

Liikenne- ja viestintäministeriölle

## LAUSUNTO TIELIIKENNELAIN KORJAUSPAKETISTA

### 1. Yleisarviointi

Hallituksen esitys uuden tieliikennelain muuttamiseen esitetyllä tavalla on tärkeä ja perusteltu. Muutostarpeen ilmaantuminen jo ennen lain voimaantuloa osoittaa, että laki sisältää liikaa sellaista yksityiskohtaista teknistä sääntelyä, joka tulevaisuudessakin tulee vaatimaan jatkuvia korjauksia. Ajoneuvojen käytöstä tiellä annettuun, 1.1.1993 voimaan tulleeseen asetukseen oli vuoteen 2019 mennessä tehty yli 50 muutosta eli keskimäärin 2 -3 muutosta joka vuosi. Tämän vuoksi olisi ollut suotavaa, että esimerkiksi tekniset määräykset lain 5 luvussa ja liitteissä olisi pääosin voitu edelleen säilyttää asetustasolla. Liikennemerkkien ja muiden määräysten sijoittaminen liitteeseen jo osoittaa, että ne ovat lakitekstiin nähden eriarvoisia.

Hallituksen esityksessä näin yksityiskohtaista sääntelyä perusteltiin rikosoikeudellisen laillisuusperiaatteen vaatimuksella, joka nähtiin ns. blanko-rangaistussäännöksen esteenä (HE 180/2017 vp s. 130). Blanko-rangaistussäännökset ovat kuitenkin edelleen mahdollisia, kunhan rangaistavan käyttäytymisen ala on lakia alemmalla säädöstasolla tehty asianmukaisin lakiin perustuvien täsmällisin valtuutuksin (ks. esim. KKO:2015:22 ja PeVM 25/1994 vp s. 8).

Kiinnitämme tässä lausunnossa yksityiskohtaisempaa huomiota niihin epäkohtiin, joihin ei ns. korjauspaketissa ole esitetty korjausta. Tärkeimpiä asioita ovat seuraavat:

1. Liikennevirhemaksun ja sakkomääräyksen soveltamisalueen välinen raja ylinopeusrikkomuksissa vaatii liikennevirhemaksun käyttöalueen laajentamista sekä siirtymäsäännökset.
2. Eräiden jäljempänä mainittavat määritelmät ja liikennesäännöt vaativat tarkastusta.
3. Kysymys on laajasta ja vaikeasti hahmotettavasta kokonaisuudesta, joka vaatii yleistä tiedottamista, viranomaisten ohjeistusta ja tienkäyttäjien kouluttamista. Tärkeätä on, että kaikki tahot ymmärtävät uudet liikennemerkit ja säännöt samalla tavalla.

Esitämmekin, että korjauspaketissa mainittujen muutosten lisäksi hallituksen esitykseen sisällytetään seuraavat muutokset:

## 2. Muutosesitykset perusteluineen

### 2.1. Piennaralueen määritelmä (2 §)

Uudessa laissa piennaralue on määritelty seuraavasti: ”pientareella ajoradasta reunaviivalla erotettua tai päällystämätöntä tien pituussuuntaista osaa”. Tämä on yleisesti tulkittu siten, että päällystetyn ajoradan ulkopuolella oleva alue katsotaan maastoksi, jossa pysäköinti on maastoliikennelain perusteella kielletty. Tämä on riippumaton siitä, onko alue esim. sorapintainen vai nurmikko.

Pysäköintivirhemaksujen jakaminen tällaisissa paikoissa liikenteen sujuvuuden kannalta oikein pysäköidyille autoille on kohtuutonta.

Säännöksen muotoilussa olisikin voitu tukeutua Liikenneviraston ohjeistukseen (Liikenneviraston ohjeita: Tien poikkileikkauksen suunnittelu, s. 7, 24, 27.

