

Kysymyksiä ja vastauksia tieliikennelain kokonaisuudistuksesta

15.2.2017

Lakihankkeen aineisto on LVM:n Mahti-järjestelmässä osoitteessa
<https://www.lvm.fi/asiakirjat-aikajarjestyksessa/-/mahti/asianasiakirjat/63026>

Lakiuudistuksen valmistelu

Miksi laki uudistetaan?

Tieliikennelakiin vuodelta 1981 ja sen nojalla annettuihin asetuksiin on niiden voimaantulon jälkeen tehty lukuisia muutoksia. Muun muassa tästä syystä lainsäädäntö on kokonaisuutena jossain määrin hankalaa hallita.

Säädökset on haluttu koota yhdeksi laiksi, jolla lakia nykyaikaistetaan ja sujuvoitetaan, ja siitä poistetaan nykyisten säännösten puutteita ja tulkinnanvaraisuuksia.

Lisäksi uudistuksella varaudutaan tieliikenteen nopeaan tekniseen kehitykseen, digitalisaatioon ja automaatioon, ja luodaan puitteen liikenteen sujuvuudelle ja turvallisuudelle myös tulevaisuudessa.

Tieliikennelain uudistuksella toimeenpannaan valtioneuvoston joulukuussa 2016 tekemä periaatepäätös tieliikenteen turvallisuuden parantamisesta.

Miten sitä on valmisteltu?

Uudistushanke käynnistyi vuonna 2013. Esitysluonnoksen valmisteluun virkatyönä, työryhmissä ja erillisissä valmisteluhankkeissa ovat osallistuneet liikenne- ja viestintäministeriön johdolla eri ministeriöiden ja viranomaisten lisäksi liikennealan kansalaisjärjestöt ja yhdistykset.

Lapset ja nuoret ovat saaneet roolin lain valmistelussa ”Nuorten ääni liikenneturvallisuudelle” -hankkeen kautta. Liikennesääntöehdotuksia on ollut kommentoitavina otakantaa.fi-palvelussa. Lisäksi on järjestetty seminaareja ja kuulemistilaisuuksia.

Ovatko valmisteluasiakirjat julkisia? Mistä niitä voi lukea?

Aineisto on koottu liikenne- ja viestintäministeriön sivustolle <https://www.lvm.fi/asiakirjat-aikajarjestyksessa/-/mahti/asianasiakirjat/63026>

Aineistoa on kattavasti myös eduskunnan kirjaston sivulla https://www.eduskunta.fi/FI/tietoeduskunnasta/kirjasto/aineistot/kotimainen_oikeus/LATI/Sivut/tieliikennelain-kokonaisuudistus.aspx

Ketkä saavat antaa lausuntoja?

Lausuntoja voi antaa kuka tahansa. Lausuntopyyntö on osoitteessa www.lausuntopalvelu.fi. Lausuntoaika päättyy 13.4.2017.

Milloin uusi laki tulisi voimaan?

Tavoite olisi antaa hallituksen esitys eduskunnan käsiteltäväksi syksyllä 2017. Uuden lain voimaantulon ajankohtaa on hankala arvioida, koska se riippuu eduskuntakäsittelyyn kuluva ajasta.

Esitysluonnos sisältää myös siirtymäaikoja. Esimerkiksi liikennevirhemaksun kohdalla siirtymäaika olisi kaksi vuotta lain voimaantulosta. Uuteen järjestelmään siirtyminen edellyttäisi myös tietojärjestelmämuutoksia, joiden tekeminen vaatisi aikaa.

Lain sisältö ja muutokset

Mistä uusi laki muodostuu?

Laki muodostuu seitsemästä kokonaisuudesta:

1. lain yleisistä säännöistä esim. määritelmistä
2. liikenteen periaatteista
3. liikennesäännöistä
4. liikenteenohjauksesta
5. ajoneuvojen käytöstä tiellä
6. liikennevirhemaksusta
7. erinäisistä säännöistä.

