

varapuheenjohtaja Lars Nummelin Moottori-
pyöräkerho 69 ry:stä, varapuheenjohtaja Tuomas Aarnio Liikennepoliittinen yhdistys Enemistöstä, pääsihteeri Antti Syvälahti Autourheilun kansallisesta kilpailulautakunnasta, ylläkäri Juhana Idänpään-Heikkilä Suomen liikennelääketieteen yhdistyksestä, puheenjohtaja Olavi Bäcklund Suomen Tieliikenneopettajien Liitosta, apulaiskatsastusmies Matti Karelius Autokatsastajat ry:stä, diplomi-insinööri Pertti Tuomola Yhteiskuntasuunnittelun Seurasta, huoltopäällikkö Vilho Ruonala Invalidien liikennetoimikunnasta, toimitusjohtaja Jarmo Nupponen Suomen Tieyhdistyksestä, asianajaja Jukka Peltonen Suomen Asianajajaliitosta, puheenjohtaja Lahja Palomäki, varapuheenjohtaja Aarre Saukkonen ja toimikunnan jäsen Martti Ristimäki Helsingin raitiovaunuhenkilökunnan yhdistyksestä, lakimies Veijo Jalava Kunnallisten Työntekijäin ja Viranhaltijain Liitosta, toimitusjohtaja Bengt Fagerlund ja toimitusjohtaja Aslak Holappa Suomen Ulkomainosliitosta, maisteri Harri Spåre Kaupan Keskusvaliokunnasta, toimitusjohtaja Kyösti Vesterinen ja toimitusjohtaja Esko-Matti Harkke Suomen polkupyöräteollisuusyhdistyksestä, varatuomari Bruuno Mattila Maataloustuottajain Keskusliitosta ja toiminnanjohtaja Pekka Nurmio Suomen Eläinlääkäriliitosta. Valiokunta on saanut kirjallisen lausunnon Liikennevakuutusyhdistykseltä, Suomen Järjestyspoliisien Liitolta ja Suomen Autoteknilliseltä Liitolta. Valiokunta on lisäksi saanut lukuisia asiaa koskevia kansalaisten ja järjestöjen kirjelmää.

Valiokunta on tieliikennelainsäädännön alalla tehtyjä ulkomaisia ratkaisuja selvittääkseen tammikuussa 1980 tehnyt tutustumismatkan Alankomaihin, Tanskaan ja Tšekkoslovakiaan.

LAKIEHDOTUKSET.

Hallituksen esitys sisältää ehdotuksen uudeksi tieliikennelaki. Uusi tieliikennelaki korvaisi vuonna 1957 säädetyt tieliikennelain lukuunottamatta sen ammattimaista moottoriajoneuvoliikennettä koskevia säännöksiä, jotka jäisivät entiselleen.

Ehdotettu uusi laki on nykyistä lakia huomattavasti laajempi erityisesti sen vuoksi, että asetustasolla säänneltyjä asioita siirrettäisiin lakiin.

Hallituksen esitys on valmisteltu parlamentaarisen liikennekomitean tekemän ehdotuksen

pohjalta (komiteanmietintö 1975: 27). Esityksen mukaan uuteen lakiin otettaisiin liikennesäännöt ja muut tienkäyttäjän käyttäytymistä koskevat säännökset sekä perussäännökset ajokorteista, ajoneuvoista, liikenteen ohjauksesta ja liikennevalvonnasta. Myös tieliikennettä koskevat rangaistussäännökset — rikoslakiin sijoitettuja liikennejuopumussäännöksiä lukuunottamatta — olisivat uudessa tieliikennelaisissa.

Ed. Koskenniemen ym. lakialoite n:o 410 (1979 vp.) sisältää laajuudeltaan hallituksen esitykseen rinnastettavan ehdotuksen uudeksi tieliikennelaki, joka sekä on perustelujen mukaan valmisteltu parlamentaarisen liikennekomitean ehdotuksen pohjalta. Aloite on periaatteiltaan hallituksen esityksen suuntainen, mutta poikkeaa lukuisissa yksityiskohdissa hallituksen esityksestä.

Ed. Rautiaisen ym. lakialoite n:o 411 (1979 vp.) sisältää ehdotuksen laiksi tieliikennelain 8 §:n muuttamisesta siten, että alkoholia nauttineena ajamista varten säädettäisiin erityinen rangaistussäännös.

Ed. Leppäsen ym. lakialoite n:o 437 ja ed. