

# Tieliikennelain uudistus autoilun ja liikenneturvallisuuden näkökulmasta

Pasi Nieminen, toimitusjohtaja, Autoliitto

Poliisin liikenneturvallisuusseminaari  
25.10.2017



# Tieliikennelaki

- Nykyinen tieliikennelaki tuli voimaan huhtikuussa 1982. Sitä on muutettu kymmeniä kertoja ja täydennetty lukuisin asetuksin
- Nyt on korkea aika uusia lainsäädäntö
- Tieliikenne on liikennemuodoista merkittävin  
→ 93 % henkilöliikenteestä, 72 % henkilöautolla, 65 % tavaraliikenteen tonnakilometreistä, 88 % tonneista

# TIELIIKENNELAKI

## Suojatiesäännöt

- Suojateiden merkitsemistä ehdotetaan sekä liikennemerkkein että tiemerkinnoin.

→ *Ehdotus on hyvä.*



- Enää ei saisi ohittaa suojatien kohdalla keskiviiva ylittäen, kuten tähän asti on voinut tehdä.

→ *Ehdotus on hyvä.*

# TIELIIKENNELAKI

## Pyöräily säännösten muutoksia

- Kantavana tavoitteena polkupyöräilyn entistä parempi huomioon ottaminen liikenteessä.
- Uusi käsite ”pyöräkatu”. Se määriteltäisiin alkamis- ja loppumismerkillä. Kadulla olisi jalkakäytävät ja ajorata, ja pyöräilijöillä olisi etuoikeus ajoradan käyttöön. Autoilijat saisivat myös ajaa kadulla, mutta heidän tulisi antaa esteetön kulku pyöräilijöille ja sovittaa nopeutensa pyöräliikenteen mukaiseksi.  
→ *Esitys on epäselvä. Tarvitaanko uutta katutyyppeä pihakadun ja kävelykadun lisäksi? Pihakadulla on 20 km/h nopeusrajoitus. Pyöräkadulle ei ole nopeusrajoitusta säädetty pyörille eikä autoille.*



# TIELIIKENNELAKI

## Pyöräily säännösten muutoksia

- Pyörätien jatketta ei enää maalattaisi yli ajoradan kaikkialla, vaan ainoastaan sellaisiin paikkoihin, joissa väistämismääräys kuuluu autoilijalle.

→ *Esitys on hyvä ja selkeyttää asiaa*

- Kaksisuuntainen pyöräily haluttaisiin sallia myös yksisuuntaisella kadulla. ”Kielletty ajosuunta”-liikennemerkki olisi mahdollista varustaa lisäkilvellä ”Ei koske pyöräilijöitä”.

→ *Autoliitto ei kannata esitystä. Se heikentää turvallisuutta*

- Uusi liikennemerkki: ”Väistämismääräys pyöräilijän tienylityspaikassa”

→ *Esitys on hyvä*



# TIELIIKENNELAKI

## Lievennyksiä ja ei-lievennyksiä

- Kevytperävaunuyhdistelmien suurin sallittu nopeus nousisi 80 km/h:sta 100 kilometriin tunnissa.  
→ *Esitys on hyvä*
- Paketti- huolto- ja matkailuautojen (enintään 3500 kg) ajoneuvokohtaisista 80 km/h:n rajoituksista luovuttaisiin. Ne rinnastettaisiin nopeuden suhteen henkilöautoihin.  
→ *Esitys on hyvä*
- Mopojen 45 km/h pysyisi ennallaan (EU –määräys)
- Kypäränkäyttösuosituksesta ja heijastimenkäyttösuosituksesta luovuttaisiin.  
→ *Jos vaihtoehtona on kriminalisointi tai suosituksesta luopuminen, pitäisi valita kriminalisointi liikenneturvallisuuden takia*

# TIELIIKENNELAKI

## Käyttöön vähimmäisnopeudet

- Vähimmäisnopeuden alainen tieosa määriteltäisiin alkamis- ja päättymismerkillä.  
→ *Eesitys on hyvä*
- ”Merkissä oleva luku osoittaa ajoneuvon nopeuden kilometreinä tunnissa, jota ei saa alittaa, ellei liikennetilanne sitä edellytä.”



