuajoneuvolainsäädännön säätämisen yhteydessä. Ajoneuvojen siirtämisestä ja kunnan tehtävästä siinä säädetään ajoneuvojen siirtämisestä annetussa laissa (828/2008). Siirtoihin liittyvistä määräajoista säädetään tässä laissa.

Kuntaliitto esittää, että esityksen 42 §:ää muutettaisiin kuulumaan seuraavasti:
”Tielle ei saa jättää eikä tiellä saa säilyttää tai varastoida ajoneuvoa tai siihen kytkettävää laitetta, jota ei tosiasiallisesti käytetä liikenteessä. Kiellettyä on myös ajoneuvon tai siihen kytketyn laitteen pitkäaikainen pysäköinti kadulla tai yleisessä käytössä olevalla pysäköintialueella (tiellä), joilla pysäköintiä ei ole muutoin rajoitettu, ilman kadunpitäjän tai pysäköintialueen haltijan (tienpitäjän) lupaa. Pitkäaikaiseksi katsotaan pysäköinti, joka jatkuu keskeytymättä vähintään (3-4) viikkoa.”

LVM lausuu, että Kuntaliiton ehdotus johtaisi uuteen lupamenettelyyn kunnissa. Pykälää pitäisi lisäksi sisällöllisesti täydentää esimerkiksi luvan peruuttamiseen liittyvien seikkojen osalta. Sen sijaan LVM esittää valiokunnalle harkittavaksi, että se lausuisi mietinnössään, mitä tosiasiallisella käyttämisellä ja pitkäaikaisella pysäköinnillä asianomaisessa pykälässä tarkoitetaan.

85 §:
Hallituksen esitysluonnoksessa on esitetty, että sulkuviiva olisi jatkossa aina valkoinen riippumatta siitä, onko kyseessä samansuuntaiset vai vastakkaiset ajosuunnat. Kuntaliiton mukaan sulkuviivan muuttaminen keltaisesta valkoiseksi heikentää viivan erottumista talviolosuhteissa. Autonomisten autojen kameratekniikka ei edellytä värin muuttamista.

LVM viittaa Autoliiton ja Liikenneturvan kohdalla lausuttuun.

9 §:
Kuntaliiton mukaan taajamaliikenteessä on selkeää tarvetta taajaman yleisen nopeusrajoituksen (50 kmh) laskuun.

LVM viittaa Vernen, Pyöräilykuntien liiton ja Pyöräliiton kohdalla lausuttuun.

Helsingin kaupunki, kaupunginhallitus

2 §, suojatie:
Helsinki lausuu, että esitysluonnoksessa suojatien merkintätapaa muutetaan siten, että jatkossa suojatie merkittäisiin sekä liikennemerkillä että tiemerkinnöin, mikä saattaa muodostaa liikenneturvallisuusriskin, jos jalankulkija erehtyy suojatien olemassaolosta pelkkien tiemerkintöjen perusteella.

LVM toteaa, että lakiesityksessä suojatien määritelmä vastaa voimassa olevan tieliikennelain määritelmää, jonka mukaan suojatie voidaan osoittaa joko liikennemerkillä tai tiemerkinnällä. Suojatien merkitseminen tiemerkinnällä esimerkiksi hiekkapohjaiselle tielle olisi mahdotonta. Myös kuluneet tiemerkinnät voisivat aiheuttaa epätietoisuutta, onko paikalla suojatie, jos molempia merkintätapoja edellytettäisiin.

2 §, risteys:
Esitysluonnoksessa risteyksellä tarkoitetaan samassa tasossa olevaa teiden risteämää, liittymää tai haarautumaa. Risteykseen luettaisiin kuuluvaksi myös tällaisten risteämien, liittymien tai haarautumien muodostamat alueet. Helsingin mukaan risteyksen määritelmää tulisikin täsmentää tai ainakin perusteluissa tulisi ottaa kantaa tavallisimpiin katuverkolla esiintyviin risteämistapauksiin. Tällä on erityisesti merkitystä pysäyttämistä ja pysäköintiä koskevien liikennemerkkien asettamiseen

LVM toteaa, että hallituksen esityksen 1. lakiesityksen 2 §:n yksityiskohtaisissa perusteluissa todetaan, että 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 seuraa, että liikennemerkki on toistettava risteyksen jälkeen, jos liikennemerkin vaikutusta halutaan jatkaa risteyksen jälkeen.

2 §:
Esitysluonnoksessa uutena liikennesääntönä 37 §:ssä erotusalueelle pysäyttäminen ja pysäköinti on kielletty. Erotusalueen määritelmää olisi Helsingin mukaan syytä tarkentaa taajama-alueet huomioon ottaen, sillä taajama-alueilla olevat ajoradan ja jalkakäytävän tai pyörätien erottavat erotusalueet voisivat olla lyhytaikaiseen pysäyttämiseen kuormaamistarkoituksessa tai kuorman purkamistarkoituksessa paremmin soveltuvia alueita kuin jalkakäytävä, pyörätie tai ajorata.

LVM toteaa, että erotusalueen määritelmää ei sisällytetty esitykseen, koska erotusalueesta säädetään vain yhdessä pykälässä. Lakiesityksen 38 § mukaan tien osia erottavalla alueella vain pysäköinti on kielletty, mikä mahdollistaa erotusalueen hyödyntämisen lyhytaikaiseen pysäyttämiseen.

9 §:
Helsinki ehdottaa, että esitysluonnosta tulisi täsmentää niin, että taajamissa ajoneuvojen suurin sallittu nopeus on 40 kmh, jollei liikennemerkillä ole osoitettu noudatettavaksi

muuta nopeusrajoitusta. Nopeusrajoituksen muutos saisi kokonaisuudistuksen yhteydessä tarvitsemansa huomion. Taajaman nopeusrajoituksen päättämisessä tulisi ensisijaisesti ottaa huomioon liikenneturvallisuusseikat.

LVM toteaa, että lakiesityksessä säilytettäisiin nykytilanne, jonka mukaan taajaman yleisrajoitus on 50 kmh, ellei liikennemerkillä ole osoitettu noudatettavaksi muuta nopeusrajoitusta. Myös uusi tieliikennelaki antaa taajamien nopeustason alentamiseen hyvät välineet. 50 kmh yleisrajoitus taajamassa on käytössä kaikissa pohjoismaissa ja esimerkiksi Saksassa ja Hollannissa.

24 §:
Esitysluonnoksen 24 §:n mukaan polkupyöräilijä saa jatkaa oikealla ajaen risteävän ajoradan yli. Esitystä tulisi täsmentää niin, että polkupyöräilijä saa jatkaa oikeanpuoleista suoraan ajavalle liikenteelle tarkoitettua ajokaistaa risteävän ajoradan yli.

LVM toteaa, että lakiesityksen säännös vastaa voimassa olevaa tieliikennelain 13 §:ää.

36 §:
Esitysluonnoksessa uutta on, että pysäköinti myös tien vasemmalle puolelle sallittaisiin kaksisuuntaisella tiellä taajamassa. Näin pysäköitäessä vaarana kuitenkin on, että kuljettaja ajaa pysäköintipaikalle ohittamatta pysäköintiä ohjaavaa liikennemerkkiä, jolloin liikenneturvallisuus saattaa vaarantua. Tähän liittyen olisi tarpeen täsmentää, että myös näin pysäköitäessä kuljettajan selonottovelvollisuuteen tulee kuulua pysäköintiä ohjaavien liikennemerkkien tarkistaminen.

LVM toteaa, että kuljettajalla on lain mukaan velvollisuus varmistaa pysäköintirajoitukset.

37 §:
Esitysluonnoksen mukaan pyöräkaistalla tarkoitetaan polkupyöräliikenteelle tarkoitettua, tiemerkinnöin osoitettua ajoradan pituussuuntainen osaa. Uutena liikennesääntönä pysäyttäminen ja pysäköinti pyöräkaistalle olisi kiellettyä. Suomen talviolosuhteista johtuen pelkät ajoratamerkinnät eivät kuitenkaan aina ole riittäviä, vaan pyöräkaista tulisi voida osoittaa myös liikennemerkillä.

LVM toteaa, että pyöräkaista voidaan osoittaa tiemerkinnän lisäksi lakiesityksessä määritellyllä liikennemerkillä E13.

37 §:
Voimassa oleva tieliikennelaki sallii ajoneuvon pysäyttämisen jalkakäytävälle ja pyörätielle erityistä varovaisuutta noudattaen lyhyeksi ajaksi ajoneuvoon nousemista, siitä poistumista, sen kuormaamista tai kuorman purkamista varten, milloin läheisyydessä ei ole käytettävissä muuta pysäyttämiseen sopivaa paikkaa ja pysäyttämiseen ja pysäyttämiseen on pakottavia syitä. Pysäytetty ajoneuvo ei kuitenkaan saa kohtuuttomasti haitata jalkakäytävällä ja pyörätiellä kulkemista. Kuljettajan on tällöin pysyteltävä ajoneuvonsa läheisyydessä ja tarvittaessa siirrettävä ajoneuvo paikkaan, jossa se ei häiritse muuta liikennettä. jatkuvasti kiertämään jalkakäytävälle tai pyörätielle pysäytettyjä autoja.

Helsingin mukaan hallituksen esitysluonnos vastaa lähestulkoon nykyistä lakia tai jopa huonontaa jalankulkijan ja pyöräilijän asemaa, koska kuljettajan velvollisuus pysytellä ajoneuvon läheisyydessä on poistettu. Esitystä tulisi muuttaa niin, että jalkakäytävää ja

pyörätietä ei saa käyttää pysäyttämiseen, ellei liikennemerkillä toisin osoiteta. Näin toimitaan jo mm. Ruotsissa, Norjassa ja Tanskassa. Suomessakin kaupunkijakelu tulee hoitaa ensisijaisesti ajoradan reunasta aina, kun se on mahdollista.

LVM toteaa, että tavara- ja henkilökuljetusten sujuvuuden varmistamiseksi lakisesityksessä on säilytetty nykytila, jonka mukaan ajoneuvon saisi edelleen erityistä varovaisuutta noudattaen pysäyttää lyhyeksi ajaksi jalkakäytävälle tai 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 kuitenkaan kohtuuttomasti haitata jalkakäytävällä eikä pyörätiellä kulkemista. Ajoneuvo olisi tällöin tarvittaessa siirrettävä paikkaan, jossa se ei häiritse muuta liikennettä. Kuljettajan olisi jatkossakin pysyteltävä ajoneuvonsa läheisyydessä.

Pysäköinti yksityiselle alueelle:
Hallituksen esitysluonnoksesta puuttuu voimassa olevaan lakiin sisältyvä säännös luvattomasta pysäköinnistä yksityiselle alueelle. Voimassa olevan lain kaltainen lainkohta on tarpeellinen, jotta luvatonta pysäköintiä yksityiselle alueelle voidaan valvoa. Kielto pysäköidä yksityiselle alueelle ilman alueen omistajan tai haltijan lupaa soveltuisi säädettäväksi esimerkiksi 38 §:ssä.

LVM toteaa, että yleiselle liikenteelle tarkoitetulla tai yleisesti liikenteeseen käytetyllä yksityisellä alueella, esimerkiksi markettien pysäköintialueella, pysäköintiä koskevat määräykset osoitettaisiin nykyiseen tapaan liikennemerkillä. Tien ulkopuolisella yksityisellä alueella, kuten kiinteistön pihassa, pysäköinti on jatkossakin kielletty ilman maanomistajan tai haltijan lupaa maastoliikennelain 4 §:n nojalla.

38 §:
Voimassa olevan lain ja esitysluonnoksen nojalla liikuntarajoitteisen pysäköintitunnuksella saa pysäköidä pihakadulla myös merkittyjen paikkojen ulkopuolella. Selvyyden vuoksi tämä mahdollisuus samoin kuin mahdollisuus pysäköidä pyöräkadulle olisi tarpeen mainita tässä lainkohdassa Lisäksi selvyyden vuoksi esitöissä olisi myös syytä mainita, että mainittu tunnus ei oikeuta pysäköimään linja-autoille tai muulle tietylle ajoneuvoryhmälle varatulle paikalle taikka sähköauton latauspaikalle. Lisäksi voisi olla syytä todeta, että mainitun tunnuksen nojalla pysäköity ajoneuvo ei saisi haitata kohtuuttomasti muuta liikennettä.

LVM toteaa, että lakiesityksen 39 §:ään on koottu liikkumisesteisen tunnuksella sallitut poikkeukset pysäköintiä säätelevillä liikennemerkeillä osoitetuista pysäköintirajoituksista. Pihakatua ja liikennemerkillä osoitettua pyöräkatua koskevat liikennesäännöt esitetään lakiesityksen 43 § ja 45 §:ssä. Pykälien 2 momenttien säännös kieltää pysäköinnin myös linja-autoille tai muulle tietylle ajoneuvoryhmälle varatulle paikalle taikka sähköauton latauspaikalle.

40 §:
Hallituksen esitysluonnoksessa esitetään luovuttavaksi kokonaan määrämuotoisen pysäköintikiekon käyttämisestä. Pysäköinnin alkamisaika olisi jatkossa ilmoitettava selkeästi havaittavalla tavalla, esimerkiksi digitaalisella laitteella tai paperilla. Helsingin pysäköinninvalvonnan näkökulmasta sääntelemättömät ilmoitustavat aiheuttavat kuitenkin epäselviä tilanteita käytännön valvontatoiminnassa ja mahdollisesti oikeusturvan vaarantumista. Esimerkiksi käsialojen epäselvyys ja vaihtelevuus tai sotkuiset kojelaudat heikentävät aikarajoituksen tasapuolisia ja yhdenvertaisia valvontamahdollisuuksia.

Lainsäädännön tulisi kannustaa käyttämään ennemmin digitaalisia pysäköintikiekkoja kuin paperilappuja.

LVM lausuu, että 1. lakiesityksen 40 §:n yksityiskohtaisten perustelujen mukaan mikä tahansa selkeästi havaittava tapa ilmoittaa pysäköinnin alkamisaika olisi mahdollinen. Alkamisaika voitaisiin ilmoittaa esimerkiksi voimassa olevan lain mukaisella pysäköintikiekolla 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. Epäselvä merkintä voisi olla peruste esimerkiksi sanktion määräämiseen. LVM pitää selvänä, että tulevaisuudessa digitaaliset pysäköintivälineet ja järjestelmät yleistyisivät.

41 §:
Laissa säädettäisiin ajoneuvon pysäyttämiseen liittyvistä toimista. Pykälässä mainitaan muun muassa, että on varmistettava, ettei ajoneuvo lähde itsestään liikkeelle sen ollessa pysähtyneenä tai pysäköitynä. Pykälän perusteluissa olisi huomioitavat ajoneuvojen automaatio ja etäohjaus sekä kuvattava, miten pykälää näissä tilanteissa sovelletaan. Älyliikenteen kokeiluja, kuten itseohjautuvien autojen käyttöönotto, ei tulisi estää liian yksityiskohtaisella säätelyllä.

LVM toteaa, että 1. lakiesityksen 41 §:n 1 momentin mukaan ajoneuvon pysäyttäneen tai pysäköijän on huolehdittava siitä, ettei ajoneuvo voi lähteä hallitsemattomasti liikkeelle. Säännös mahdollistaa myös itseohjautuvan auton käytön.

42 §:
Esitysluonnoksen mukaan tielle ei saa jättää eikä tiellä saa säilyttää tai varastoida ajoneuvoa, jota ei käytetä liikenteessä. Pykälä on lähes saman sisältöinen kuin voimassa olevassa laissa. Helsingin mukaan nykyisen lain odotusarvot olivat suuret vuonna 2008 sen voimaan tullessa, mutta käytännössä se osoittautui harvoihin tilanteisiin sopivaksi. Esitysluonnoksen tekstiä tulisi täsmentää.