Onko maastoliikenne sisällytetty uuteen tieliikennelakiin?

Liikenteestä maastossa säädetään maastoliikennelaissa. Tieliikennelaki ulottuisi maastoliikenteeseen kuitenkin niin, että tieliikennelain suojavarusteita (esim. suojakypärän käyttö) ja henkilökuormitusta koskevia säännöksiä sovellettaisiin myös maastoliikenteeseen.

Mitä ovat ne tulkinnanvaraisuudet, jotka nykyisestä laista poistetaan?

Esimerkkejä:

- Polkupyörän ja muun ajoneuvon kuljettaminen suojatiellä; esityksessä kuljettaminen olisi selvästi mahdollistettu.
- Polkupyöräkypärän käyttö ei ole tällä hetkellä yksiselitteistä, koska sitä on käytettävä "yleensä". Esitysluonnoksen mukaan kypärän käyttösuositus poistuisi laista.
- Raitiovaunun väistämistä selkeytettäisiin; kaikki väistäisivät ratikkaa lukuun ottamatta suojatietä, jossa kaikki ajoneuvot ja ratikat antavat jalankulkijalle esteettömän kulun.

Tuleeko vanhoihin liikennesääntöihin suuria muutoksia?

Ei tule, koska liikennesäännöt perustuvat kansainväliseen tieliikennesopimukseen, ns. Wienin sopimukseen. Kansainväliset liikennesäännöt mahdollistavat kansainvälisen liikenteen sujumisen ja auttavat hahmottamaan liikennejärjestelmää riippumatta siitä, missä maassa liikutaan.

Tuleeko aivan uusia liikennesääntöjä?

Tulee. Esimerkkejä:

- Jalankulkijan olisi käytettävä tien ylitykseen ali- tai ylikulkua, jos sellainen olisi lähellä.
- Ajoneuvolle annettaisiin mahdollisuus poistua risteyksestä sopivinta ajokaistaa käyttäen muuta liikennettä vaarantamatta ja haittaamatta, jos risteävällä ajoradalla on kaksi tai useampia kaistoja. Käytännössä toimiva sääntö otettaisiin ajoneuvon kuljettamista koskevien liikennesääntöjen joukkoon.
- Pyöräillä voisi yksisuuntaisella ajoradalla ajosuuntaa vastaan, jos tästä olisi ilmoitettu liikennemerkillä. Sääntely edistäisi pyöräilyä.

Muuttuvatko liikennemerkit?

Uusia liikennemerkkejä olisivat esimerkiksi nastarenkaiden käytön kieltö, väistämisvelvollisuus pyöräilijän tienylityspaikassa ja vähimmäisnopeus.

Nykyisten liikennemerkkien symboliikkaa, esim. kuvia, yksinkertaistettaisiin.

Muuttuvatko nopeusrajoitukset?

Tienpitäjä päättäisi edelleen tiekohtaisesta nopeusrajoituksesta.

- Yleisrajoituksesta 50 km/h taajamassa ja 80 km/h sen ulkopuolella säädettäisiin laissa.
- Ajoneuvokohtaisiin nopeusrajoituksiin esitetään muutoksia: pakettiautojen ja matkailuautojen ajoneuvokohtaisista nopeusrajoituksista luovuttaisiin.
- ”Jokamiehen peräkärä” eli alle 750 kilon keskiakseliperävaunua voisi vetää 100 km/h.

Ajoneuvokohtaisten nopeusrajoitusten nostolla vähennettäisiin mm. ohitustarvetta, millä voisi olla myönteisiä liikenneturvallisuusvaikutuksia.

Talvirenkaat

Mitä muutoksia esitetään talvirengasmääräyksiin?

Talvirengasmääräyksiä laajennettaisiin paremmin vastaamaan Suomen vaihtuvia keliolosuhteita. Talvirenkaita olisi käytettävä marraskuun alun ja maaliskuun lopun välisenä aikana silloin, kun sää tai keli sitä edellyttää. Nykyisin käyttöpakko on joulukuu-helmikuu sää- tai kelioloista riippumatta.

Kuka määrittelee, milloin on sellainen talvikeli, että talvirenkaita pitää käyttää?

Vastuu olisi kuljettajalla. Jos tiellä on lunta tai jäätä eri olomuodoissa, on käytettävä talvirenkaita.

Yksittäistapauksessa liikenteenvalvoja, käytännössä useimmin poliisi, määritteli ovatko olosuhteet sellaiset, että talvirenkaita olisi käytettävä. Väärästä rengasvalinnasta voitaisiin määrätä liikennevirhemaksu.

Rangaistusjärjestelmä

Muuttuuko sakotusjärjestelmä? Entä sakkojen määrä?

Lievemmissä rikkeissä luovuttaisiin rikesakkoihin ja sakkomenettelyyn perustuvasta järjestelmästä ja säädettäisiin uusi laaja-alainen liikennevirhemaksu järjestelmiseen.

Uusi virhemaksu olisi rikesakon kaltainen kiinteä maksu. Maksu vaihtelisi teon moitittavuuden mukaan 20–400 euron välillä. Maksujen määrä perustuisi monilta osin rikesakkorikkomuksista annetussa laissa säädettyihin rahamääriin. Esimerkiksi ylinopeudesta voitaisiin määrätä maksimissaan 400 euron maksu. Pienimmillään maksu ylinopeudesta olisi 50 euroa, kun se nyt on 140 euroa.

Automaattisen liikennevalvonnan yhteydessä havaitusta rikkomuksesta voitaisiin määrätä ajoneuvokohtainen liikennevirhemaksu. Ajoneuvokohtaisesta liikennevirhemaksusta vastaisi ajoneuvon rekisteriin merkitty omistaja, haltija, tilapäinen käyttäjä tai käyttövastaava, jolleivät he osoittaisi todennäköiseksi, etteivät olleet kuljettajina tekohetkellä.

Liikennevirhemaksun määräisi liikenteenvalvoja, yleensä poliisi, myös rajavartiomies ja tullimies voisi määrätä virhemaksun toimialallaan, niin kuin siitä on erikseen säädetty. Maksun saisi valtio.

Liikennevirhemaksu voisi vaikuttaa ajo-oikeuteen. Esityksessä ehdotetaan kuitenkin, ettei ajo-oikeuteen vaikuttaisi alle 10 km/h:n ylinopeus alle 60 km/h nopeusrajoitusalueella, eikä alle 15 km/h:n ylinopeus yli 60 km/h nopeusrajoitusalueella.

Punaisia päin ajamisen voisi käsitellä liikennevirhemaksulla, ja toistuvana rikkomuksena se vaikuttaisi ajo-oikeuteen. Nykyisin valorikkomuksesta voi määrätä vain päiväsakkoja. Myös matkapuhelimeen puhumisesta ajon aikana voitaisiin määrätä virhemaksu ja se vaikuttaisi ajo-oikeuteen, kuten nytkin on asian laita rikesakkorikkomuksena.

Muuttuisiko raja, jota suuremmista ylinopeuksista seuraisi päiväsakkorangaistus?

Nykyisin kiinteän suuruisia rikesakkoja voi määrätä yksinkertaisemmassa menettelyssä vain maksimissaan 20 km/h ylinopeuksista. Sitä suuremmista ylinopeuksista on nykyisin määrättävä päiväsakkorangaistus, joka on menettelyltään huomattavasti raskaampi.

Nyt ehdotetaan, että tieliikennevirhemaksun raja olisi 20 km/h sijasta 30 km/h:n ylinopeus, jolloin poliisilla olisi tosiasiansa mahdollisuus puuttua samoilla resursseilla useampiin ylinopeuksiin kuin nykyään.

Liikenteen automaatio, automaattiajaminen

Miten liikenteen automaatio on otettu huomioon?