# TIELIIKENNELAKI

## Kaista-ajo

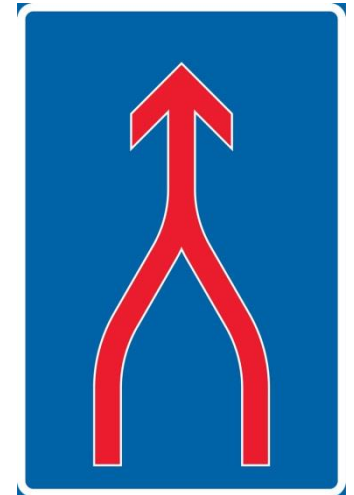
- Ajokaistan vaihto tapahtuisi samoilla säännöillä kuin tähänkin asti, mutta uutuuena ehdotuksessa on 35 §:n toinen momentti:  
”Jos toinen ajoneuvo osoittaa suuntamerkillä aikovansa vaihtaa kaistaa, nopeutta lisäämällä tai muulla tavoin ei saa vaikeuttaa kaistanvaihtoa”.  
→ *Ongelmia voi syntyä siitä, kenen pitää törmäystilanteen jälkeen osoittaa suuntavalon käyttö tai käyttämättömyys. Nykyinen sääntö on parempi*
- Auton saisi pysäköidä menosuunnassa kadun vasemmalle puolelle.  
→ *Joissakin paikoissa aiheuttaisi ongelmia (monikaistaiset tiet, raitioteiden yhteydessä yms.) Voitaisiin sallia liikennemerkillä.*



# TIELIIKENNELAKI

## Kaista-ajo

- Nykyisessä tieliikennelaissa oikea kaista kaikille ohjeellinen. Nyt sääntöä ehdotetaan muotoon:  
”Jos ajosuunnassa on vähintään kaksi ajokaistaa, ajoneuvoa on kuljetettava oikeanpuoleisimmalla ajokaistalla taikka muuta kaistaa pitkin, jos se käy haitatta päinsä.”
- Ajokaistojen yhdistyminen:  
”Merkillä osoitetaan kahden ajokaistan yhdistyminen, jossa ajoneuvot toisensa huomioon ottaen vuorotellen siirtyvät jatkuvalla ajokaistalle.”  
(Ns. vetoketjuperiaate)  
→ *Ongelmaksi muodostuu tulkinnallisten tilanteiden syntyminen kolaritapauksissa, jos ajojärjestystä sekoitetaan liikennemerkillä. Vetoketjuperiaate on kuitenkin toivottava ja hyvä toimintatapa.*



# TIELIIKENNELAKI

## Luottamusperiaate eli ennalta-arvattavuus

- Pelkistettynä se tarkoittaa sitä, voiko toinen liikenteen osapuoli luottaa siihen, että toinen noudattaa voimassa olevaa lakia.
- Kyseessä vanha hyväksytty periaate.
- Luonnoksessa todetaan, että tieliikenteessä keskeisesti katsotun luottamusperiaatteen mukaan liikennesääntöjä noudattavalla tienkäyttäjällä on **pääsääntöisesti** oikeus luottaa myös toisen tienkäyttäjän noudattavan liikennesääntöjä. Tekstissä nostetaan esiin myös ns. liikenteen arvaamattomien tekijöiden eli lasten, vanhusten ja aistiviallisten erikoisasema. Näiden käyttäytymiseen lain vaatimalla tavalla autoilijalla ei ole oikeutta luottaa.