LVM viittaa Kuntaliiton kohdalla edellä lausuttuun.

44 §:
Kävelykadun ylittäminen moottorikäyttöisellä ajoneuvolla tulisi lisätä kävelykadun sääntöihin. Nykyisin se sallitaan lisäkilvellä.

LVM toteaa, että lakiesityksen 44 §:n 2 momentin mukaan kävelykadun ylittämien ajoneuvolla olisi sallittua.

64 §:
Esitysluonnoksen mukaan pihakadulla, kävelykadulla ja pyöräkadulla raitiovaunun nopeus on sovitettava jalankulun mukaiseksi, eikä se saa ylittää 20 kilometriä tunnissa. Tässä on Helsingin mukaan ristiriita pyöräkadun liikennesäännön kanssa.

LVM:n pitää Helsingin havaintoa oikeana ja esittää valiokunnalle, että lakiesityksen 64 §:n 2 momenttiin lisättäisiin raitiovaunulla pyöräkadulla ajamista koskeva sääntö seuraavasti. ”Liikennemerkillä osoitetulla pyöräkadulla raitiovaunun nopeus on sovitettava pyöräilyn mukaiseksi.”

71 §:
Esitysluonnoksen mukaan liikenteenohjauslaitteen asettaa kadulle, torille ja muulle vastaavalle liikennealueelle kunta. Muulle kuin maantielle ja edellä mainituille alueille merkit

asettaa tienpitäjä saatuaan siihen kunnan suostumuksen. Selvitysten mukaan suuri osa kunnista, mukaan lukien Helsinki, antaa suostumuksensa liikennemerkkien asettamiseen kaupungin omien alueiden ohella vain yksityisille teille. Helsingin mukaan kunnat eivät osallistu muiden yksityisten alueiden suunnitteluun eivätkä myönnä suostumuksia liikenteen ohjauslaitteen asettamiseen

Nykykäytännön laajentaminen on resurssi- ja kustannusmielessä kyseenalaista saavutettaviin hyötyihin verrattuna. Hallintopäätös siirtää kuntien vastuulle yksityisten alueiden liikenteenohjausjärjestelyt. Hallintopäätösten määrän lisääminen on myös vastoin hallituksen norminpurkutalkoita.

LVM viittaa näiltä osin Kuntaliiton kohdalla lausuttuun.

73 §:
Hallituksen esitysluonnoksen mukaan poliisi tai tienpitäjä voisi poistaa 1 momentin vastaisesti asetetun laitteen. Poistamisessa käytettävää menettelyä olisi tarpeen täsmentää esimerkiksi viittauksella hallintolain mukaiseen päätöksentekoon. Lainkohdassa tai perusteluissa tulisi myös kiinnittää huomiota vastaavaan järjestyslain (613/2003) säännökseen.

LVM lausuu, että pykälän sääntelymalli vastaa voimassa olevan lain 56 §:ää.

74 §:
Esitysluonnoksen liitteen 2 kuvan 4 (nuolivalo) tekstiselitteeseen tulisi lisätä taulukon kohtien 1-3 ja 7 lisäksi viittaus kohtaan 5, mikä mahdollistaisi kuvan 5 kaltaisen opastimen käyttämisen tiettyyn suuntaan kääntyvälle liikenteelle.

Helsingin esitys on perusteltu ja LVM esittää valiokunnalle, että lakiesityksen liitteen 2 kuvaaan 4 (Nuolivalo) lisättäisiin viittaus kohtaan 5 seuraavasti. ”Jos vihreä valo on nuolenmuotoinen, taikka punaisessa tai keltaisessa valossa on nuoli mustin ääriviivoin, on valoa noudatettava siten kuin 1-3, 5 ja 7 kohdassa säädetään ajettaessa nuolen osoittamaan suuntaan.”

Kuvassa 5 (vilkkuva punainen valo) uutena esitettävä vilkkuva punainen valo (ilman samassa opastimessa olevaa keltaista valoa) ei Helsingin mukaan sovellu kovin hyvin käytettäväksi. Suoraan pimeästä opastimen tilasta syttyvä punainen valo ei anna tienkäyttäjälle aikaa reagoida velvoitteeseen.

LVM toteaa, että vilkkuvaa punaista valoa voisi edeltää keltainen valo samassa valoaukossa. Tarkemmat säännökset liikennevalo-opastimissa käytettävistä valoista annettaisiin valtioneuvoon asetuksella tai Liikenteen turvallisuusviraston määräyksellä.

Kuvassa 8 (joukkoliikenneopastin) joukkoliikenneopastinta voinee käyttää myös silloin, kun sillä ohjataan raitiovaunu- tai linja-autoliikennettä muusta liikenteestä erillään. Joukkoliikenne-opastimiin on Helsingin mukaan tarpeen lisätä nuolelle vaihtoehtoinen opastinkuva, joka sallii etenemisen varovaisuutta noudattaen. Opastinkuvaa käytettäisiin tilanteissa, joissa ainoastaan osa raitioliikenteen konflikteista on ohjattu. Esimerkkinä tilanne, jossa kiertoliittymässä risteävä ajoneuvoliikenne pysäytetään, mutta risteävää jalankulkua ei ohjata. Näissä tilanteissa on tarpeen ilmaista raitiovaunun kuljettajalle, että ohjaus on toiminnassa. Opastinkuvan muodoksi esitetään kärjellään olevaa kolmiota, joka on käytössä Saksassa joukkoliikenneopastimissa.

LVM toteaa, että lakiesityksen 70 §:n 5 momentin mukaan Liikenteen turvallisuusvirasto voi antaa määräyksiä raitiovaunuliikenteelle tarkoitetuista muista kuin tässä laissa säädetyistä raitiovaunuliikenteen ohjauslaitteista.

Kuvassa 9 (polkupyöräopastin) polkupyöräopastimen kanssa ei ole teknisesti tai sekaantumisvaaran vuoksi järkevää käyttää erillisiä nuoliopastimia. Polkupyöräliikenteen ohjaaminen nuoliopastimen tapaan on Helsingin mukaan kuitenkin tarpeellista, joten nuolikuvio tulisi tällaisissa tapauksissa integroida kunkin värin pyöräsymbolin yhteyteen. Kuvion mahdollisimman hyvän selkeyden vuoksi saattaisi tässä olla perusteltua käyttää kaikissa väreissä vihreän kaltaista nuolisymbolia (ei punaisessa ja keltaisessa käytettävää ääriviivanuolta).

LVM toteaa, että esityksessä polkupyörän nuoliopasteen yhteydessä käytetään sekaantumisvaaran välttämiseksi vuoksi sinistä kilpeä, jossa on valkoinen polkupyörän kuva.

77 §:
Esitysluonnoksen 2 momentin mukaan pyörätiellä B5 (väistämisvelvollisuus risteyksessä) sijoitetaan sen oikealle puolelle. Jos tällä tarkoitetaan välittömästi ajoradan vieressä sijaitsevaa pyörätietä, Helsingin mukaan ns. "kärkikolmioiden" määrä lisääntyisi kaksin tai kolminkertaisiksi tilanteesta riippuen. Nykyisen lain tulkinnassa on lähdetty siitä, että ajoneuvoliikenteen väistämisvelvollisuutta osoittavat merkit koskevat myös ajoradan rinnalla olevan pyörätien liikennettä, vaikka merkit sijaitsevatkin pyörätien vasemmalla puolella. Tätä olisi syytä täsmentää ja sallia nykyinen käytäntö.

LVM toteaa, että pyörätiellä merkki on tarkoitettu osoittamaan risteävien pyöräteiden keskinäistä väistämisvelvollisuutta. Pyörätieltä ajoradalle tultaessa olisi voimassa 1. lakiesityksen 24 §:n 4 momentin mukainen väistämisvelvollisuus.

78 §:
Esitysluonnoksen mukaan merkki C35 (nopeusrajoitusalue päättyy) osoittaa merkillä C34 (nopeusrajoitusalue) osoitetun nopeusrajoitusalueen päättymisen. Nopeusrajoitusalue päättyy myös toista nopeusrajoitusaluetta osoittavaan merkkiin. Nopeusrajoitusalueen tulisi päättyä myös merkkiin E22 (taajama päättyy). Tämä vähentäisi Helsingin mukaan merkkejä taajaman rajalla.

LVM toteaa, että lakiesityksen esitettävä pykälä vastaa nykyistä tieliikenneasetusta. Kansainvälisen liikennemerkkisopimuksen mukaan poistuminen alueelliselta nopeusrajoitusmerkillä osoitetulta alueelta ilmoitetaan nopeusrajoitusalueen päättymismerkillä.

80 §:
Raitioliikenteen pysäkeillä on pääsääntöisesti selkeästi erottuva pysäkkikoroke. Korokkeita on myös monilla linja-autopysäkeillä. Pysäkkikorokkeilla pysäkin pituutta ilmaisevia tiemerkintöjä ei käytetä ja koroke itsessään osoittaa selkeästi pysäkin pituuden. Tämä tulisi huomioida Helsingin mukaan myös pysäkkien pysäyttämis- ja pysäköintikiellon määrittelyssä esimerkiksi seuraavalla muotoilulla: "Ajoneuvoa ei saa pysäyttää eikä pysäköidä pysäkkikorokkeen kohdalle, tai jos pysäkkilaituria ei ole, tiemerkinnöillä osoitetulla matkalla merkin kummallekaan puolelle, tai jos merkintää ei ole, 12 metriä lähemmäksi merkkiä." Raitiovaunupysäkkien osalta viimeinen 12 metrin sääntö on tarpeeton, koska nykyiset raitiovaunut ovat niin pitkiä, että koroketta tai merkintää on käytettävä. Esitysluonnoksesta puuttuu liityntäpysäköintipaikan (E3) yhteydessä raitiovaunu. Liityntäpysäköintiviitassa (F18) raitiovaunu on esitetty.

LVM toteaa, että Helsingin kaupunginhallituksen ehdotus pysäkkien pysäyttämis- ja pysäköintikiellon määrittelyssä on otettu huomioon lakiesityksessä.

LVM:n mukaan Helsingin huomautus puuttuvasta raitiovaunusta merkin E3 yhteydessä on perusteltu. LVM esittää valiokunnalle, että lakiesityksen liitteen 3 taulukkoon 5 lisättäisiin merkin E3 alamerkki E3.3, jossa on kuvattu raitiovaunu. Taulukon merkin 3.3 (P+ METRO) uusi numero olisi E3.4 ja merkin E3.4 (P+R) uusi numero olisi E3.5. Merkin E3 selitteessä merkkiä 3.4 koskeva lause muutettaisiin seuraavasti. ”Merkkiä 3.5 voidaan käyttää, jos pysäköintipaikat on tarkoitettu useammalle eri joukkoliikennevälineen käyttäjille.”



E3.1 E3.2 E3.3 E3.4 E.3.5

81 §:
Helsingin mukaan esitysluonnoksen yhteydessä ei ole kerrottu merkin sinisestä pohjaväristä. Kaikki muut värit on selitetty. Jalankulkuopastus keskusta-alueiden lyhyillä opastettavilla reiteillä tulisi vapauttaa kokonaan tieliikennelainsäädännön ulkopuolelle. Näillä alueilla tienpitäjät voisivat käyttää oman brändinsä (väri, tunnukset) mukaisia jalankulkuopasteita.

LVM toteaa, että lakiesityksen liitteen 3 taulukossa 6 merkkien F1-F3 kuvissa näkyy sininen pohjaväri. Viitoituksesta käytettävien muiden värien tarkoitus on selitetty. Merkkien F19-F23 selitteessä todetaan, että jalankulkualueella voidaan käyttää myös muita reitti- ja paikannusmerkintöjä. Tämä mahdollistaa tienpitäjän oman brändin mukaiset opasteet.

82 §:
Esitysluonnoksessa huoltoajon määritelmä on esitetty liitteen 3 taulukossa 8. Määritelmä on tärkeä ja sen siirtämistä yleisiin säännöksiin tulisi harkita.

LVM toteaa, että Helsingin ehdotus on pääosin lakitekninen. LVM:n mukaan on riittävää, että huoltoajo on määritelty asianomaisen liikennemerkin yhteydessä.

84-87 §:
Esitysluonnoksen mukaan sulkuviivan, varoitusviivan ja sulkualueen väri olisi valkoinen myös, kun merkintä erottaa vastakkaiset liikennesuunnat. Samassa yhteydessä tulisi Helsingin mukaan selvittää jäljelle jäävien keltaisten viivojen käyttöalueet ja merkitys. Keltaisella yhtenäisellä reunamerkinnällä (M4) voidaan osoittaa linja-auton tai raitiovaunun pysäkkiin liittyvä pysäyttämisrajoitus. Käytännössä uusien pysäkkien reunaan tehdään valkoisesta kivestä kiviraidat kontrastiksi näkövammaisia varten (kts. sääntömerkit). Vanhoilla pysäkeillä keltainen reunamerkintä voitaisiin korvata esimerkiksi leveällä valkoisella reunamerkinnällä. Risteysruudutus (M18) oli jo liikenne- ja viestintäministeriön myöntämässä kokeiluluvassa valkoinen. Pysäyttämisrajoitus (M5) on usein maastossa toteutettu valkoisella vastoin kokeiluluvan keltaista väriä. Keltaisesta tiemerkintäväristä luopumista pysyvien järjestelyiden yhteydessä tulisi selvittää. Keltainen väri varattaisiin vain ja ainoastaan tilapäisten liikennejärjestelyiden tiemerkinnöille. Tällä saattaisi olla liikenneturvallisuutta parantava vaikutus

LVM toteaa, että lakiesityksessä keltainen tiemerkintäväri varataan käytettäväksi tilapäisissä merkinnöissä sekä pysäköinti ja pysäyttämisrajoituksissa, mikä vastaa kansainvälisessä liikennemerkkisopimuksessa esitettyä periaatetta.

Wienin tieliikennesopimuksen mukaan väistämisviivaa saa käyttää tehostamaan liikennemerkillä (B4 tai B5) osoitettua väistämisvelvollisuutta. Tanska on tehnyt sopimukseen varauman siten, että väistämisviivalla voidaan osoittaa myös liikennesääntöön perustuva väistämisvelvollisuus. LVM toteaa, että Suomella ei ole varaumaa sopimukseen näiltä osin. Helsingin ehdotus siitä, että selvitettäisiin kansallisen liikennesäännön väistämisvelvollisuutta tehostavaa tiemerkintää, on perusteltu. Selvitys voisi olla mahdollista toteuttaa myöhemmin erillisessä hankkeessa.

87 §:
Esitysluonnoksessa mainitaan, että pihakadulla pysäköintialue voidaan osoittaa ilman liikennemerkkiä eli ainoastaan valkoista ”P”-merkintää (M11) käyttäen. Suomen talviolosuhteissa Helsingin mukaan tällaisen pysäköintipaikan havaitseminen voi kuitenkin olla mahdotonta.

LVM toteaa, että pihakatu on kaikkien tienkäyttäjien yhteistä tilaa, jota käytetään myös oleskeluun. Tällaisessa ympäristössä on luontevaa minimoida liikennemerkkiä käyttöä. Pysäköintiruudun osoittamiseen voisi tulevaisuudessakin käyttää myös liikennemerkkiä.

166 §
Helsingin mukaan valojen noudattamatta jättämisestä tulisikin harkita suurempaa liikennevirhemaksua, esimerkiksi samaa kuin tienkäyttäjän yleisestä rikkomuksesta määrättävä 170 euron maksua.

LVM viittaa näiltä osin SM poliisiosaston ja Poliisihallituksen kohdalla lausuttuun.