Liikennevirasto, 29/2013), jossa piennaralue on määritelty seuraavasti: Tien piennar jaetaan sorapintaiseen tukipientareeseen ja päällystettyyn pientareeseen. Sen vuoksi esitämme, että piennaralue määritellään 2 :ssä niin, että sorapintainen tienreuna kuuluu tiealueeseen eikä maastoon, jolloin lain 2 §:n 6) kohta kuuluisi seuraavasti:

*”6) pientareella ajoradasta reunaviivalla erotettua tai sorapintaisena pientareena erottuvaa tien pituussuuntaista osaa”.*

### 2.2. Tienkäyttäjän ennakointivelvollisuus

HE 180/2018 vp perustelujen mukaan tieliikenteessä vakiintunut ja korkeimman oikeuden hyväksymä luottamusperiaate säilyisi, mutta säännöstekstissä korostetaan muiden tienkäyttäjien toiminnan ennakointia siinä määrin, että se kattaisi luottamusperiaatteen vastaisesti myös toisen tienkäyttäjän liikennesääntöjen vastaisen toiminnan ennakoinnin, mikä saattaa merkitä olennaista muutosta liikennevahinkojen syyllisyys- ja korvauskysymysten ratkaisemiseen. Esitämme sen vuoksi lain 4 ja 5 §:n säännösten kirjoittamista uudelleen seuraavasti:

*4 § Tienkäyttäjän ennakointivelvollisuus:*

*Ajoneuvon hallinta on kyettävä säilyttämään kaikissa ennakoitavissa tilanteissa.*

*5 § Turvallinen ajoneuvon ja raitiovaunun kuljettaminen*

*Ajoneuvon ja raitiovaunun nopeus ja etäisyys toiseen tienkäyttäjään on sovittava sellaiseksi kuin liikenneturvallisuus edellyttää huomioon ottaen tien kunto, sää, keli, näkyvyys, ajoneuvon kuormitus ja kuorman laatu sekä muut olosuhteet. Ajoneuvo ja raitiovaunu on voitava pysäyttää edessä olevan tien näkyvällä osalla.*

### 2.3. Vasemmalle pysäköinti (36 §)

Uusi laki sallisi vasemmalle pysäköinnin taajamassa kaikilla teillä ja kaduilla, mikä voi useampia ajokaistoja ylitettäessä aiheuttaa vaaratilanteita. Esim. Saksassa tämä pysäköintimahdollisuus on rajattu vain kaksikaistaisille kaduille.

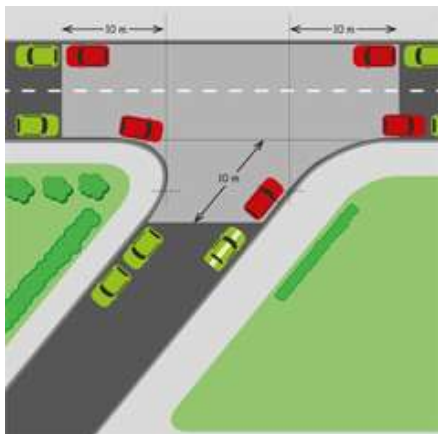
Liikenneturvallisuuden vuoksi esitämme, että vasemmalle pysäköintiä rajoitettaisiin tätä enemmän muuttamalla 36 § 1 momentin viimeinen lause seuraavasti:

*Taajamassa vasemmalle puolelle tietä pysäyttäminen ja pysäköinti on sallittu muuta liikennettä vaarantamatta ja haittaamatta myös kaksisuuntaisella tiellä silloin, jos tiellä on voimassa enintään 40 km/h nopeusrajoitus eikä se edellytä enemmän kuin yhden vastakkaiseen suuntaan olevan ajokaistan ylittämistä.*

### 2.4. Pysäköintikielto risteyksen lähellä (37 §)

Säännöksessä kielletään pysäköinti pyörätien ja ajoratojen risteyksessä sekä viittä metriä lähempänä risteävän ajoradan lähintä reunaa tai sen ajateltua jatkoa ajoradalla. Tämä aiheuttaa ongelmia erityisesti silloin, kun ajoradat risteävät toisiinsa

nähdessä vinosti, jolloin pysäköintikieltoalue saattaa jatkua pitkäänkin ajoratojen leikkauspisteestä eteenpäin. Ruotsissa pysäköinti risteysalueen lähellä perustuu etäisyyteen ajoratojen leikkauspisteistä (kuva alla).