# TIELIIKENNELAKI

## Uusi ennakointivelvoite

- Ehdotuksessa on uusi käsite ”ennakointivelvoite”, josta todetaan, että tienkäyttäjän tulee **pyrkiä** varautumaan myös toisen tienkäyttäjän virheisiin.
- Pitääkö siis varautua toisten laittomaan toimintaan?
- Suora lainaus:  
”Luottamusperiaate ei sovellu tapauksiin, joissa kuljettajalla on tai olisi pitänyt olla aihetta epäillä toisen laiminlyöväen liikennesääntöjen noudattamisen, esimerkiksi väistämisvelvollisuuden.”

→ *Esitys lisää tulkinnanvaraisuutta ja sen myötä on mahdollista, että myötävaikutusalennuksen käyttö vahingoissa vähenisi entisestään. Nykyinen luottamusperiaate on hyvä, eikä se poista tienkäyttäjän huolellisuusvelvoitetta, eikä ole nytkään ehdoton ja yksipuoleisesti oikeuksia luova periaate.*

# TIELIIKENNELAKI

## Uudet talvirengassäännöt

- Marraskuun alusta maaliskuun loppuun talvirenkaat pakolliset vain, mikäli sää tai keli sitä edellyttää. Kesärenkaita saisi siis käyttää silloin, kun se kelin puolesta on mahdollista. Jos ajoradalla on lunta tai jäätä, kesärenkailla ajaminen ei olisi sallittua.  
→ *Esitys on hyvä.*
- Nastarenkaiden sallittu käyttöaika olisi sama kuin ehdollinen talvirengaspakko.  
→ *Esitys on hyvä*
- Nastarenkailla ajamisen kieltävä merkki otettaisiin käyttöön.  
→ *Ei tarvetta eikä perusteluja kieltomerkillle. Jokaisella tulee olla oikeus valita itselleen turvallisin rengastyyppejä eikä heidän liikkumista tule rajoittaa.*



# TIELIIKENNELAKI

## U-käännös

- Oikealle kääntyminen kielletty –merkillä olisi tarkoitus kieltää myös U-käännös  
→ *Onko tarpeen kieltää erikseen myös U-käännös vasemmalle kiellettyäessä oikealle kääntyminen? U-käännös oikealle ei yleensä ole mahdollinen tai ainakin se on varsin harvinainen. Tarvittaessa tämä voidaan osoittaa erikseen merkillä C20 (U-käännös kielletty)*



# TIELIIKENNELAKI

## Liikennevirhemaksujärjestelmä

- Liikennevirhemaksuilla hoidettaisiin hallinnollisena menettelynä kaikista pienehköistä liikennesrikkomuksista rankaiseminen. Samalla luovuttaisiin rikesakoista ja lievimmistä päiväsakkorangaistuksista.
- Uusi virhemaksu olisi rikesakon kaltainen kiinteä maksu. Maksu vaihtelisi teon moitittavuuden mukaan 20 – 400 euron välillä.
- Esimerkiksi tyypillisistä jalankulkijoiden rikkomuksista 20 euron maksu. Polkupyöräilijöiden virheet 40 euron arvoisia.

# TIELIIKENNELAKI

## Liikennevirhemaksujärjestelmä

- Ehdotettuja autoilijoiden maksuja:  
Turvavöiden käyttämättömyydestä 70 €, punaisia liikennevaloja päin ajamisesta 100 €, liikennemerkkin noudattamatta jättämisestä 100 €, matkapuhelimeen puhumisesta luuri kourassa 100 €, väärästä kuormaamisesta tai virheellisestä perävaunun kytkennästä 140 € jne...
- Ylinopeudet:  
Hinnoiteltu 5 km/h:n portain 30 km/h:n ylityksiin saakka. Pieninkin ylitys (enintään 5 km/h) tuottaa 70 euron virhemaksun, kun nopeusrajoitus on enintään 60 km/h. Suurempien rajoitusten alueella virhemaksu 50 eurosta alkaen. Suurimmat ylitykset (21-25 km/h tai 26-30 km/h) tuottaisivat molemmissa tapauksissa 300 tai 400 euron maksun.  
→ *Kiinteän sakon laajennus on kannatettava, mutta se tulisi tehdä rikesakon soveltamisalaa laajentamalla, ei tuoda uutta liikennevirhemaksua. Puuttumiskynnyksen todellinen alentaminen vaikuttaisi käytännössä samalla tavalla, kuin nopeusrajoituksen alentaminen. Haetaanko sakkokorotusten kaatumisen jälkeen uutta tapaa kerätä valtiolle rahaa?*