171 §:
1. lakiesityksen 171 §:n 1 momentissa määriteltäisiin, että joutokäynnistä voitaisiin määrätä liikennevirhemaksu. Laissa pysäköinninvalvonnasta (727/2011) 3 § määritellään pysäköintivirheeksi joutokäyntirikkomus. Pysäköintivalvontalain 2 § soveltamisalan rajauksessa on todettu, että joutokäyntivirheestä ei anneta pysäköintivirhemaksua, mikäli asia käsitellään rikosasioista säädetyssä järjestyksessä. Tämä poistuisi rikesakon poistuessa. On ongelmallista, että samasta rikkeestä on annettavissa kaksi eriävää ja erisuuruista rangaistusta. Perusteltua olisi, että vain toinen näistä olisi voimassa.

LVM toteaa, että joutokäynnin rikkomisesta ei olisi esityksen mukaan määrätä liikennevirhemaksua.

116 §:
Esitysluonnoksessa sallitaan, kuten nykyisin voimassa olevassa ajoneuvoasetuksessakin, niin sanotun telikevennyksen salliminen luistonestojärjestelmänä, mikäli siitä ei aiheudu tielle vahinkoa. Siltojen kansilla tätä ei kuitenkaan Helsingin mukaan tulisi sallia. Helsingin siltatyypit ovat tämän osalta haavoittuvampia kuin muualla Suomessa. Helsingissä on lisäksi runsaasti erilaisia maanalaisia rakenteita, muun muassa kansirakenteita, joiden kantavuus ei kestä painavia ajoneuvoja. Sallittujen ajoneuvomassojen kasvaminen voi tulevaisuudessa muodostua ongelmaksi varsinkin tilanteissa, joissa suuria jakelu- tai muita ajoneuvoja kuljetetaan tai pysäytetään kantavuudeltaan rajoitetuilla katuosuuksilla, esimerkiksi kevyen liikenteen väylien silloilla tai kansilla. Pysäköinnin ja pysäyttämisen kieltämistä tällaisilla rakenteilla olisi siis tarpeen harkita.

LVM lausuu, että telikevennyksen salliminen jatkossakin on raskaan liikenteen etenemiskyvyn varmistamiseksi tarpeellinen. Esityksessä ei ole sellaisia elementtejä, jotka muuttaisivat nykyistä tilannetta huonompaan suuntaan. Pykälän mukaan jo nyt rajoittavana tekijänä on se, että tielle ei saa aiheutua vahinkoa telinkevennyksen käytöstä. Pysäköinnin tai pysäyttämisen kieltäminen liikenteenohjauslaitteilla olisi myös mahdollista kansirakenteiden kantavuuden turvaamiseksi.

E2, pysäköintipaikka
Voimassa olevassa lainsäädännössä ei ole määritelty pysäköintipaikkaa osoittavalle P-liikennemerkille vaikutusaluetta. Vaikutusalue saattaa näin ollen olla hyvinkin pitkä. Selkeyden vuoksi päättymistä osoittavan liikennemerkin pitäisi Helsingin mukaan olla pakollinen, kun vaikutusalue on yli 30 metriä, kuten esimerkiksi nykyisin on liikennemerkin 371 osalta (liikenneministeriön päätös liikenteen ohjauslaitteista 203/1982, 19 §). Pysäköintipaikkaa osoittavat tiemerkinnät eivät talviolosuhteissa aina ole näkyvissä, mikä saattaa aiheuttaa epävarmuutta pysäköinnin luvallisuuden arvioinnissa ja mahdollisesti liikenneturvallisuuden vaarantumista.

LVM lausuu, että vaikutusalueelle ei esitetä muutettavaksi. Esitys vastaa voimassa olevaa lainsäädäntöä. Päättymistä osoittavan liikennemerkin käytöstä voitaisiin säätää valtioneuvoston asetuksella.

I13, siirtokehotus:
Esitysluonnoksessa esitetään siirtokehotustaulua uudeksi liikennemerkiksi I13. Tähän saakka siirtokehotustaulu ei ole ollut pysäköintiä ohjaava liikennemerkki, vaan sen tarkoituksena on ollut tiedottaa katualueella tehtävästä työstä ajoneuvojen siirtämisestä annetun lain (828/2008) mukaisesti. Siirtokehotustaululla ei oikeuskäytännön nojalla ole ollut vaikutusta muiden liikennemerkkien voimassaoloon. Tämä tilanne on syytä säilyttää, sillä esimerkiksi siirtokehotuksen voimassaoloalueella muiden pysäköintiä ohjaavien liikennemerkkien peittäminen aiheuttaisi kohtuutonta viivästystä ja haittaa muun muassa kunnossa- ja puhtaanapitotöille, tilapäisille liikennejärjestelyille sekä pysäköinninvalvonnalle. Selvyyden vuoksi siirtokehotustaulun oikeudellista määrittelyä, merkitystä ja vaikutusaluetta olisi tarpeen täsmentää esitysluonnoksessa esitetystä. Esimerkiksi Helsingin hallinto-oikeuden ratkaisukäytännön mukaan siirtokehotustaulun voimassaolo päättyy seuraavaan siirtokehotuskylttiin tai seuraavaan risteykseen.

Esitysluonnoksessa lisäksi mainitaan, että siirtokehotuksessa voidaan kertoa siirtokehotuksen syy, voimassaoloaika, yhteystiedot ja muita tarvittavia tietoja. On kuitenkin olennaista, että merkistä ilmenee sen syy ja voimassaoloaika, jotta ajoneuvoa pysäköitäessä on mahdollista varautua muuttuviin olosuhteisiin. Myös nykyisin merkin taustapuolella oleva kuva henkilöautoa hinaavasta hinausautosta on käytännössä havaittu tehostavan merkin havaittavuutta ja vähentämän toteutettuja ajoneuvojen siirtoja.

Muutos liikennemerkiksi esityksessä esitetyssä muodossa on Helsingin mukaan ongelmallinen. Täsmennyksenä tulisi lisätä ”Tienpitoon liittyvien töiden vuoksi asetettava siirtokehotus on pohjaväriltään keltainen. Muiden syiden vuoksi asetettava siirtokehotus on pohjaväriltään valkoinen.” Perusteluna jaottelulle on, että katualueiden varauksissa käytettävissä merkeissä on osoittautunut olevan ongelmia merkitsemis- ja asettamiskäytännöissä. Nämä ovat aiheuttaneet ongelmia tienpitoon liittyvissä toiminnoissa. Siirtokehotuksien värierottelu tukisi nykyistä käytäntöä ja parantaisi tienpitoon liittyvien merkkien havaittavuutta.

LVM:n mukaan siirtokehotus-liikennemerkkiin ei sisältyisi liikennesääntöä, eikä sillä esitetä olevan vaikutusta muiden liikennemerkkien voimassaoloon. Kyse olisi tiedottavasta

liikennemerkistä. Tarve merkille on olemassa siksi, että tiedotustapa yhtenäistettäisiin Manner-Suomen alueella.

I 12, reunapaalu:
Reunapaalun väriksi tulisi harkita keltaista. Reunapaalu muodostaa tärkeän optisen ohjauksen välineen alemman tieverkon teillä, jotka ovat usein kapeita ja reunapaalu on usein myös sijoitettu siten, että se jää osin aurauslumen peittämäksi tai likaantuu herkästi. Paalun näkyvyyttä olisi mahdollista parantaa keltaisella värillä.

LVM katsoo, että keltaiselle värille ei olisi tarvetta. Heijastuvuus pimeässä ja hämärässä perustuu paalussa oleviin heijastimiin.

M18, risteysruudukko:
Esityksessä risteysruudukko on väriltään keltainen. Helsinki esittää ruudukon väriksi valkoisen nykykäytännön mukaan.

LVM toteaa, että Helsingin kaupungilla risteysruudukko on käytössä LVM:n myöntämällä kokeiluluvalla. Luvassa ruudukko on määritelty valkoiseksi. Kokonaisuudistuksen yhteydessä esitetään otettavaksi käyttöön keltainen tiemerkintäväri, mikä vastaa kansainvälisessä liikennemerkkisopimuksessa esitettyä periaatetta.

Tampereen kaupunki

71 §:
Tampereen kaupunki ei osallistu muiden alueiden kuten kauppojen, markettien, sairaaloiden ja virastojen pihojen liikenteenohjausjärjestelyihin. Tampereella ei ole myöskään tehty erillistä hallinnollista päätöstä kaikista katuverkon liikennemerkeistä eikä käytössä ole rekisteriä liikennemerkeistä. Kaupungin mukaan esityksen 71 §n tarkoittaisi käytännössä kuntien resurssitarpeiden ja vastuiden huomattavaa lisäämistä nykyisestä. Työmäärä lisääntyisi aluksi nykytilanteen kartoittamisvaiheessa kertaluonteisesti erittäin paljon ja sen jälkeen pysyvästi lisääntyvästä hallinnollisten päätösten tarpeesta erityisesti yksityisten alueiden osalta.

LVM viittaa tässä Kuntaliiton ja Helsingin kaupungin kohdalla lausuttuun.

80 § (195 §)
Pyörätien jatkeen ehdotettu uusi merkitsemistapa (L4) on Tampereen mukaan looginen, mutta aiheuttaa paljon muutoksia nykyisiin, juuri uudistettuihin merkintätapoihin. Siirtymäajaksi esitetty kaksi vuotta on riittämätön aika muutoksen toteuttamiseksi. Esitämme, että siirtymäajaksi muutettaisiin neljä vuotta.

LVM viittaa Kuntaliiton kohdalla lausuttuun.

9 §:
Tampereen mukaan taajamaliikennemerkin sisältävän nopeusrajoituksen muuttamista 40 kmh tulisi harkita.

LVM viittaa Vernen, Pyöräilykuntien verkoston, Pyöräliiton ja Helsingin kaupungin kohdalla lausuttuun.

36 §:
Tampereen kaupunki suhtautuu kaksisuuntaisella tiellä vasemmalla puolella taajamassa tapahtuvaan pysäköintiin negatiivisesti.

LVM viittaa Poliisihallituksen ja Vernen kohdalla lausuttuun.

37 §:
Tampere ehdottaa, että jalkakäytävä ja pyörätiepysäköinti kuorman purkamista tai lastaamista varten kiellettäisiin.

LVM viittaa Vernen, Pyöräilykuntien verkoston, Pyöräliiton ja Kuntaliiton kohdalla lausuttuun.

39 §:
Tampere lausuu, että liikkumisesteisen pysäköintitunnuksella ei saisi pysäköidä pyöräkadun jalkakäytävällä, koska se aiheuttaa aina haittaa jalankululle.

Aiheutuvasta lievästä haitasta huolimatta LVM:n mukaan olisi tärkeää, että liikkumisesteisen pysäköintitunnuksella olisi mahdollista pysäköidä pyöräkadulla jalkakäytävällä. Mahdollisuus voisi parantaa liikkumisesteisten ihmisten mahdollisuuksia asiointiin ajoneuvolla liikuttaessa.

87 §:
Tampereen mukaan pihakadulla pysäköintialue voitaisiin esityksen mukaan osoittaa ilman liikennemerkkiä ainoastaan valkoisella M11 tiemerkinnällä. Talviolosuhteissa tällaisen paikan havaitseminen voi olla vaikeaa.

LVM lausuu, että pihakatu on kaikkien tienkäyttäjien yhteistä tilaa, jota käytetään myös oleskeluun. Tällaisessa ympäristössä on luontevaa minimoida liikennemerkkiä käyttöä. Pysäköintiruudun osoittamiseen voi käyttää myös liikennemerkkiä.

E2, pysäköintipaikka:
Voimassa olevassa lainsäädännössä ei ole määritelty pysäköintipaikkaa osoittavalle P-liikennemerkille vaikutusaluetta. Vaikutusalue saattaa näin ollen olla hyvinkin pitkä. Selkeyden vuoksi päättymistä osoittavan liikennemerkin pitäisi Tampereen mukaan olla pakollinen, kun vaikutusalue on yli 30 metriä, kuten esimerkiksi nykyisin on liikennemerkin 371 osalta (liikenneministeriön päätös liikenteen ohjauslaitteista 203/1982, 19 §). Pysäköintipaikkaa osoittavat tiemerkinnät eivät talviolosuhteissa aina ole näkyvissä, mikä saattaa aiheuttaa epävarmuutta pysäköinnin luvallisuuden arvioinnissa ja mahdollisesti liikenneturvallisuuden vaarantumista.

LVM viittaa Helsingin kaupungin kohdalla lausuttuun.

Porvoon kaupunki

71 §:
Porvoon mukaan kunnan suostumus liikennemerkkien sijoittamiselle yksityisten teiden ja yksityisten maanomistajien alueille on kohtuuton vaatimus. Kunnilla ei ole mahdollisuutta seurata liikennemerkkisuunnitelmien toteuttamista.

LVM viittaa Kuntaliiton kohdalla lausuttuun.

Porvoon myös lausuu, että sillä itsellään ei ole tarpeen ylläpitää tietokantaa tai rekisteriä omien katujen, torien tai muiden kaupungin hallinnassa olevista liikenteenohjauslaitteista. Tietojen toimittaminen kansallisen tietokantaan on sille lisätyö.

LVM viittaa Kuntaliiton kohdalla lausuttuun.

37 §:
Purku- ja lastaustoimintaa ei tulisi sallia jalkakäytävällä tai pyörätiellä.

LVM viittaa Vernen, Pyöräilykuntien verkoston, Pyöräliiton, Kuntaliiton ja Tampereen kaupungin kohdalla lausuttuun.

40 §:
Porvoo ehdottaa, että pysäköintikiekon sijainniksi määriteltäisiin laissa tuulilasin alareunan jalkakäytävän puoleinen osa. Kiekon tulee olla valvonnassa helposti luettavissa.

LVM lausuu, että esityksen 40 §:n 1 momentin yksityiskohtaisten perustelujen mukaan alkamisaikaa osoittava tunnus, järjestelmä tai muu vastaava olisi sijoitettava näkyvälle paikalle ajoneuvon tuulilaisin sisäpuolelle niin, että pysäköinnin alkamisaika olisi ulkoapäin luettavissa. Näkyvä paikka tulisi olla esimerkiksi tuulilasin kadunpuoleinen alakulma. Näkyvä paikka tarkoittaisi, että pysäköinnin alkamisaika olisi ajoneuvon ulkopuolelta selvästi nähtävissä. Näkyvä paikka ei ole esimerkiksi ajoneuvon jalkatila. LVM:n mukaan kaikissa tilanteissa pysäköintipaikassa ei ole jalkakäytävää.

42 §:
Porvoon mukaan ajoneuvojen ja peräkärryjen pitkäaikainen varastointi ja säilytys katualueella on laaja ongelma. Näiden ajoneuvojen (yli 30 pv) poistamista tulee helpottaa ja sujuvoittaa.

LVM viittaa näiltä osin Kuntaliiton kohdalla lausuttuun.

9 §:
Porvoon mukaan taajamaa osoittavan liikennemerkin yhteydessä nopeusrajoituksen tulisi olla 40 kmh.

LVM viittaa edellä esimerkiksi Vernen kohdalla lausuttuun.

80 §:
Pyörätien jatkeen merkitsemistavan muutos vaatisi 4-5 vuoden siirtymäajan.

LVM viitaa edellä Kuntaliiton kohdalla lausuttuun.

Lapin ELY-keskus

E6, linja-auton pysäkki:
Merkin E 6 “Linja-auton pysäkki” värin tulisi olla sininen. Mikäli väri on keltainen, nykyisten sinisten merkkien muuttaminen vaatisi suuritöisen merkkien vaihto-operaation maanteillä (Lapissa vaihdettava 4369 merkkiä).

LVM toteaa, että merkkien vaihto tapahtuisi 10 vuoden määräajassa esimerkiksi huoltotoimenpiteiden yhteydessä, jolloin ylimääräisiä kustannuksia ei juurikaan arvioiden mukaan tulisi.

Jalkakäytävän käytön mahdollistaminen pyöräilijöille jalankulkijoiden ehdoilla saattaisi ELY-keskuksen mukaan parantaa keskustojen liikenneturvallisuutta. Muutos olisi johdonmukainen jalankulkua avustavien tai korvaavien sähköisten liikkumisvälineiden

osalta tehtyjen tuoreiden säädösten kanssa. Samanaikaisella katujen nopeusrajoituksien alentamisella 30 kmh nopeat pyöräilijät saataisiin käyttämään ajorataa.

LVM toteaa, että hallituksen esityksen tarkoituksena on polkupyöräilyn ajoneuvoistaminen. Tämä olisi siksi, koska polkupyörä on ajoneuvo, ei jalankulkua avustava laite. Pyörää ei saisi verrata jalankulkua avustaviin laitteisiin, koska pyöräily eroaa jalankulusta merkittävästi. Jalankulkua avustavalla laitteella on mahdollista seistä pitkiä aikoja esimerkiksi paikallaan, polkupyörällä ei. ELY-keskuksen ehdotus voisi lisäisi jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden välisiä onnettomuuksia.

Varsinais-Suomen ELY-keskus

2 §:
ELY ehdottaa suojatie merkittäväksi sekä liikennemerkillä että tiemerkinnällä.

LVM viittaa Autokoululiiton kohdalla asiasta lausuttuun.

K3, sulkuviiva:
ELY ehdottaa sulkuviivan väriksi edelleen keltaista.

LVM viittaa Autoliiton, Liikenneturvan ja Kuntaliiton kohdalla lausuttuun.

22 §:
ELY:n mukaan 1. lakiesityksen 22 §:n 3 momentin esitys uudeksi kääntymisen säännöksi on epätäsmällinen.

LVM viittaa Autoliiton ja Liikenneturvan kohdalla lausuttuun.

D10, vähimmäisnopeus:
ELY keskuksen mukaan esitettävä merkin sijaan tulisi nopeusrajoitus osoittaa asianomaiseen ajoneuvoluokkaan.

LVM viittaa Liikenneturvan kohdalla lausuttuun.

E30, ajokaistojen yhdistyminen:
ELY:n mukaan liikennemerkki johtaisi epäselvään väistämistilanteeseen.

LVM viittaa Autoliiton ja Liikenneturvan kohdalla lausuttuun.

SKAL ry

SKAL esittää, että liikennevirhemaksun piiriin tulisi ottaa myös tiettyjä tieliikenteen sosiaalilainsäädäntöä (ajo- ja lepoajat) sekä tiettyjä vaarallisia aineiden kuljettamista koskevien säännösten rikkomukset. Näitä olisivat EU:n liikenteenharjoittaja-asetuksen hyvämaineisuutta koskevan säännöksen vakavuusasteeltaan lievemmiksi luokitellut rikkomukset. Näiltä osin SKAL esittää kahta uutta pykälää, sekä muutettavaksi ajokorttilain 65 §:ää siten, että edellä mainitut rikkomukset eivät vaikuttaisi toistuvina tekoina ajo-oikeuteen.

LVM lausuu esitettävästi sosiaalilainsäädäntöä koskevasta rikkomusehdotuksesta, että muutettavaksi esitettävät rikkomukset liittyvät noudatettaviin ajo- ja lepoaikoihin. SKAL:n

ehdotus tarkoittaisi käytännössä sitä, että pelkästään virhemaksu maksamalla yritys voisi hyödyntää pidempiä ajoaikoja kuljettajan levon kustannuksella. Tällä voisi olla vaikutusta liikenneturvallisuuden kannalta, ja siksi ehdotus ei ole LVM:n mukaan perusteltu. Voimassa oleva sakonuhkainen ja ajokieltoon perustuva järjestelmä on ilmoitettu EU:lle.

SKAL:n ehdotus vaarallisten aineiden kuljetusrikkomusten sanktioinnista liikennevirhemaksulla olisi myös ongelmallinen liikenneturvallisuuden kannalta. Kuten SI-rikkomuksista ilmenee, rikkomukset voivat olla merkityksellisiä turvallisuuden kannalta. Esimerkiksi sitä, että ajoneuvossa ei ole vaadittuja toimivia sammuttimia tai turvallisuusvälineitä, voidaan pitää vähäistä vakavampana puutteena. Ongelmallista on, että virhemaksu maksamalla näiden välineiden huolto ja kunnossapito olisi mahdollista laiminlyödä.

SKAL ei kannata talvirenkaiden käyttöajan laajentamista marraskuulle ja maaliskuulle. Perusteluna se esittää ilmastonmuutoksen vaikutuksesta tapahtunutta talvien lämpenemistä. SKAL mukaan uusi sääntely pakottaisi varustamaan ajoneuvot talviajan renkailla silloinkin, kun toiminnallisesti olisi tarkoituksenmukaisempaa käyttää kesärenkaita. SKAL vastustaa lisäksi esityksen 104 §:n muuttamista siten, että kulutuspinnan pääurien syvyys olisi myös paripyörien toisissa pyörissä vähintään 1,6 milliä.

LVM lausuu, että esitykset ovat liikenneturvallisuuden vuoksi perusteltuja. Kaikkien ajoneuvojen renkaiden urasyvyys olisi jatkossa sama 1,6 milliä. Vaatimus olisi linjassa muiden EU-valtioiden vaatimusten kanssa.

LVM:n mukaan 1. lakiesityksen 105 §:n talvirengassäännökset eivät pakottaisi varustamaan ajoneuvoja talvirenkailla kuten voimassa oleva talvirengassääntely tekee. Esitettävän talvikeliin kytketyn sääntelyn etuna olisi juuri se, että olisi mahdollista käyttää keliolosuhteeseen sopiva rengasta kalenteriajasta riippumatta.

24 §:
SKAL esittää, että pykälää tulisi muuttaa siten, että kun polkupyöräilijä tai mopoilija ryhmittyy ajoradalla ajoneuvon oikealle puolelle ennen risteystä, hän olisi velvollinen väistämään oikealle kääntyvää ajoneuvoa.

LVM:n mukaan ehdotus ei ole perusteltu. Ajoneuvon väistämisvelvollisuus käännyttäessä on voimassa olevan lainsäädännön mukainen. Sääntöä voidaan tukea risteyksen liikennejärjestelyillä (esimerkiksi pyörätaskuilla) ja ajoneuvoteknisillä peili- ja kameraratkaisuilla.

Logistiikkayritysten Liitto

Logistiikkayritysten Liitto ehdottaa, että pienet ajo- ja lepoaikarikkomukset voitaisiin saattaa liikennevirhemaksun piiriin. Ehdotamme, että EU:n liikenteenharjoittaja-asetuksen hyvämaineisuutta koskevan säännöksen vakavuusasteeltaan lievimmiksi luokitellut rikkomukset (*EU:n liikenteenharjoittaja-asetusta (1071/2009) täydentävän asetuksen 403/2016 liitteen I mukaiset vakavuusasteeltaan lievimmät rikkomukset (SI))* voisivat olla pohjana määrittelylle. Kuitenkin siten, että osaa tiukennetaan.

LVM viittaa tässä SKAL:n kohdalla edellä lausuttuun.

78 §:
Liitto ei kannata, että polkupyöräillä voisi kielletty ajosuunta –liikennemerkkiä C17 vastaan lisäkilvellä ”Ei koske”. Liiton mukaan tällaisia paikkoja olisi vähän ja se lisäisi pyöräilijöiden liikenneonnettomuuksia.

LVM toteaa, että sääntelyllä edistäisi polkupyöräilyn sujuvuutta. Lisäkilven asettamisesta päättää tienpitäjä, jolla on parhaat mahdollisuudet arvioida liikenneolosuhteita asianomaisessa paikassa.

105 §:
Liitto ehdottaa talvirengassääntelyn pitämistä nykytilan mukaisena.

LVM viittaa edellä Poliisihallituksen kohdalla lausuttuun.

Suomen motoristit ry

104 §:
Suomen Motoristit ry esittää lausunnossaan, että moottoripyörien renkaiden kulutuspintavaatimus säilytetään nykyisessä 1 millimetrissä. Motoristien lausunnon mukaan moottoripyörän ollessa kyseessä renkaiden urat palvelet kulumisindikaattoreina eivätkä edistä renkaan pitoa.

Ajoneuvojen renkaiden kulutuspinnasta ja ominaisuuksista säädettäisiin 1. lakiesityksen 104 §:ssä. Pykälän 1 momentin mukaan kaikkien moottorikäyttöisten ajoneuvojen ja tällaisen ajoneuvon perävaunun renkaiden kulutuspinnan pääurien syvyyden tulisi olla vähintään 1,6 millimetriä. LVM:n lausuu, että suuremmalla kulutuspintavaatimuksella on myös *jossain määrin* liikenneturvallisuutta parantavaa vaikutusta parantuneena ajoneuvojen renkaiden pitokykynä ja siksi esitys on perusteltu. Urat poistavat sadekelillä vettä tien ja renkaan välistä. Olisi lisäksi epätarkoituksenmukaista, että vain moottoripyörissä olisi muista ajoneuvoryhmistä poikkeava kulutuspintavaatimus. Lisäksi urat toimivat Motoristien kertomalla tavalla kulumisindikaattoreina ja paksumpi kulutuspinta pienentää riskiä sille, että rengas puhkeaa tiellä olevan terävän esineen johdosta. Äkillinen rengasvaurio on erityisen vaarallinen kaksipyöräisessä ajoneuvossa, jossa kuljettaja on altis loukkaantumiselle törmäystilanteessa.

144 §:
Motoristit esittävät, että nykyinen järkevä käytäntö säilytettäisiin ja esityksen 144 §:n 1 momentista poistettaisiin lause ”Rekisteriin merkittyjä henkilölukumääriä ei saa ylittää”. Muutokselle ei olisi esitetty perusteluita.

LVM lausuu selvän pääsäännön olevan liikenneturvallisuuden vuoksi sen, että moottorikäyttöisillä ajoneuvoilla kuljetetaan vain rekisteriin merkitty määrä matkustajia. Uudehkoissa moottoripyörissä matkustajamäärä merkitään nykyisin rekisteriin. Niissä ajoneuvoissa, joissa rekisterimerkintää ei ole, *turvallisuuden vuoksi* säännöksen yksityiskohtaisten perustelujen mukaan matkustajalta edellytettäisiin sopivaa istuinta ja jalkatuet. Sivuvaunu-ajoneuvojen osalta tarkennettaisiin, että kuljettajan takana on mahdollista kuljettaa matkustajaa samoin edellytyksin.

Siten LVM:n mukaan Motoristien ehdotus ei ole perusteltu. Ajoneuvojen rekisteröintikäytäntöjä, esimerkiksi sitä, miksi valmistaja merkitsee matkustajamääräksi usein 1, ei ole arvioitu lakiesityksen valmistelussa.

Motoristien mukaan vaatimus siitä, että perävaunua hinattaessa moottoripyörän rekisterikilpi tulisi siirtää perävaunun taakse, on epäkäytännöllinen. Rekisterikilvet eivät ole pikakiinnitteisiä eikä niitä voi ilman työkaluja siirtää. Suomen Motoristit esittää, että vaatimuksesta luovutaan tai annetaan mahdollisuus kohtuullisin kustannuksin hakea perävaunulle oma rekisterikilpi, esimerkiksi moottoripyörän kaksoiskilpi.

LVM toteaa, että ehdotus ei ole esitettävän lainsäädännön soveltamisalassa eikä sitä ole arvioitu lainvalmistelussa.

99 §:
Suomen Motoristit ry esittää, että myös moottoripyörän ja jousitetulla akselistolla varustetun perävaunun yhdistelmälle tulisi sallia 100 kmh maksiminopeus.

LVM:n mukaan Motoristit perustelevat ehdotusta henkilö- tai pakettiauton hinausnopeuden nostolla enintään 750 kg perävaunua hinattaessa. Pykäläperustelujen mukaan autojen ollessa kyseessä on tavoitteena liikenteen sujuvuuden parantaminen ohitustilanteissa ja jononmuodostumisen vähentäminen.

LVM:n mukaan motoristien ehdotukselle ei ole asettaa samanlaisia perusteluita kuin henkilö- ja pakettiautoille. Moottoripyörien lukumäärä on autoja vähäisempi ja jononmuodostus ei ole samanlaista. Nopeuden nostolla voi olla myös liikenneturvallisuusvaikutuksia.

38 §:
Suomen Motoristit ry esittää, että pysäköinti moottoripyörän rinnalle ajoradan reunan suuntaisesti yksiselitteisesti kielletään.

LVM toteaa, että pykälän mukaan ajoradan reunan suuntaisesti pysäköidyn muun ajoneuvon kuin kaksipyöräisen polkupyörän tai mopon rinnalla ajoneuvoa ei saisi pysäköidä. LVM esittää valiokunnalle, että sääntöä voisi olla tarpeen korostaa mietinnössä, koska pykälän yksityiskohtaisiin perusteluihin on jäänyt perusteluihin kuulumaton kappale (perustelujen viimeinen kappale), joka voi antaa väärän kuvan säännöksen sisällöstä.

94 ja 95 §:
Motoristien mukaan 94 ja 95 §:ien soveltamistilanteessa alle 15-vuotiaan lapsen ja alle 135 cm pituisen lapsen määrittely aiheuttaa epäselvyyttä ja tulkinnanvaraa tieliikennelain noudattamisessa. Erityisen vaikeasti tulkittavaksi tilanne muodostuu motoristien mukaan silloin, kun vain toinen näistä rajoista täyttyy. Tällöin toisen lainkohdan mukaan lasta saa kuljettaa, ja toisen lainkohdan mukaan lasta ei saa kuljettaa mopolla tai moottoripyörällä.

LVM:n mukaan tulkintaepäselvyyttä ei ole, eivätkä säännökset ole ristiriitaisia keskenään.

Esityksen 94 §: n 4 momentissa säädetään turvalaitteista ja niiden ominaisuuksista alle 135 cm lapsille ja 95 §:n 1 momentissa turvalaitteen käytöstä ja edunvalvojan tai huoltajan vastuusta alle 15 vuotiaan lapsen tilanteessa. Viime mainitun säännöksen mukaan edunvalvoja tai huoltaja on aina vastuussa alle 15 vuotiaan lapsen kuljettamisesta riippumatta siitä, minkä pituinen lapsi on. 94 §:n mukaan soveltuva istuin tai turvalaite edellytetään alle 135 cm lapselta riippumatta lapsen iästä.

Suomen Moottoriliitto ry

Moottoriliitto esittää, että moottorikelkalla tiellä ajaminen olisi erikseen liikennemerkillä osoitettu sallituksi. Moottorikelkan suurin sallittu nopeus tällaisella tiellä olisi tällöin 40 kmh, ellei liikennemerkein toisin osoitettaisi.

LVM viittaa ympäristöministeriön kohdalla lausuttuun.

Linja-autoliitto

Linja-autoliitto pitää tieliikennelain kokonaisuudistusta hyvänä ja tavoiteltavana.

Liitto esittää liikenne- ja viestintävaliokunnalle, että valiokunta lausuisi mietinnössään 1. lakiehdotuksen 141 §:n 2 momentista ja toteaisi säännöksellä tarkoitetun paikkaluvun laskettavan rekisteröidyistä istumapaikoista taikka vaihtoehtoisesti täsmentämällä säännöstä näiltä osin.