Esitämme sen vuoksi, että lain 37 § 1) ja 2) kohdat muutetaan seuraavan sisältöisiksi:

*Ajoneuvoa ei saa pysäyttää eikä pysäköidä:*

- 1) *jalkakäytävällä, suojatiellä, pyörätiellä, pyörätien jatkeella eikä viiden metrin matkalla ennen suojatietä, risteävää pyörätietä tai ajoradan molemmin puolin sen ja risteävän pyörätien leikkauskohtaa;*
- 2) *risteyksessä eikä viittä metriä lähempänä risteävän ajoradan lähintä reunaa tai ajoradan molemmin puolin sen ja risteävän ajoradan leikkauskohtaa;*

## **2.5. Nopeusrajoituksen rikkominen moottorikäyttöisellä ajoneuvolla tai raitiovaunulla (165 §)**

Liikennevirhemaksun ja päiväsakkojärjestelmän yhteensovittamiseen ei ole tieliikennelain uudistuksen yhteydessä kiinnitetty riittävästi huomiota. Uudella tieliikennelaille kumotaan nykyisen lain 103 §:n tarkoittama liikenneriikkomusta koskeva rangaistussäännös, jolloin osa yli 20 km/h ylinopeuksista jää kokonaan seuraamuksitta. Rikoslain 23 luvun 1 §:n 3 momentin mukaan liikenneturvallisuuden vaarantamisesta ei rangaista silloin, jos tienkäyttäjän menettely on ollut omiaan aiheuttamaan vain vähäistä vaaraa. Kun liikennevirhemaksu voidaan määrätä enintään 20 km/h ylinopeudesta, sitä suuremmasta, vain vähäistä vaaraa aiheuttavasta ylinopeudesta ei voisi määrätä kumpaakaan, ei sakkoa eikä liikennevirhemaksua.

Poliisin tällä hetkellä noudattaman sakotusohjeen mukaan liikenneriikkomukseksi on pääsääntöisesti katsottava teko, jossa päiväsakkojen lukumäärä on yksittäisestä teosta alle 12 päiväsakkoa. Tällaisia tekoja voivat olla sakkotaulukon liukumien huomioon ottaen esimerkiksi jopa 29 km/h ylinopeudet (yli 60 km/h nopeusrajoitusalueilla). Liukuma-asteikkoa voidaan käyttää, kun rikkomukseen liittyy sellaisia seikkoja, joiden perusteella rikkomusta kysymyksessä olevassa tapauksessa voidaan pitää tavallista lievempänä tai vakavampana.

Sakotusohjekaani ei estä tuomioistuinta muissakin tapauksissa soveltamasta RL 23 luvun 1 §:n 3 momenttia ja hylätä syyte liikenneturvallisuuden vaarantamisesta, jos vähäistä suuremman vaaran uhkaa ei ole ollut. Mikäli liikennevirhemaksu tulee nyt säädettynä voimaan, on olemassa todellinen vaara, että osa enintään vähäistä vaaraa aiheuttavista ylinopeuksista jäisi kokonaan sanktioimatta.

Lakivaliokunnalle esittämämme huoli aiheesta sivuutettiin ylimalkaisella toteamuksella, ettei lainsäätäjän tarkoitus ole luoda seuraamusjärjestelmään mitään

aukkoa (LaVL 9/2018 vp s. 16). Hurskas tarkoitus ei kuitenkaan käytännössä toteudu. Tämä on erittäin huonoa ja rikosoikeudellisten kriminalisointiperiaatteiden vastaista lainsäädäntöä.

Useissa Euroopan maissa ylinopeus suurta matkustajamäärää tai vaarallisia aineita kuljettavilla ajoneuvoilla on arvioitu muita tapauksia vakavammiksi rikkomuksiksi. Sen vuoksi esitimme jo aiemmin, että matkustajia kuljettavan linja-auton ja vaarallisia aineita kuljettavan paketti- tai kuorma-auton kuljettajalle määrätään ankarampi seuraamus.

Toistamme nyt HE 180/2018 vp käsittelyn yhteydessä esittämämme muutosvaatimuksen, jonka mukaan tieliikennelain 165 § kirjoitettaisiin seuraavaan muotoon:

*Jos suurin sallittu liikenteenohjauslaitteella osoitettu tai ajoneuvokohtainen taikka tämän lain 10 §:n tarkoittama nopeusrajoitus on enintään 60 kilometriä tunnissa, moottorikäyttöisen ajoneuvon kuljettajalle voidaan määrätä suurimman sallitun nopeuden tahallisesta tai huolimattomuudesta tapahtuneesta ylityksestä:*

- 1) enintään 10 kilometrillä tunnissa 100 euron liikennevirhemaksu;
- 2) yli 10 kilometrillä tunnissa ja enintään 20 kilometrillä tunnissa 200 euron liikennevirhemaksu;
- 3) yli 20 kilometrillä tunnissa ja enintään 30 kilometrillä tunnissa 300 euron liikennevirhemaksu;
- 4) yli 30 kilometrillä tunnissa ja enintään 40 kilometrillä tunnissa 400 euron liikennevirhemaksu.