# TIELIIKENNELAKI

## Liikennevirhemaksujärjestelmä

- Päiväsakkorangaistukset alkaisivat vasta 31 km/h:n ylityksistä nykyisen 21 km/h:n sijaan.  
→ *Esitys on hyvä.*
- Haltijavastuu eli rikkomuksesta voitaisiin määrätä ajoneuvokohtainen liikennevirhemaksu tietämättä, kuka ajoneuvoa oli ajanut. Virhemaksuvaatimus lähetettäisiin rekisteriin merkitylle omistajalle, haltijalle, tilapäiselle käyttäjälle tai käyttövastaavalle. Tämän jälkeen olisi osoitettava, kuka oli tehnyt rikkeen, jos itse katsoo olevansa syytön (Ns. käännetty todistustaakka).  
→ *haltijavastuu todistustaakan kääntämisineen ei kuulu oikeusvaltion periaatteisiin ja hyvään seuraamusjärjestelmään. Muutos mahdollistaisi seuraamusten kohdistumisen ilmoituksenvaraisesti ilman tekijän henkilöllisyyden varmistamista. Menettely on oikeusturvan kannalta kyseenalainen, kun ajokieltoja voidaan määrätä ylinopeussakkojen perusteella henkilöille, jotka eivät todistetusti ole ajoneuvoa itse kuljettaneet.*



# TIELIIKENNELAKI

## Ajokiellon määräytymisperuste lievissä tapauksissa

- Voimassa olevan lain mukaan ajokielto määrätään, jos rikkomuksia on vuodessa kolme tai kahdessa vuodessa neljä. Ylinopeusrikkomukset voivat olla kuinka vähäisiä tahansa.
- Ehdotuksen mukaan nopeusrikkomuksissa tulee olla ylinopeutta vähintään 10 km/h (enintään 60 km/h:n alueilla) tai yli 15 km/h (yli 60 km/h:n alueilla), jotta ne vaikuttaisivat ajokiellon määräämiseen.
- Eräät muut lievät rikkomukset, kuten matkapuhelimeen puhuminen luuri kädessä, vaikuttaisivat ajokiellon määräämiseen samalla tavalla kuin nykyisinkin.

# TIELIIKENNELAKI

## Maisteissa olevan matkan keskeyttäminen

- Poliisille haluttaisiin antaa oikeus tarvittaessa ("voisi") estää alkoholia nauttineen, mutta alle 0,5 promillea veressään olevan moottorikäyttöisen ajoneuvon kuljettajan matkan jatkaminen.  
→ *Ehdollinen muotoilu on kestävä. Kenen ajo keskeytetään ja kenen ei? Määräaikainen ajokielto teosta, joka ei ole rangaistava. Miten valvotaan? Miten kiellon rikkomisesta rangaistaan? Vähäenkään määrä alkoholia ei kuulu liikenteeseen, mutta liikkumisen rajoittaminen ei-rangaistavaksi määrätyn seikan perusteella soveltuu huonosti meidän oikeusjärjestelmäämme, varsinkin kun huomioidaan se, ettei näiden kuljettajien osuus onnettomuuksissa poikkea täysin selvistä kuljettajista.*