LVM:n mukaan esitys, jonka mukaan tilapäisten seisomapaikkojen laskeminen tehtäisiin istumapaikkaluvun perusteella, ei ole liikenneturvallisuussyistä perusteltu.

LVM lausuu, että esitettävä 141 §:n 2 momentti vastaisi sisällöllisesti ajoneuvojen käytöstä annetun asetuksen 38 §:ää. Säännökset sallisivat jatkossakin linja-auton rekisteriin merkityn paikkaluvun ylittämisen tilapäisesti enintään 30 % silloin, kun ylitys voidaan tehdä ylittämättä ajoneuvolle teknisesti asetettuja massoja ja tielle yleisesti sallittuja massoja. LVM:n mukaan on tärkeää, ja kuten 141 §:n yksityiskohtaisissa perusteluissa todetaan, että paikkaluvun ylittäminen seisovilla matkustajilla olisi ylimalkaan mahdollista vain silloin, kun auto on varustettu seisomapaikoin.

Taksiliitto

Taksiliiton mukaan tieliikennelain uudistus tulisi kytkeä tiiviisti osaksi koko liikennejärjestelmän uudistusta sekä huomioida selkeämmin liikenteen palveluista annetun lain myötä voimaan tulevat muutokset 1.7.2018. Luonnosesityksessä tavoite jää osin toteutumatta.

<u>Näiltä osin LVM esittää valiokunnan harkittavaksi 1. lakiesityksen 155 §:n muuttamista</u>
Taksivalaisimen saa Liikenteen turvallisuusviraston määräyksen (Autojen ja niiden perävaunujen tekniset vaatimukset, TRAFI/196251/03.04.03.00/2017) mukaisesti asentaa 1.7. alkaen sellaiseen ajoneuvoon, jota käytetään liikenteen palveluista annetussa laissa (320/2017) tarkoitettuun taksiliikenteeseen. Muihin ajoneuvoihin valaisinta ei saa asentaa. Näin ollen hallituksen esityksessä olleet 1 ja 3 momentit voitaisiin poistaa tarpeettomina.

Takseille on tässä laissa ehdotettu annettavaksi tiettyjä erivapauksia, kuten joukkoliikennekaistan käyttäminen. Ehdotetut erivapaudet vastaavat pitkälti nykytilaa. Jotta näiden erivapauksien valvonta olisi jatkossakin yksinkertaista, taksivalaisinta olisi LVM:n käsityksen mukaan syytä edellyttää ehtona näiden erivapauksien hyödyntämiselle. Taksivalaisimen peittäminen koulukyytiä osoittavalla kuvulla hallituksen esityksen 2 momentin tavalla olisi syytä kuitenkin säilyttää.

<u>LVM esittää, että 1. lakiesityksen 155 § kuuluisi seuraavasti:</u>

155 §
Taksivalaisin ja taksia koskevien liikennesääntöjen soveltaminen

Kun taksivalaisin on ajoneuvosta poistettuna tai peitettynä, ajoneuvoa ei tässä laissa säädettyjä liikennesääntöjä sovellettaessa pidetä taksina. Edellä 142 §:ssä tarkoitettuun ajoneuvoon kuitenkin sovelletaan taksia koskevia liikennesääntöjä, kun taksivalaisin on peitettynä koulukyytiä osoittavalla kuvulla.

---

94 §:
Taksiliitto esittää lisättäväksi 1. lakiesityksen 94 §:ään voimassa olevan poikkeuksen siitä, että lasten turvalaitteen käyttövelvollisuudesta voitaisiin poiketa taksiliikennekäytössä olevassa henkilöautossa, jossa lasta saadaan kuljettaa muulla kuin etuistuimella turvavyötä käyttäen. Perusteluna liitto esittää, että säännös helpottaisi lapsiperheiden elämää ja mahdollistaisi koulukuljetukset taksilla.

LVM:n mukaan voimassa olevaan poikkeukseen ei lasten kohdalla ole enää perusteluita, koska säännöksillä on negatiivisia liikenneturvallisuusvaikutuksia. Kansallisille poikkeuksille ei myöskään ole tarvetta siksi, koska turvalaitteiden (turvavyöt, koroketyynyt ja istuimet) hinta on vuosien mittaan laskenut. LVM:n mukaan ei voida sanoa, että turvalaitteiden käyttö vaikeuttaa perheiden elämää, koska turvalaitteet ovat nykyisin melko helppokäyttöisiä. Turvalaitteet eivät myöskään estä lasten kuljettamista kouluun ja päivähoitoon.

LVM toteaa, että lasten kuljettamiseen ajoneuvossa liittyvät turvallisuusmääräykset perustuvat EU-lainsäädäntöön ja E-sääntöihin. Kaikkien käytössä olevien lasten turvalaitteiden on täytettävä tyyppihyväksyntä-vaatimukset. Turvalaitteiden käyttöä koskevat säännökset on pantu täytäntöön kansallisesti voimassa olevan tieliikennelain 88 ja 88a §:llä.

Säännösten mukaan mukana matkustava holhooja tai huoltaja on vastuussa siitä, että alle 15-vuotiasta kuljetetaan asianmukaisesti turvalaitetta käyttäen. Jos holhooja tai huoltaja ei ole ajossa mukana, kuljettaja huolehtii turvalaitteesta. Linja-auton kuljettajalla ei kuitenkaan ole tällaista velvollisuutta.

Lasten turvalaitteita koskeva voimassa olevat käyttösäännöt ovat kiteytettynä seuraavat:

- Alle 135 cm pituista lasta on henkilö-, paketti- tai kuorma-autossa kuljetettaessa käytettävä lasten turvalaitetta, jos ajoneuvossa on turvavyöt, tai lasten turvalaite on muuten ajoneuvoon asennettavissa; kuitenkin alle 3-vuotiasta lasta on kuljetettava aina turvalaitteessa.
- Jos ajoneuvoon ei voida asentaa lasten turvalaitetta, vähintään 3-vuotiaita lasta on kuljetettava muulla kuin etuistuimella. Linja-autossa lapsen on omalla istuinpaikalla istuessaan käytettävä istuinpaikalle asennettua turvavyötä tai lasten turvalaitetta.
- Lasta ei saa kuljettaa etuturvatyynyllä suojatulla istuinpaikalla selkä menosuuntaan, jos turvatyynyä ei ole tehty toimintakyvyttömäksi.
- Moottoripyörällä tai vastaavalla satulamallisella ajoneuvolla lasta voi kuljettaa, jos lapsen paikallaan pysyminen voidaan varmistaa.

EU-lainsäädäntö *mahdollistaa kansallisia poikkeuksia* lasten turvalaitteiden käyttämisessä. Kansallisesti on näiltä osin tällä hetkellä säädetty, että taksissa lasta voidaan kuljettaa muualla kuin etuistuimella turvavyötä käyttäen. Myös henkilö- tai pakettiautossa yli 3-vuotiasta lasta voidaan kuljettaa muualla kuin etuistuimella turvavöissä, jos turvalaitteen asentamiselle ei ole ajoneuvossa tilaa kahden tai useamman lasten turvalaitteen vuoksi, tai jos kyseessä on lyhyt matka ja kuljetustarve on satunnainen eikä riittävää määrää turvalaitteita ole käytettävissä.

1. lakiesityksen 94 §:ssä säädettäisiin pääosin nykytilanteen mukaisesti lasten turvalaitteiden käyttämisestä. Sääntelymallia hieman yksinkertaistettaisiin. Esityksen mukaan 135 cm pituista lasta kuljetettaessa henkilö- paketti- ja kuorma-autossa olisi käytettävä lasten turvalaitetta. Edellytyksenä tällöin olisi, että ajoneuvossa on turvavyöt, tai lasten turvalaite on muuten ajoneuvoon asennettavissa.

Taksiliiton ehdottamista kansallisista poikkeuksista on LVM:n mukaan välttämätöntä luopua turvallisuussyistä. Alle 3-vuotiasta lasta ei saisi enää kuljettaa taksissa ilman turvalaitetta, myöskään alle 135 cm lapsen kuljettaminen aikuiselle mitoitetussa turvavyössä ajoneuvon tilanpuutteen tai lyhyen matkan vuoksi ei olisi enää sallittua. Muutos olisi tärkeä, koska aikuiselle mitoitettua turvavyötä ei ole tarkoitettu pienikokoisen lapsen käyttöön. Esimerkiksi pelkän lannevyön käyttö lapsella ei ole sallittua turvavyön käyttöä, koska siihen liittyy turvallisuusriski. Lisäksi ajoneuvon muiden turvajärjestelmien asianmukainen toiminta edellyttää kolmipistevyön asianmukaista käyttöä.

Asianmukaisten, lapsille tarkoitettujen turvalaitteiden tarjoaminen henkilökuljetusmarkkinalla olisi LVM:n mukaan uuden liikenteen palveluista annetun lain voimaan tulon jälkeen kilpailukykytekijä ja osa turvallista taksiliikennettä.

Infra ry

5 §:
Infra ry:n mukaan 1. lakiesityksen 5 §:ssä tulisi ottaa huomioon tiellä työskentelevät henkilöt, työkoneet ja työmaat.

LVM toteaa, että esityksen 5 §:n kohteena ovat kaikki tienkäyttäjät riippumatta siitä, missä ominaisuudessa tienkäyttäjä tiellä liikkuu. Siten muun muassa tilannenopeus tietyömaiden läheisyydessä, joissa yleisesti liikkuu työntekijöitä ja heidän kuljettamiaan ajoneuvoja ja työkoneita, olisi otettava 4 §:ssä säädettäväksi esitettävän ennakointivelvollisuuden mukaisesti huomioon tulevaisuudessakin erityisellä tavalla.

Infran mukaan hallituksen esityksessä ei olisi otettu huomion liikenteen palveluista annettua lakia.

LVM huomauttaa, että on otettu huomioon. Asia on todettu esityksen jaksossa 6. Riippuvuus muista esityksistä. Jaksossa todetaan, että liikenteen palveluista annetun lain vaikutukset esitettävään lakiin on otettava huomioon esityksiä eduskunnassa käsiteltäessä.

Infran mukaan hallituksen esityksessä ei olisi otettu huomioon voimassa olevan tieliikenneasetuksen 9 §:ää tienpidon osalta.

LVM toteaa, että on otettu huomioon. Tienpidon poikkeussäännöistä säädettäisiin 1. lakiesityksen 184 §:n 6 momentissa.

58 §:
Infran mukaan 1. lakiesityksen 58 §:ssä säädettäväksi esitetty moottoritien tai moottoriliikennetien miniminopeus 70 kmh on ylimitoitettu.

LVM lausuu 58 §:n yksityiskohtaisiin perusteluihin viitaten, että nostettavan miniminopeuden tarkoituksena on estää muun muassa hitaasti kulkevien traktorien käyttäminen moottoriteillä ja moottoriliikenneteillä. Traktorien määrä on esimerkiksi tieliikennekäyttöön tarkoitettujen pienikokoisten traktorimönkijöiden myötä lisääntymässä. Suuret nopeuserot (tällä hetkellä jopa 70 kmh) moottoriteillä ja moottoriliikenneteillä ovat liikenneturvallisuusriski.

99 §:
Infran mukaa hallituksen esityksen 99 §:n liitteen 5 taulukossa 1 on jäänyt ottamatta huomioon teiden auraus, johon käytetään enintään 60 kmh ja tulevaisuudessa yli 60 kmh kulkevia traktoreita. Näissä käytetään yli 2,6 metriä leveitä lumiauroja. Esitetty 40 kmh nopeusrajoitus syrjisi traktoreiden käyttöä talvikunnossapidossa.

LVM:n mukaan ei ole jätetty ottamatta huomioon. Liitteen 5 taulukossa 1 ja 99 §:n yksityiskohtaisissa perusteluissa todetaan, että taulukon h kohdassa säädettyä, työvälineen leveyteen liittyvää nopeusrajoitusta ei sovellettaisi tienpitoon käytettävään traktoriin.

Infra esittää, että traktorin ja hinattavan ajoneuvon enimmäisnopeus tulisi määräytyä traktorin sallitun enimmäisnopeuden mukaan. 40 kmh kaavamainen nopeusrajoitus traktoriin kytketylle hinattavalle ajoneuvolle ei ole perusteltu ja asiassa on jäänyt huomioon ottamatta esimerkiksi erikoiskuljetustilanteissa.

LVM lausuu, että tässä tarkoitetut traktorit ovat pääasiassa hitaita, vanhoja traktoreita ja niiden perävaunuja, joiden rakenteellinen nopeus on enintään 40 kmh. Pykälän yksityiskohtaisten perustelujen mukaan 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, ilmeisesti alhaisesta nopeudesta johtuen, ei ole osoittautunut erityiseksi riskiksi, joten niiden käyttö on perusteltua sallia jatkossakin.

Myöskään ei ole perusteita kieltää esimerkiksi traktorin perävaunujen omavalmistusta. Alhainen nopeus tiellä johtaa usein siihen, että ajoneuvolle 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 kmh edistettäisiin tieliikenteeseen tarkoitettujen ajoneuvojen käyttöä vilkkaasti liikennöidyillä teillä ja vähennettäisiin teknisistä vioista johtuvia vaaratilanteita tieliikenteessä.

120 ja 121 §:
Infra esittää muutoksia 1. lakiesityksen 120 (Traktoriin kytkettävän hinattavan ajoneuvon massa maa- ja metsätalouskäytössä) ja 121 §:iin (Traktoriin kytkettävän hinattavan ajoneuvon massa muussa kuin maa- ja metsätalouskäytössä). Infran mukaan hallituksen esityksessä ei ole otettu huomioon liikenteen palveluista annettuun lain uudistamisesta johtuvia muutoksia traktorikuljetusten kannalta.

LVM:n mukaan Infran ehdotus on perusteltu ja LVM esittää 1. lakiesityksen 120 ja 121 §:iä muutettavaksi. Hallituksen esityksessä on nimenomaisesti todettu, että liikennepalveluista annetun lain tultua voimaan muun ohella traktorisääntely on välttämätön muuttaa uusia olosuhteita vastaavaksi. Traktorin perävaunun kytkentämassaa koskeva, ajoneuvon käyttöön perustuva rajoitus poistettaisiin. Näin kuljetukset voitaisiin jatkossa hoitaa tarpeeseen parhaiten sopivalla kalustolla.

LVM esittää valiokunnalle, että 1. lakiesityksen 120 §:ää muutettaisiin kuulumaan seuraavasti:

---

120 §
ETA-valtiossa rekisteröityyn traktoriin kytkettävän hinattavan ajoneuvon massa maa- ja metsätalouskäytössä

Traktoriin saa kytkeä hinattavan ajoneuvon, jonka kytkentämassa on:
1) enintään kaksi kertaa traktorin omamassan suuruinen, jos 2 tai 3 kohdassa tarkoitetut ehdot eivät täyty;
2) 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 metriä per sekunnissa toiseen hidastuvuus;
3) enintään kolme kertaa traktorin omamassan suuruinen, jos perävaunussa on traktorin jarrupolkimella käytettävät jarrut.

Traktoriin kytkettävän hinattavan ajoneuvon kytkentämassaa määritettäessä 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 maatalouteen käytettävän hinattavan ajoneuvon. Perävaunujen tai perävaunun ja hinattavan ajoneuvon yhteenlaskettu kytkentämassa ei saa ylittää etummaisen perävaunun rakenteen perusteella määräytyvää 1 momentissa tarkoitettua massaa. Valaisimia, heijastimia, hitaan ajoneuvon kilpeä ja muita merkintöjä koskevia säännöksiä sovelletaan perävaunuun kytkettyyn hinattavaan ajoneuvoon samalla tavalla kuin traktoriin kytkettyyn hinattavaan ajoneuvoon.