*Jos suurin sallittu nopeus on yli 60 kilometriä tunnissa, moottorikäyttöisen ajoneuvon kuljettajalle voidaan määrätä suurimman sallitun nopeuden tahallisesta tai huolimattomuudesta tapahtuneesta ylityksestä:*

- 1) enintään 10 kilometrillä tunnissa 70 euron liikennevirhemaksu;
- 2) yli 10 kilometrillä tunnissa ja enintään 20 kilometrillä tunnissa 140 euron liikennevirhemaksu;
- 3) yli 20 kilometrillä tunnissa ja enintään 30 kilometrillä tunnissa 210 euron liikennevirhemaksu;
- 4) yli 30 kilometrillä tunnissa ja enintään 40 kilometrillä tunnissa 280 euron liikennevirhemaksu.

Matkustajia kuljettavan linja-auton ja vaarallisia aineita kuljettavan paketti- tai kuorma-auton kuljettajalle liikennevirhemaksu tulee määrätä 1,5 -kertaisena.

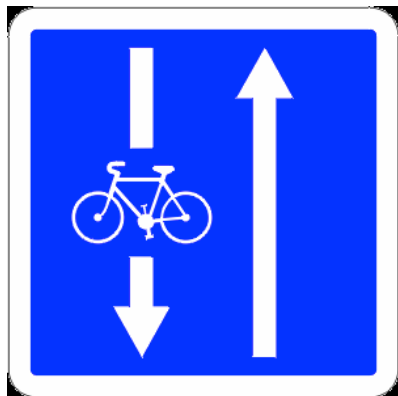
Säännöksen tarkoituksena on näin varmistaa, että kaikissa tapauksissa vain vähäistä vaaraa aiheuttanut ylinopeus sanktioidaan liikennevirhemaksulla. Muissa tapauksissa teko rangaistaan liikenneturvallisuuden vaarantamisena RL 23 luvun 1 § 1 momentin tai 23 luvun 2 §:n mukaisesti.

### **3. Säädosliite (liikennemerkki)**

#### E 14.3 Vastavirtapyöräilyn liikennemerkki

Ehdotamme, että säädosliitteeseen lisätään uusi sääntömerkki nro E14.3 seuraavin selityksin:

*Merkillä osoitetaan merkkien E14.1. ja E14.2. sijasta yksisuuntainen tie, jolla kaksisuuntainen polkupyöräliikenne on sallittu. Merkki voidaan sijoittaa myös tien vasemmalle puolelle.*



Perustelut: Yksisuuntaista tietä ajava ajoneuvon kuljettaja tietää varautua vastaan tulevaan polkupyöräliikenteeseen, jonka tulee käyttää kulkusuunnassaan tien oikeata reunaa. Liikennemerkki on hyvin yleinen monissa muissa Euroopan maissa.

*Tiementunnukset Nro M8 Pyöräilijä.*

Ehdotamme seuraavaa korjausta merkin selityksen toiseen lauseeseen:

*Merkintää käytetään myös yksisuuntaisella tiellä, jolla polkupyöräliikenne on sallittu molempiin suuntiin, osoittamaan pyöräilijän paikkaa kulkusuunnassaan tien oikeassa reunassa.*



Perustelu: Merkin avulla vahvistetaan kiellettyyn ajosuuntaan ajavan pyöräilijän paikaksi tien oikea reuna (pyöräilijän osalta kyse on kaksisuuntaisesta tiestä: TLL 19 § 1 mom.).

### L3 Suojatie

Liikennemerkkin mukaan suojatie osoitetaan valkoisella tien suuntaisella juovituksella. Sanamuodon perusteella olisi ymmärrettävä, että tiementunnus yksinään riittäisi osoittamaan suojatien, mikä erityisesti talvella aiheuttaa ongelmia. Siksi esitämme seuraavaa korjausta tiementunnuksen L3 selitykseen:

*Suojatie voidaan liikennemerkkin ohella osoittaa valkoisella tien suuntaisella juovituksella.*

Ellei tässä esittämiämme muutoksia aikataulu- tai muista syistä johtuen voida toteuttaa nyt esillä olevan korjauspaketin yhteydessä, esitämme, että ne otetaan liikenne- ja viestintäministeriössä erikseen valmisteltaviksi.

Liikenneoikeusyhdistys ry

Risto Tuori

puheenjohtaja