On otettu huomioon. Uudessa tieliikennelaissa säädettäisiin esimerkiksi, että tienkäyttäjä olisi myös ajoneuvoa muualta kuin auton sisältä tai tieltä ohjaava. Tämä mahdollistaisi monimuotoisesti ajoneuvojen automaattista käyttämistä.

Teknisten laitteiden käyttöä ajon aikana täsmennettäisiin. Ajamista tukevien järjestelmien käyttäminen tulee jo tällä hetkellä olla mahdollista. Laitteiden käyttö ei kuitenkaan saa vaarantaa liikennettä.

Onko automaattiajamisen vastuukysymykset jo määritelty?

Kansainvälinen tieliikennesopimus perustuu kuljettajan vastuuseen ajoneuvostaan, samoin tieliikennelaki ja rikoslaki. Liikenteen omaisuusvahingoista vastaa pääsäännön mukaan niiden aiheuttaja.

Vastuullinen voi jo tällä hetkellä olla myös ajoneuvon valmistaja tai maahantuoja, jos esimerkiksi ajoneuvon automaattinen toiminto aiheuttaisi onnettomuuden. Tietoa tällaisista on toistaiseksi vähän.

Kuka vastaa, jos sattuu vahinko, eikä kuljettajaa saada selville? Entä jos auto hakkeroidaan?

Nykyisinkin on usein tilanteita, jossa liikenneonnettomuuden aiheuttaja ei selviä, esim. kauppojen parkkipaikoilla tapahtuvissa lievissä törmäyksissä. Liikennevakuutusjärjestelmä on rakennettu niin, että henkilövahingot korvataan aina vakuutuksen ”yhteisestä potista”. Monella on myös kaskovakuutus korvaamassa aineellisia vahinkoja.

Rikosoikeusjärjestelmä on myös liikennerikosten osalta rakennettu niin, että ihminen on loppupelissä vastuussa rikoksesta. Jos hakkeroinnista aiheutuu liikennevahinko, hakkeri on vastuussa samalla tavalla kuin muunkin ilkeän tekijä liikenteessä.

Erityisryhmät

Tuleeko vammaispysäköintiin muutoksia?

Vammaispysäköinti-käsitteestä luovuttaisiin. Tilalle tulisi liikuntarajoitteisen pysäköintitunnus.

Pysäköintitunnuksella ei saisi pysäköidä sellaiselle alueelle tai paikalle, joka on osoitettu liikennemerkillä vai tiettyjen ajoneuvojen pysäköintiin, esimerkiksi linja-autojen, taksien, ambulanssien, valtion virka-autojen tai diplomaattiautojen käyttöön.

Pyöräily ja kävely

Millaisia muutoksia on tulossa pyöräily säännöksiin?

Pyöräilyä koskevia sääntöjä uudistettaisiin mm. seuraavasti:

- Pyörään tulisi pakolliseksi varusteeksi punaista valoa näyttävä takavalaisin, kun ajetaan pimeässä tai hämärässä.
- Pyörätieltä ajoradalle tulevan pyöräilijän väistämisvelvollisuus säilyisi ennallaan, mutta pyörätien jatkeen tiemerkin merkittäisiin vain, kun autoilija olisi väistämisvelvollinen liikennemerkillä tai liikennevalo-ohjatussa ylityksessä. Muutos olisi tärkeä väistämissäännön ymmärrettävyyden kannalta: pyörätien jatkeen tiemerkin olisi merkki pyöräilijälle siitä, että autoilijalla velvollisuus väistää.
- Ajosuunnassa vasemmalla puolella sijaitsevan pyörätien käyttövelvollisuutta lievennettäisiin: pyöräilijä saisi käyttää myös ajoradan oikeaa reunaa tai piennarta, jos se on kulkureitin tai muun vastaavan syyn takia turvallisempaa.