LVM esittää valiokunnalle 121 §:n kuulumaan seuraavasti:

---

121 §
ETA-valtioon rekisteröidyn traktorin ja hinattavan ajoneuvon kytkemistä koskevat muut ehdot

Traktorin sekä siihen kytkettävän hinattavan ajoneuvon tai hinattavien ajoneuvojen muodostaman ajoneuvoyhdistelmän pituus saa olla enintään 16,50 metriä.

Traktoriin kytkettyä rekeä saa käyttää tiellä vain tilapäisesti ja vain, jos muulle liikenteelle ei aiheudu vaaraa eikä haittaa. Rekeä saa kuormittaa olosuhteiden ja liikenneturvallisuuden sallimaan määrään.

Kuormaa kantavaan runko-ohjauksella varustettuun traktoriin ei saa kytkeä hinattavaa ajoneuvoa.

Sen lisäksi LVM esittää valiokunnalle, että liitteen 6 taulukko 7 poistettaisiin tarpeettomana, koska siihen ei enää 121 §:ssä viitattaisi. Tällöin liitteen 6 taulukko 8 pitäisi muuttaa taulukoksi 7. 1. lakiesityksen 123 §:ssä oleva viittaus liitteen 6 taulukkoon 8 on muutoksesta huolimatta oikein.

---

125 §:
Infran mukaan traktorin ja keskiakseliperävaunun enimmäispituudeksi tulisi sallia 20,75 metriä.

LVM lausuu, että LVM:ssä on säädöshanke niin sanottujen HCT-ajoneuvoyhdistelmien yleisestä käyttöönotosta tieliikenteessä. Näiltä osin yhdistelmien liikenneturvallisuusvaikutusten arviointi on kesken. Traktorien yhdistelmien pituuksien vaikutuksia arvioidaan samassa yhteydessä HCT-ajoneuvojen kanssa ja mahdollisesta esityksestä säädösten muuttamiseksi päätetään myöhemmin.

130 §:
Infra esittää, että 1. lakiesityksen 130 §:n 3 momenttia muutettaisiin niin, että traktoriin kiinnitetty työväline tulisi varustaa traktorin taakse edellytettyjä valoja vastaavilla valoilla silloin, kun traktorin suurin sallittu nopeus on yli 60 kmh ja työväline estää traktorin valojen näkymisen taaksepäin.

LVM lausuu, että esitetty 50 kmh raja-arvo on perusteltu liikenneturvallisuuden vuoksi. Asianmukaiset taaksepäin näkyvät valot ovat keskeinen tapa varmistaa hitaammin etenevän traktorin näkyvyys myös työvälineen ollessa kiinnitettynä. Pykälän yksityiskohtaisten perustelujen mukaan 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 tarkoitetussa 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.

Koneyrittäjät

3 §:
Koneyrittäjät ehdottaa, että 1. lakiesityksen 3 §:ää muutettaisiin niin, että tienkäyttäjän tulisi noudattaa erityistä varovaisuuttaa kohdatessaan tiellä työskentelevä henkilö tai työhön käytettävä ajoneuvo.

LVM viittaa edellä Infran kohdalla 5 §:stä lausuttuun.

Liite 5 taulukko 1, moottorikäyttöisen ajoneuvon suurin sallittu nopeus:
Koneyrittäjien mukaan liikennetraktorin ajoneuvokohtaisen nopeuden tulee olla 50 kmh sijaan 60 kmh. Traktoriin kytkettävän hinattavan ajoneuvon enimmäismassan ei tule määräytyä traktorin käyttötarkoituksen, saati verolainsäädännön mukaan. Esitys on tältä osin muutoinkin epäjohdonmukainen ja omiaan vaikeuttamaan traktorin käyttöä lyhytmatkaisissa, niille erityisesti soveltuvissa kuljetuksissa. Tieliikennelailla ei tule vesittää sitä, että esimerkiksi maarakennuksen vaatimissa urakointikuljetuksissa voidaan käyttää traktorikalustoa, jonka suurin rakenteellinen nopeus on enintään 60 kilometriä tunnissa ja niihin voidaan kytkeä yli 10 tonnin perävaunu.

Traktoriin kytkettävän hinattavan ajoneuvon massa tulee porrastaa traktorin enimmäisnopeuden mukaan. Kun raja-arvona käytetään 60 km/tunnissa rakenteellisena enimmäisnopeutena, lainsäädännöstä saadaan tältäkin osin looginen kokonaisuus niin liikennelupa- kuin ajokorttisäädöstenkin osalta.

Asia on korjattavissa ulottamalla 120 §:n sääntö kaikkiin traktoreihin ja poistamalla koko 121 § sekä liitteen 6 taulukko 7 tarpeettomina.

LVM viittaa Infran kohdalla 120 ja 121 §:stä lausuttuun.

125 §:
1. lakiesityksen 125 §:n mukaisia määräyksiä sovelletaan 131 §.n mukaan myös traktoriyhdistelmiin niiden pituuden osalta, mikä johtaisi traktorin ja keskiakseliperävaunun enimmäispituudeksi 16,5 metriä. Kun traktoreissa tulisi voida käyttää samassa taulukossa mainittuja 15,65 metrin kuormatilan omaavia perävaunuja, traktorin ja keskiakseliperävaunun enimmäispituudeksi tulisi Koneyrittäjien mukaan sallia 20,75 metriä. Tämä on erityisesti tarpeen hakkeen kuljetuksessa, jonka haketus on tapahtunut olosuhteissa, joissa kuljetuksen alkumatkalle kuorma-autokalusto on soveltumaton. Tällöin vältytään välivarastoinnilta tai uudelleen lastauksesta ja sen vaatimasta kuormanpurusta. Kun tavoitellaan joustavia biotalouden kuljetuksia tämä mahdollistaisi saman kuorma-autoissakin käytettävän perävaunukaluston käytön laajasti paitsi maataloudessa myös muussa biotalouden urakoinnissa.

Selkeimmin tämä on toteutettavissa Koneyrittäjien mukaan ottamalla oma kohta liitteen 7 taulukkoon 1: x) auton tai traktorin ja keskiakseliperävaunun yhdistelmä 20,75 m.

LVM viittaa näiltä osin Infran kohdalla pykälästä lausuttuun.

Metsäteollisuus ry

120 ja 121 §:

Infra ry:n ohella Metsäteollisuus ry esittää lausunnossaan 1. lakiesityksen 120 ja 121 §: uudistamista. Näiltä osin LVM viittaa Infra ry:n kohdalla lausuttuun.

Yrittäjät

Yrittäjät kiinnittävät huomiotaan 120 ja 121 §:iin, jotka sen mukaan vaikeuttaisivat maaseudun yritystoiminnan edellytyksiä.

LVM viittaa Infra ry:n kohdalla lausuttuun.

SF-Caravan

99 §:
SF-Caravan ehdottaa, että sekä M1-luokkaan kuuluvien matkailuautojen osalta ajoneuvokohtaiset nopeusrajoitukset poistettaisiin kokonaan ja näille ajoneuvoille sallittaisiin tiekohtaiset liikennemerkein osoitetut enimmäisnopeudet. Esityksessä esitetään, että matkailuautoon, jonka suurin teknisesti sallittu massa on yli 3 500 kg, sovellettaisiin linja-autolle säädettyjä suurimpia nopeuksia 80 ja 100 kilometriä tunnissa.

LVM toteaa, että yli 3500 kg matkailuautojen suurin sallittu nopeus on tällä hetkellä 80 kmh. Monet uudehkot matkailuautot täyttäisivät 100kmh kriteerit, joten muutos nostaisi monien matkailuautojen suurinta sallittua nopeutta. Muiden yli 3500 kg kokonaismassaltaan olevien ajoneuvojen eli kuorma- ja linja-autojen suurimmat sallitut nopeudet ovat 80 ja 100 kmh. LVM:n mukaan tällaisten matkailuautojen nopeuden nostaminen näiden ajoneuvojen nopeutta korkeammaksi ei ole liikenneturvallisuuden näkökulmasta perusteltua - yli 3500kg matkailuauto on teknisesti vastaava kuin samalla kokonaismassalla varustettu kuorma- tai linja-auto.

Yhdistys ehdottaa, että liikenteen sujuvoittamiseksi, jononmuodostuksen ja ohitustilanteiden vähentämiseksi myös henkilö- tai pakettiauton sekä tähän kytketyn, O2-luokan perävaunun muodostaman yhdistelmän suurin sallittu nopeus voisi olla jatkossa 100 kilometriä tunnissa. O2-luokan perävaunu on jarrullinen perävaunu, jonka massa on yli 750 kg mutta alle 3500 kg.

LVM lausuu, että ehdotusta ei ole arvioitu lainvalmistelussa. Vetonopeuden nostamisella voisi olla vaikutuksia liikenneturvallisuuden kannalta.

Yhdistys ehdottaa, että palvelukohteiden opastemerkkeihin lisättäisiin sekä kemiallisen WC:n tyhjennysmahdollisuudesta, että matkailuautojen ajokaivosta kertovat opasteet.

LVM toteaa, että WC:n tyhjennysmahdollisuudesta sekä ajokaivosta voidaan ilmoittaa leirintäalueilla ja huoltoasemilla muullakin tavalla kuin opastemerkillä. On oletettavaa, että tieto on saatavilla nykyisin myös digitaalisesti.

Tieyhdistys

188 §:
Tieyhdistys ehdottaa 188 §:n muuttamista. Yhdistyksen mukaan tiellä työskentelevä on usein heikossa asemassa suhteessa tiellä liikkuviin ajoneuvoihin.

LVM:n mukaan esityksen 188 §:n tarkoituksena on velvoittaa työtä tiellä tekevät varustamaan tie tarpeellisilla liikenteenohjauslaitteilla. Toisin sanoen tarkoituksena on suojella tienkäyttäjien tietyömaiden aiheuttamilta vaaroilta. Siksi Tieyhdistyksen ehdotus ei sovellu pykälän soveltamisalaan.

On selvää, että kaikkien tienkäyttäjien turvallisuudesta on huolehdittava asianmukaisilla liikennesäännöillä. Esityksen 29 §:n 1 momentissa säädettäisiin ajoneuvojen velvollisuudesta antaa turvallinen tila muun muassa jalankulkijalle. Tämä velvoite sisältää myös tiellä työtä tekevät henkilöt.

HSL

80 §:
HSL lausuu, että muun auton pysäyttäminen linja-autopysäkille kuin linja-auton ei voi juuri koskaan tapahtua linja-autoliikennettä estämättä. Siksi HSL:n mukaan ajoneuvon pysäyttäminen linja-autopysäkille muussa tarkoituksessa kuin ajoneuvoon nousemista tai siitä poistumista varten ei tulisi olla sallittua.

LVM lausuu, että 1. lakiesityksen liikennemerkkiin E6 liittyvällä uudella liikennesäännöllä vahvistettaisiin voimassa olevaa käytäntöä siitä, että linja-autopysäkkejä hyödynnetään muussakin tarkoitusperässä kuin ajoneuvoon nousemista tai poistumista varten, esimerkiksi väistämiseen, matkapuhelimeen puhumiseen tai navigaattorissa osoitteen asettamiseen. LVM:n mukaan sääntö siitä, että pysäyttäminen ei saa tapahtua linja-autoliikennettä haittamatta turvaisi edelleen häiriöttömän linja-autoliikenteen. Uudella säännöllä voisi olla merkitystä sujuvamman liikenteen kannalta.

98 §:
HSL ehdottaa, että viestintävälineen käyttöä ei tulisi sallia liikennevaloissa.

Näiltä osin LVM viittaa Onnettomuustietoinstituutin kohdalla lausuttuun.

Suomen Paikallisliikenneliitto

Liite 3, taulukko 5, sääntömerkki E6
Paikallisliikenneliiton lausunnosta on pääteltävissä, että liitto esittää linja-auton pysäkkimerkiksi edelleen kahta merkkiä, sinipohjaista ja keltapohjaista. Liiton mukaan yhdeksän vuoden siirtymäajasta huolimatta vaihdosta tulisi miljoonakustannukset. Muutos ei parantaisi asiakastietoa.

LVM lausuu, että linja-auton pysäkkimerkin ohessa on mahdollista eri merkitsemistavoilla antaa lisäinformaatiota esimerkiksi linjalla olevista autojen numeroista ja määränpäästä sekä yhtiöistä, jotka pysäkillä pysähtyvät. Kahteen perusmerkkiin ei siksi ole tarvetta. Esitettävä siirtymäaika on niin pitkä, että merkit on mahdollista vaihtaa keltapohjaisiksi normaalin kunnossapidon ja elinkaaren yhteydessä, eikä merkittäviä lisäkuluja näin ollen tulisi.

Paikallisliikenneliitto kannattaa myös voimassa olevan tieliikenneasetuksen mukaista linja-autopysäkille pysäyttämissääntöä.

LVM lausuu, että 1. lakiesityksen liikennemerkkiin E6 liittyvällä uudella liikennesäännöllä vahvistettaisiin voimassa olevaa käytäntöä siitä, että linja-autopysäkkejä hyödynnetään muussakin tarkoitusperässä kuin ajoneuvoon nousemista tai poistumista varten, esimerkiksi muun ajoneuvoliikenteen väistämiseen. LVM:n mukaan sääntö siitä, että pysäyttäminen ei saa tapahtua linja-autoliikennettä haitaten turvaisi häiriöttömän linja-autoliikenteen. Uudella säännöllä voisi olla merkitystä sujuvamman liikenteen kannalta.

24 §:
Paikallisliikenneliitto ehdottaa pykälää muutettavaksi niin, että ajoneuvolla olisi pysäytettävä ajoneuvonsa ennen linja-autopysäkkiä, jos pysäkillä on matkustajia poistumassa tai menossa linja-autoon.

LVM toteaa, että 1. lakiesityksen 24 §:n 5 ja 6 momentit on kirjoitettu muotoon ”annettava esteetön kulku”: Vastaava sääntelymalli on suojatietä lähestyvällä ajoneuvolla. Esteettömän kulun antaminen on ehdottomin väistämisen muoto. Siihen sisältyy tarvittaessa ajoneuvon pysäyttämisen. Liiton ehdotuksen mukaisella tilanteella voisi olla vaikutuksia pyöräilyn sujuvuuden kannalta, jos kaikissa tilanteissa olisi ehdoton pysäyttämisvelvollisuus. Pysäyttämisvelvollisuus voidaan osoittaa myös käsillä olevassa tilanteessa liikennemerkillä ja/tai tiemerkinnällä.

Autokoululiitto

2 §, suojatie
Autokoululiitto ehdottaa, että suojatie tulisi merkitä sekä liikennemerkillä että tiemerkinnällä.

LVM lausuu, että lausuntopalautteen perusteella on valittu sääntelymalliksi joko liikennemerkki tai tiemerkintä. Merkintätapa vastaa voimassa olevan lain sääntelymallia. Tiemerkinnät kuluvat ja siksi voisi tulla sellaisia tilanteita, että merkinnän kulumisesta johtuen tiellä ei olisikaan suojatietä, jos molemmat merkintätavat edellytettäisiin. Se voisi olla tienkäyttäjien oikeusturvan kannalta ongelmallista. Myöskään hiekkatielle tai vastaavalle tielle ei ole mahdollista käyttää tiemerkintää.

27 §:
Autokoulu esittää pohdittavaksi sen määrittelemistä, milloin ajoneuvo on pysähtynyt suojatien eteen. Määrittelyssä tulisi käyttää metrimäärää.

LVM viittaa Poliisihallituksen ja SM poliisiosaston kohdalla lausuttuun.

92 §:
Autokoululiitto ei pidä suojakypärän käyttösuositusta pyöräilijöiden turvallisuuden kannalta riittävänä.