# TIELIIKENNELAKI

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

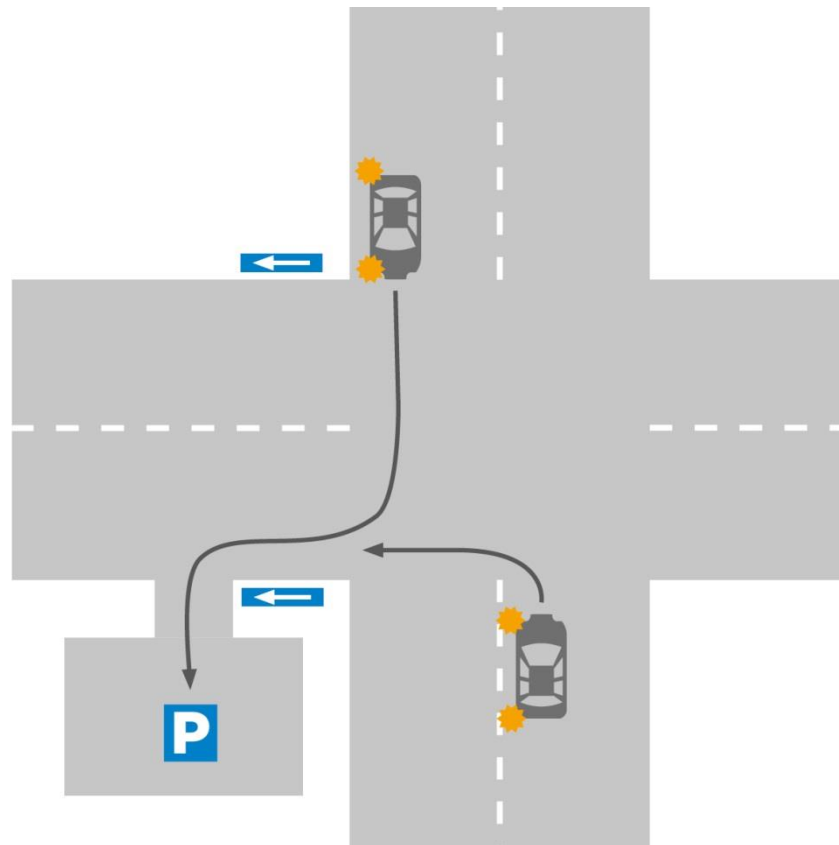


- Luonnoksessa esitetään keltaisen viivan korvaamista valkoisella viivalla kustannussyillä, kansainvälisellä käytännöllä ja autonomisilla autoilla.
- Keltaisen viivan korvaaminen valkoisella viivalla voi aiheuttaa ongelmia Suomen olosuhteissa



# 23 §

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



# 27 §

Luonnoksen muotoilu mahdollistaa kaistalla olevalta pysäkiltä linja-auton liikkeellelähdön niin, että se tapahtuu etuoikeutetusti viereistä kaistaa käyttämällä, vaikka siihen ei ole mitään tarvetta.



# TIELIIKENNELAKI

## Näitä ei ehdoteta (vain muutama esimerkki)

- Talvinopeusrajoitusten voimassa oleminen vain liukkaalla kelillä.  
→ *Olisi talvirengassäännön myötä mahdollista. Kun on talvirengaspakko, olisivat talvirajoitukset voimassa. Kiinteillä liikennemerkkeillä, ei kaksi kertaa vuodessa tehtävää vaihtotyötä.*
- Sallitun joutokäyntiajan pidentäminen talviolosuhteissa näkyvyyden varmistamiseksi. (Nyt enintään 4 minuuttia!)  
→ *Ei välttämättä riitä varmistamaan näkyvyyttä. Rajoitusta tulisi lieventää.*
- Oikealle kääntyminen punaisten valojen palaessa  
→ *kääntymisen salliminen olisi mahdollista monissa risteyksissä. Esitämme, että kääntyminen punaisen valon palaessa sallittaisiin erillisellä liikennemerkillä, joka edellyttäisi aina pysähtymistä ennen kääntymistä.*