- Yksisuuntaisella ajoradalla voisi pyöräillä ajosuuntaa vastaan, jos tästä olisi ilmoitettu liikennemerkillä.
- Uusi liikennemerkki olisi pyöräkatu, jolla autoilijan tulisi muun muassa sovittaa nopeutensa pyörien liikenteen mukaiseksi.
- Kaksisuuntaisesta pyörätiestä varoittavaa lisäkilpeä olisi käytettävä aina kärkikolmion yhteydessä, kun paikalla on kaksisuuntainen pyörätie.
- Tiemerkintä *pyörätien jatke* merkittäisiin vain, kun autoilija olisi väistämisvelvollinen liikennemerkkin perusteella tai kun ylityspaikalla on liikennevalot. Muutos olisi tärkeä väistämissäännön ymmärrettävyyden ja liikenneturvallisuuden kannalta. Muutoksella liikennesääntö ja liikennejärjestely saataisiin tukemaan paremmin toisiaan.
- Polkupyöräilyn suojakypärän käyttösuosituksesta luovuttaisiin.

Miksi polkupyöräkypärän ja heijastimen käyttösuosituksesta luovutaan? Eikö se johda vakavampiin liikenneonnettomuuksiin?

Laki, jonka rikkomisesta ei seuraa mitään, on omiaan heikentämään yleistä lainkuuliaisuutta, eikä poliisin resursseja pidä suunnata suositusten valvontaan.

Pakottamista tehokkaampaa on vaikuttaa asenteisiin ja kannustaa kypärän tai heijastimen käyttöön. Koko tieliikennelain kokonaisuudistuksen yhtenä tavoitteena on alusta asti ollut lisätä tienkäyttäjien omaa vastuullisuutta liikenneturvallisuudesta.

Liikenneturva, vakuutusyhtiöt sekä vaate- ja varustevalmistajat ovat tehneet hyvää työtä sen eteen, että saatavilla olisi käyttäjien tarpeiden mukaisia ja haluttuja varusteita, joiden käyttö koettaisiin hyödylliseksi. Vertailun vuoksi esimerkiksi laskettelukeskuksissa kypärän käyttö on Suomessa erittäin yleistä ilman mainintoja laissa tai edes hiihtokeskusten säännöissä.

Lisäksi lainvalmistelussa todettiin, että kypäräpakko olisi ongelmallinen myös esimerkiksi uudenlaisten yhteiskäyttöisten kaupunkipyörien käytettävyyden kannalta. Kaupunkipyörät ovat lisääntymässä Suomessa.

Puututaanko kävelykaduille ja jalkakäytävälle pysäköintiin?

Jalkakäytävälle pysäköinti on jatkossa kiellettyä kuten nykyisinkin. On kuitenkin tärkeää sallia tilapäinen pysäyttäminen turvallisuutta vaarantamatta esim. kuorman lastaamisen tai purkamisen ajaksi silloin, kun parkkipaikkoja ei ole saatavilla. Siksi lakiin ehdotetaan lisättäväksi uusi liikennemerkki, jolla osoitettaisiin kuormauspaikka. Tämä helpottaa kuljetuslogistiikan järjestämistä.

Muuttuvatko pyöräilijän ja auton väistämissäännöt?

- Pyörätieltä ajoradalle tulevan pyöräilijän väistämisvelvollisuus säilyisi ennallaan, mutta pyörätien jatkeen tiemerkintä merkittäisiin vain, kun autoilija olisi väistämisvelvollinen liikennemerkkin perusteella tai liikennevalo-ohjatussa ylityksessä. Muutos olisi tärkeä väistämissäännön ymmärrettävyyden kannalta: pyörätien jatkeen tiemerkintä olisi merkki pyöräilijälle siitä, että autoilijalla velvollisuus väistää.
- Pyörätietä ylittävän ajoneuvon olisi väistettävä sekä jalankulkijaa että pyöräilijää. Tällä hetkellä väistämisvelvollisuus on vain jalankulkijaa kohtaan, ellei liikennemerkillä muuta osoiteta.

- Lisäksi väistämäsääntöjä tarkistettaisiin siten, että raitiovaunulle olisi annettava risteyksessä kaikissa tilanteissa esteetön kulku, ellei liikennemerkillä tai liikennevalolla raitiovaunulle toisin osoiteta.