LVM lausuu, että valittua suojakypärän käyttömallia on perusteltu laajasti hallituksen esityksen sivuilla 135 ja 136. Esitys on liikenneturvallisuuden vuoksi perusteltu.

Tuomariliitto

Tuomariliitto huomauttaa, että hallituksen esityksen sivulla s. 105 rikesakkoa koskevan alaluvun toisessa virkkeessä on väärä lain numero; lain numeron pitäisi olla 986/2016. LVM pyytää näiltä osin valiokuntaa kiinnittämään huomiotaan asiaan.

Tuomariliiton lausunnon mukaan liikennerikkomuksesta johtuvan liikennevirhemaksun suuruuteen eivät vaikuttaisi tienkäyttäjän tulot, vaan maksu olisi kaikille sama. Ehdotus on omiaan liiton mukaan edelleen murtamaan sitä seuraamusjärjestelmämme vakiintunutta perusperiaatetta, että taloudellisten seuraamusten tulee olla suhteutettuja rikkomukseen syyllistyneen henkilön maksukykyyn.

LVM lausuu, että tieliikenteen vähäisimmistä rikkomuksista määrätään tälläkin hetkellä kiinteitä rikesakkoja. Uuden järjestelmän tarkoitus on korvata tieliikenteen rikesakot.

Esityksessä on pohdittu järjestelmän vaikutuksia tienkäyttäjien kannalta (s. 154-155). Näiltä osin esityksessä todetaan, että 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 liikennerikkomuksen 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.

Tuomariliiton mukaan esityksessä luovuttaisiin liikennerikkomusten osalta syyttömyysolettamasta. Liitto toteaa, että tälläkin hetkellä rikesakon määrääminen ajoneuvon kuljettajaa selvittämättä automaattisessa liikennevalvonnassa havaituista rikkomuksista on sakkomenettelylain 14 §:n nojalla rajoitetusti mahdollista, mutta ajoneuvokohtainen liikennevirhemaksu voitaisiin ehdotetun tieliikennelain 161 §:n nojalla määrätä huomattavasti useammissa tapauksissa, minkä lisäksi oikeusturvatakeet olisivat nykyistä huomattavasti heikommat.

LVM:n mukaan liiton näkemykset ovat osin oikeita. Syyttömyysolettamasta ei kuitenkaan kokonaisuudessaan luovuttaisi.

Tuomariliitto kritisoi sitä, että liikennevirhemaksun määränneeltä viranomaiselta ei edellytettäisi näyttöä edes siitä, onko väitettyä rikkomusta ylipäätään tapahtunut. Siinä tapauksessa, että liikennevirhemaksu perustuisi ajoneuvokohtaiseen liikennerikkomukseen, liikennevirhemaksun saajan olisi käytännössä lähes mahdotonta esittää näyttöä siitä, ettei väitettyä liikennerikkomusta ole tapahtunut. Tämä johtaisi liiton näkemyksen mukaan absurdiin tilanteeseen, jossa tekoon syyllistymisen tutkiminen jäisi mahdollisen muutoksenhaun varaan, jossa asianosaisen olisi esitettävä perusteita sille, että ei ole syyllistynyt tekoon. Oikeusjärjestyksellemme vieras on seuraamuksen saajalle asetettavan käänteisen todistustaakan lisäksi se, että näyttövelvollisuus asetettaisiin sille, jolla olisi vähemmän mahdollisuuksia näytön esittämiseen.

LVM toteaa, että ajoneuvokohtainen virhemaksu, kuten ehdollinen rikesakko tällä hetkellä, määrättäisiin olettamukseen siitä, että ajoneuvoa kuljettaa sen omistaja, haltija tai muu laillinen käyttäjä. Automaattisessa valvonnassa maksun määrääminen perustuu tekniseen tallenteeseen.

Ajoneuvon omistajalle/haltijalle/muulle käyttäjälle olisi mahdollista vapautua maksusta 1. lakiesityksen 176 §:ssä säädetyllä tavalla saattamalla todennäköiseksi, ettei ollut tehnyt rikkomusta tai että virhemaksun määräämiselle ei ollut edellytyksiä. Tällöin voitaisiin puhua käännetystä todistustaakasta. Myös voimassa olevassa ehdollisessa rikesakkomenettelyssä vastaajan tulee esittää perusteluita rikkomuksesta vapautuakseen ja tekoon syyllistymisen tutkiminen jää mahdollisen muutoksenhaun varaan. Hallintomenettelyyn kuuluu myös se, että viranomaisella on asiassa selvitysvelvollisuus.

Perustuslakivaliokunta on hallituksen esityksestä antamassaan lausunnossa 9/2018 vp määritellyt tarkempia reunaehtoja sille, milloin käännetty todistustaakka voisi olla ajoneuvokohtaisessa liikennevirhemaksuasiassa mahdollinen. LVM lausuu perustuslakivaliokunnan asettamista ehdoista lakivaliokunnalle antamassaan vastinelausunnossa.

Liiton mukaan poliisille ollaan antamassa laaja harkintavalta määritellä, kuuluuko liikennevirhekäyttäytyminen rikosoikeudellisen arvioinnin vai hallintosanktion alaisuuteen. Tuomariliiton mielestä kysymys ei ole perustuslakivaliokunnan käytännössä tarkoitetusta vähämerkityksestä poikkeuksesta rikosoikeudellisen tuomiovallan käyttöön.

LVM lausuu, että tieliikenteessä määrätään jo tällä hetkellä sekä hallinnollisia että rikosoikeudellisia seuraamuksia. Molemmissa menettelyissä oikeusturvan tason tulee lähtökohtaisesti olla saman laatuista. Molemmissa on kyse julkisen vallan käytöstä, johon sisältyy erityinen vastuunalaisuus. Tärkein oikeusturvan tae on muutoksenhakumahdollisuus viranomaisen päätöksestä tuomioistuimeen. Hallituksen esityksellä ei olla laajentamassa poliisin toimivaltaa määrätä sanktioita tieliikenteessä. Suomessa poliisi on määrännyt rikesakkoja ja sakkoja 1980-luvun alkupuolelta lukien.

Tuomariliitto väittää, että olettama rikkomuksen tapahtumisesta ylittää Euroopan ihmisoikeustuomioistuimen ratkaisukäytännössä tarkoitetut kohtuulliset rajat käännetyn todistustaakan soveltamiselle, varsinkin kun liikennevirhemaksun saajan on monissa tapauksissa mahdotonta esittää näyttöä syyttömyytensä tueksi, mikä viimeksi mainittu ilmaus itsessäänkin on oikeusjärjestyksemme perusperiaatteiden vastainen.

Näiltä osin LVM toteaa, että liikennevirhemaksuun liittyviä perus- ja ihmisoikeusulottuvuuksia on käsitelty laajasti esityksen säätämisjärjestysperusteluissa (s. 294-302). Perusteluissa on muun muassa todettu, että kansallisen oikeuskäytännön, perustuslakivaliokunnan lausuntokäytännön ja Euroopan ihmisoikeustuomioistuimen ratkaisukäytännön perusteella esitettävä liikennevirhemaksu ja sen määräämismenettely eivät ole oikeusjärjestyksemme perusperiaatteiden vastaisia. Perustuslakivaliokunta on kuitenkin hallituksen esityksestä antamassaan lausunnossa 9/2018 vp edellyttänyt täsmennettäväksi menettelyyn liittyviä oikeusturvatakeita, jotta olettamukseen perustuvan ajoneuvokohtaisen liikennevirhemaksun määrääminen olisi mahdollista. LVM lausuu perustuslakivaliokunnan asettamista ehdoista lakivaliokunnalle antamassaan vastinelausunnossa.

Tuomariliiton mukaan oikeusturvaa heikentää varsin selvästi esitetty muutoksenhakumenettely, joka olisi pääosin kirjallista. Kun näyttötaakka on käännetty muutoksenhakijalle, hänen olisi käytännössä mahdotonta pelkästään kirjallisessa prosessissa saada liikennevirhemaksu kumotuksi. Kysymyshän on useimmissa asioissa Tuomariliiton mukaan väitteen esittäjän uskottavuuden arvioinnista, mikä ei kirjallisessa prosessissa yksinkertaisesti onnistu. Yleisesti on myös havaittu, että maallikon on huomattavasti helpompaa saada tuomioistuin ymmärtämään asiansa, kun hän voi kertoa sen suullisesti: ajoittain maallikoiden kirjelmistä ei saa mitään selvää, mutta istunnossa asiat ovat voineet selvitä varsin helposti.

LVM lausuu olevan vaikea hahmottaa sitä, miksi kirjallisessa prosessissa liikennevirhemaksu olisi vaikeaa kumota. Ylimalkaan liiton väite siitä, että vain suullisessa käsittelyssä on helpompaa saada tuomioistuin ymmärtämään asiansa, on jossain määrin huolestuttava hallintomenettelyn ja lainkäytön uskottavuuden ja luotettavuuden kannalta. Esimerkiksi verotuksen tai sosiaalijärjestelmän muutoksenhakumenettelyt ovat luonteeltaan hallinto-oikeudellisia ja niissä voi olla yksilön kannalta kyseessä hyvin mittavista taloudellisista intresseistä. Yhteiskunta ei toimisi, jos hallintopäätös edellyttäisi aina suullista käsittelyä, koska päätöksiä tehdään vuosittain miljoonia. Vielä on syytä tässä ottaa huomioon EU-oikeuden myötä kansalliseen lainsäädäntöön sisällytetyistä miljooniin euroihin kohoavista hallintosanktioista, jotka määrätään hallintomenettelyssä ja joiden oikeusturvajärjestelmä perustuu hallintolainkäyttöön.

Tuomariliitto kiinnittää huomiotaan myös tuomioistuinmaksuun, joka peritään hallintoasian valituksen käsittelystä. LVM toteaa perustuslakivaliokunnan todenneen esityksestä antamassaan lausunnossa 9/2018 vp, että tuomioistuinmaksulla voi olla merkitystä oikeusturvan kannalta. LVM:n mukaan kyse on tällöin kaikkien hallintoasioiden, ei vain liikennevirhemaksun muutoksenhakuun liittyvästä asiasta.

Tuomariliiton mukaan suurimmalle osalle kansalaisista ainut kokemus tuomioistuintoiminnasta liittyy liikennevirhekäyttäytymisiin.

LVM:n mukaan kokemus ei voi liittyä käsillä oleviin liikennerikkomusasioihin, koska niitä käsitellään vuosittain tuomioistuimessa noin 200 kertaa, enimmillään historiassa noin 450 kertaa.

Liitto päättelee, että liikennevirhekäyttäytymisen arviointi kahdessa eri tuomioistuinlinjassa saattaisi myös aiheuttaa ongelmia. Erityisesti näin olisi esimerkiksi silloin, kun yleiset tuomioistuimet ja hallintotuomioistuimet arvioisivat samankaltaista liikennekäyttäytymistä eri tavalla – hallintotuomioistuimet liikennerikkomussäännöksiä ja yleiset tuomioistuimet liikennerikossäännöksiä tulkitessaan. Tämä heikentäisi luonnollisesti oikeuskäytännön ennakoitavuutta ja toisi tienkäyttäjille epävarmuutta. LVM toteaa näiltä osin, että esityksen mukaan liikennerikkomuksia ei käsitellä yleisissä tuomioistuimissa ja liikennerikoksia ei hallintotuomioistuimissa. Liikennerikkomusten tarkkarajaisuudesta ja poliisin määrittelyistä seuraa, että rajanveto ei ole rikoksen eikä rikkomuksen kannalta ongelmallinen. Se ei ole sitä tälläkään hetkellä liikennerikkomuksen ja liikennerikoksen välillä.

Liiton myös päättelee, että liikenneasioiden sanktiojärjestelmä muuttuu tavalliselle kansalaiselle vieläkin mahdottomammaksi hahmottaa, kun otetaan huomioon 1.6.2019 voimaan tuleva sakkomenettelyn soveltamisen laajentaminen (laki 95/2018), jonka yhteydessä ajokieltoseuraamuksen määrääminen siirtyy kaikilta osin poliisille. Jatkossa liikennevirhekäyttäytymistä koskevat asiat menisivät siten kolmeen eri järjestelmään: ajokieltoseuraamukset poliisille ja sieltä muutoksenhakuna hallinto-oikeuksiin, liikennevirhemaksua koskevat hallintopäätökset niin ikään – mutta eri menettelyssä – hallinto-oikeuksiin ja tavalliset liikennerikosasiat yleisiin tuomioistuimiin.

LVM:n näkemyksen mukaan lainmuutosten jälkeen järjestelmä yksinkertaistuu, koska pääosa liikenteen seuraamusten hallinnoinnista siirtyy poliisille. Esimerkiksi liikennerikkomus ja ajokieltoasioissa oikaisuvaatimus tehtäisiin poliisille. Näin ollen liikennerikkomuksesta muutoksen hakeminen ja esimerkiksi ajokieltopäätöksen muutoksenhakumenettely ovat samanlaisia ja tehtäisiin samaan viranomaiseen.

Tuomariliiton mukaan punaista liikennevaloa päin ajaminen tuomitaan *monesti törkeänä liikenneturvallisuuden vaarantamisena ja vähintään perusmuotoisena.* Esityksestä ei liiton mukaan ilmene, mitkä ovat perusteet lievään suhtautumiseen tähän säännönmukaisesti liikenneturvallisuutta varsin vakavasti vaarantavaan rikkomustyyppiin.

LVM:n mukaan rikoslain 23 luvun 1 ja 2 §:n liikenneturvallisuuden vaarantamista voidaan määrätä sakko tai tuomita rangaistus vain, jos *punaisen liikennevalon noudattamatta jättäminen on ollut omiaan aiheuttamaan vaaraa*. Jos näin ei ollut, tienkäyttäjälle voitaisiin uuden järjestelmän myötä määrätä sanktio liikennerikkomuksesta. On myös otettava huomioon se, että voimassa olevan rikesakkorikkomuksista annetun lain mukaan jalankulkijalle määrätään punaisen liikennevalon noudattamatta jättämisestä 20 euron rikesakko. Esityksen mukaan myös liikennerikkomuksesta määrättävä virhemaksu olisi 20 euroa. LVM:n käsityksen mukaan punaisen liikennevalon noudattamatta jättämisestä tuomitaan useammin liikenneturvallisuuden vaarantamisesta kuin törkeästä liikenneturvallisuuden vaarantamisesta.

Tuomariliitto pohtii sitä, että esityksestä ei ilmene selvästi, voitaisiinko ehdotettua liikennevirhemaksumenettelyä soveltaa asioihin, joissa on aiheutunut vahinkoa esimerkiksi toiselle tienkäyttäjälle, liikenneopasteille tai maastolle. Liikennevirhemaksun soveltamisalaa koskeva 160 § tai sen perustelut eivät anna tälle aukotonta selitystä.

LVM viittaa näiltä osin KKO:n lausuntoon, jossa asiaa on edellä tässä lausunnossa muun muassa käsitelty. Lievimpiin liikennerikkomuksiin liittyy oleellisesti se, että niissä on kyse vähäisimmistä liikennesääntöjen rikkomisista, eikä menettelyyn liity yksityisoikeudellisten vahinkojen selvittäminen. Liikennerikkomuksen ominaispiirre on se, että teosta tai laiminlyönnistä ei ole voinut aiheutua vähäistä suurempaa vaaraa tai haittaa toiselle tienkäyttäjälle.

Liitto ennakoi ongelmia siitä, jos poliisi ja asianomistaja ovat eri mieltä siitä, onko kysymyksessä liikennerikos vai -rikkomus. Tilanne saattaa olla esimerkiksi sellainen, että poliisi käynnistämättä esitutkintaa katsoo menettelyn liikennerikkomukseksi ja antaa liikennevirhemaksun ennen kuin asianomistaja voi toissijaisen syyteoikeutensa nojalla panna vireille liikennerikosasian. Epäselvää on, mikä on tällaisessa tilanteessa asianomistajan syyteoikeuden ja *ne bis in idem* -periaatteen suhde.

LVM toteaa, että edellä mainittu *ne bis in idem* -ongelma on olemassa myös määrätyn rikesakon jälkeen. Lainvalmistelussa tai muutenkaan ei ole tullut esille tietoa tällaisista soveltamisongelmista, mikä viittaa siihen, että myös rikesakko mielletään määräämistilanteissa toissijaiseksi rangaistukseksi.

Tuomariliiton mukaan esityksen vaikutusarviointi on tehty puutteellisesti. Se perustuu monilta osin epävarmoihin odotuksiin ja jopa vääriin lähtökohtiin. Liitto viittaa arviointeihin tuomioistuinten kustannuksista.

LVM:n mukaan laskelmat perustuvat OM:n tietoihin.

Tuomariliitto toteaa, että liikennerikkomusten siirtäminen käsiteltäväksi eri tuomioistuinlinjassa kuin liikennerikokset ei käytännössä tehosta tuomioistuinten toimintaa eikä siitä seuraa todellista säästöä, vaan seuraukset ovat pikemminkin päinvastaisia.

LVM:n mukaan rahalliset vaikutukset tuomioistuinten toimintaan olisivat vähäisiä. Tämä olisi siksi, koska rikkomusasioita käsitellään nykyisi, ja arvion mukaan myös tulevaisuudessa, melko harvoin tuomioistuimessa. Esityksen keskiössä ovat liikenneturvallisuusvaikutukset, koska hallinnollinen päätöksenteko ja menettely voisivat tehostaa kiinnijäämisriskiä ja sitä kautta edistää liikenneturvallisuuden ja kansanterveyden paranemista.

Hallintolainkäyttölain 12 §:n mukaan valitus tehdään sille hallinto-oikeudelle, jonka tuomiopiirissä on sen viranomaisen toimialue, jonka päätöksestä valitetaan. Tuomariliiton mukaan ehdotettu toimivaltasääntely voisi ajoneuvokohtaisen liikennevirhemaksun osalta johtaa asianosaisen kannalta kohtuuttomuuteen tilanteissa, joissa hallinto-oikeudessa toimitetaan suullinen käsittely. Muutoksenhakija voisi joutua matkustamaan suulliseen käsittelyyn hyvin kauas.

LVM:n lausuu, että voimassa olevan sakkomenettelylain mukaan rikesakkoasiassa muutoksenhakuasiankäsittely tapahtuu suullisessa pääkäsittelyssä rikkomuksen tekopaikan mukaan määräytyvässä käräjäoikeudessa. Rikesakkomääräyksen saanut joutuu matkustamaan muutoksenhakutilanteessa pääkäsittelyyn. Koska on oletettavaa, että hallintoasiassa suullinen käsittely on poikkeus, voidaan arvioida, että matkustusmäärät näiltä osin vähenisivät nykyisestä.

Tuomariliitto esittää, että hallinto-oikeuksien työmäärän ennakoitavuuden ja myös asianosaisten kannalta ehdotettua sääntelyä parempana on pidettävä vaihtoehtoa, jossa muutoksenhaku ohjautuisi hallinto-oikeuteen, jonka tuomiopiirissä on liikennevirhemaksun saaneen henkilön kotipaikka. LVM:n mukaan kotipaikalla ei ole välttämättä niin suurta

merkitystä hallintoasiassa kuin rikosasiassa, koska hallintoasian muutoksenhaku tapahtuu pääsäännön mukaan kirjallisesti tai sähköisiä järjestelmiä hyödyntäen. Myös hallintooikeuksien käsittelyissä on nykyisin mahdollista suorittaa etäkuuleminen teknisiä järjestelmiä hyödyntämällä.

167 §:
Tuomariliiton mukaan 1. lakiesityksen 167 §:n 2 momentin 2 kohdan nojalla holhoojalle olisi mahdollista määrätä 70 euron liikennevirhemaksu. Holhoustoimesta annetun lain tultua voimaan 1.12.1999 ”holhoojan” nimike on siirtynyt liiton mukaan oikeushistoriaan.

LVM:n mukaan ehdotus on perusteltu ja esittää valiokunnan harkittavaksi, että 1. lakiesityksen 167 §:n 2 momentin 2 momentissa ja 95 §:n 1 momentissa holhoojan käsitteiden sijaan käytettäisiin holhoustoimesta annetun lain mukaista edunvalvoja-käsitettä. LVM huomauttaa lisäksi, että muutettavaksi esitettävässä rikesakkorikkomuksista annetun lain (986/29016) 6 §:n 1 momentin 2 kohdassa käytetään myös holhooja-käsitettä.

165 §:
Tuomariliiton mukaan 1. lakiesityksen 165 §:n 3 momentin muotoilu on epäselvä. Tuomariliitto olettaa säännöksen tarkoittavan, että mopoilijalle voidaan suurimman sallitun nopeuden ylittämisestä vähintään 10 kilometrillä ja enintään 15 kilometrillä tunnissa määrätä 100 euron liikennevirhemaksu. Säännöksen sanamuoto voidaan kuitenkin tulkita niinkin, että mopoilijan liikennevirhemaksu on 100 euroa *aina*, kun ylinopeus on ollut enintään 15 kilometriä tunnissa (jolloin liikennevirhemaksu pienimpien ylinopeuksien kohdalla olisi suurempi kuin autoilijoilla). Epäselvää on myös, onko liikennevirhemaksu mopoilijan kohdalla lainkaan mahdollinen, jos ylinopeus on yli 15 kilometriä tunnissa. Säännöksen sanamuoto mahdollistaa tulkinnan, että mopoilijalle ei voida suuremmasta ylinopeudesta määrätä liikennevirhemaksua, mutta myös sellaisen tulkinnan, että suurempien ylinopeuksien kohdalla liikennevirhemaksu on sama kuin muilla moottorikäyttöisen ajoneuvon kuljettajilla.

LVM lausuu, että ehdotettu 165 §:n 3 momentti vastaa voimassa olevan rikesakkorikkomuksista annetun lain 7 §:n 2 momenttia. Säännöksen mukaan mopoilijalle olisi mahdollista määrätä liikennevirhemaksu 1-15 kmh ylinopeudesta. Ylinopeudella tarkoitetaan sekä tiekohtaista että ajoneuvon rakenteellista ylinopeutta. Mopon rakenteellinen nopeusrajoitus on 45 kmh. Liikennevirhemaksu ei olisi mahdollinen, jos ylinopeus olisi enemmän kuin 15 kmh (muulla moottorikäyttöisellä ajoneuvolla 20 kmh).

163, 164 ja 166 §:
Tuomariliiton mukaan 1. lakiesityksen 166 §:n 1 momentin 13 kohdan mukaan 100 euron liikennevirhemaksu voidaan määrätä moottorikäyttöisen ajoneuvon kuljettajalle, jos hän tahallaan tai huolimattomuudesta rikkoo mitä ”74 §:ssä säädetään liikennevalon noudattamisesta”. Tuomariliiton käsityksen mukaan varsinainen velvoite noudattaa liikenteenohjauslaitteita, muun muassa liikennevaloja, sisältyy ehdotetun lain 8 §:n 2 momenttiin. Ehdotetussa 74 §:ssä on sen 1 momentissa liitteeseen viittaamalla selostettu liikennevalo-opastimien kuvat ja tarkoitus ja lisäksi muissa momenteissa on kerrottu, mitä liikennevalo-opasteita kunkin tienkäyttäjäryhmän on ensi- ja toissijaisesti noudatettava. Vastaava huomautus koskee myös jalankulkijan rikkomuksia koskevan ehdotetun *163 §:n 1 kohtaa* sekä moottorittoman ajoneuvon kuljettajan rikkomuksia koskevan ehdotetun *164 §:n 3 kohtaa*.

LVM:n mukaan 74 §:n 1 momentin mukaan liikennevalo-opastimien tarkoitus on esitetty liitteessä 2. Kyse on näiltä osin lakiteknisestä valinnasta, jolla pyritään helpottamaan lain

luettavuutta, ymmärrettävyyttä ja hahmotettavuutta. Liitteen 2 liikennevalo-opastimet, kuten useat muutkin liikenteenohjauslaitteet, sisältävät liikennesääntöjä (esimerkiksi liitteen 3 sääntömerkit). Esimerkiksi liitteen 2 kiinteä punainen valo osoittaa, ettei ajoneuvolla ja raitiovaunulla saa sivuuttaa 74 §:n 2 momentissa tarkoitettua pääopastinta eikä pysäytysviivaa. LVM lausuu, että velvollisuus noudattaa kiinteää punaista valoa sisältyy nimenomaisesti 1. lakiesityksen 74 §:ään; ei 8 §:n 2 momenttiin, jossa esitetään säädettäväksi tieliikenteen sääntöjen etusijajärjestyksestä.

166 §
Edellä lausuttu koskee Tuomariliiton mukaan myös 1. lakiesityksen 166 §:n 1 momentin 15 kohtaa, jossa on viitattu 84 ja 87 §:ssä tiemerkinnän noudattamisesta säädettyyn. Näistä säännöksistä 84 § sisältää tiemerkinnän määritelmän ja 87 § viittauksen liitteeseen tiemerkintöjen kuvista sekä niiden tarkoituksesta ja sijoittamisesta. Epäselväksi tällöin liitolle jää, miksi asianomainen kohta ei sisällä viittauksia myös 85 ja 86 §:iin. Tarkoitus ei voine olla, että esimerkiksi sulkuviivan (85 §:n 2 momentissa viitatun liitteen 4 taulukon 1 kuva 3) ylittämisestä ei voitaisi määrätä liikennevirhemaksua.

LVM mukaan liiton huomautus 166 §:n 1 momentin 15 kohdasta on oikea, kyseessä on viittausvirhe. LVM ehdottaa valiokunnalle, että 166 §:n 1 momentin 15 kohta muutettaisiin kuuluvaksi: ”

> 15) 84–87 §:ssä säädetään tiemerkinnän noudattamisesta.

Edellä mainitun Tuomariliiton havaitseman viittausvirheen lisäksi LVM esittää valiokunnalle korjattavaksi seuraavat viittausvirheet:

- 1. lakiesityksen 164 §:n 1 momentin 3 kohdassa viitataan 78-80 §:ään, pitäisi viitata 84-87 §:ään. Kohdan pitäisi siten kuulua:

> 3) 74, 77–80, 82, tai 84–87 §:ssä tarkoitettua liikenteenohjauslaitteen noudattamisvelvollisuutta; tai

- 1. lakiesityksen 166 §:n 1 momentin 14 kohdassa puuttuu viittaus 82 §:ään. Kohdan pitäisi siten kuulua:

> 14) 77–80 ja 82 §:ssä säädetään liikennemerkin noudattamisesta; tai

- 1. lakiesityksen 184 §:n 1 momentissa on viittaus 42–45 §:ään, pitäisi olla 43–45 §, ja 56–59 §:ään pitäisi olla 58–61 §. Momentin pitäisi kuulua:

> Tienpidossa tai vastaavassa tiellä tai sen vieressä tehtävässä työssä käytettävää ajoneuvoa saa kuljettaa tehtävän edellyttämällä tavalla erityistä varovaisuutta noudattaen 18 - 22 §:n, 43 - 45 §:n ja 58 – 61 §: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.

- 1. lakiesityksen 184 §:n 7 momentissa on viittaus 35–37 §:ään, pitäisi olla 36–38 §:ään, ja 42–44 §:ään, pitäisi olla 43–45 §:ään. Momentin pitäisi siten kuulua:

> Kunnallisessa pysäköinninvalvonnassa käytettävää ajoneuvoa saa erityistä varovaisuutta noudattaen kuljettaa tehtävän edellyttämällä tavalla 18 §:ssä säädetystä poiketen sekä pysäyttää, pysäköidä tai kuljettaa 36 - 38 ja 43 -

45 §:ssä säädetystä poiketen. Pysäköinnin valvonnassa käytettävän ajoneuvon saa, jos tehtävä sitä edellyttää, pysäköidä alueelle, missä pysäyttäminen taikka pysäköinti on liikennemerkillä kielletty.

- 1. lakiesityksen 184 §:n 8 momentissa on viittaus 19, 20, 22 ja 23 §:ään, pitäisi olla 18, 19, 20 ja 22 §:ään. Momentin pitäisi siten kuulua:

Erikoiskuljetusta saa erityistä varovaisuutta noudattaen kuljettaa 18, 19, 20 ja 22 §: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.

- 6. lakiesityksen 96 §:n 7 momentissa pitää olla rikesakon sijaan liikennevirhemaksu. Momentin pitäisi siten kuulua:

Edellä 64 §:n 1 momentissa tarkoitetun muuta kuin ajoneuvon liikennekäyttöä koske-van rekisteritietoilmoituksen tahallisesta tai huolimattomuudesta tapahtuneesta tekemättä jättämisestä voidaan määrätä ajoneuvon omistajalle tai haltijalle 70 euron *liikennevirhemaksu*.

Liikenne- ja viestintäministeriö:

Ajoneuvojen käytöstä annettua asetusta on muutettu hallituksen esityksen antamisen jälkeen siten, että Suomen ja Venäjän välillä solmitun tieliikennesopimuksen muutoksen on otettu huomioon.

Muussa kuin ETA-valtiossa rekisteröidyistä ajoneuvoista muodostuvan viisi- tai kuusiakselinen auton ja perävaunun yhdistelmän suurin sallittu massa on asetusmuutoksen jälkeen 44 tonnia aiemman 40 tonnin sijaan. Korotuksen myötä myös muissa kuin ETA-valtioissa rekisteröidyissä yhdistelmissä auton viimeisen telin ja perävaunun ensimmäisen telin välinen etäisyys on jatkossa 3,00 metriä siltojen kantavuuden kannalta ongelmallisten lyhyiden ja painavien yhdistelmien rajoittamiseksi. Lisäksi samalla on tehty tarkennus 4-akselisen telin massaan.

Korotus vastaa Venäjällä myös Suomalaisille yhdistelmille voimassa olevia rajoituksia.

Muutoksella vähennetään Liikenteen turvallisuusviraston myöntämien poikkeuslupien tarvetta ja sujuvoitetaan rajat ylittäviä kuljetuksia.

LVM ehdottaa, että oikeustilassa tapahtuneet muutokset otettaisiin huomioon nyt käsittelyssä olevan hallituksen esityksen yhteydessä muuttamalla liitettä 8 seuraavasti:

- Taulukkoon 1 sisällytettäisiin uusi kohta seuraavasti:

Perävaunun neli- tai useampiakselinen teli	24 t

-Taulukon 4 kohta c muutettaisiin kuulumaan seuraavasti:

c) viisi- tai kuusiakselinen auton ja perävaunun yhdistelmä	44t

- Taulukon 4 Kohta d poistettaisiin.

-Taulukon 4 d kohdan jälkeen lisättäisiin uusi kohta, joka kuuluisi seuraavasti:

Ajoneuvoyhdistelmässä, jonka massa on suurempi kuin 40 tonnia, auton takimmaisen ja massaltaan yli 10 tonnin perävaunun etummaisen akselin välin tulee olla vähintään 3,00 metriä.

Kimmo Kiiski
Liikenneneuvos

Liikenne- ja viestintäministeriö
Käyntiosoite
Eteläesplanadi 16
(kirjaamo)
Helsinki
Postiosoite
PL 31
00023 Valtioneuvosto
Puhelin
029516001
www.lvm.fi
etunimi.sukunimi@lvm.fi
kirjaamo@lvm.fi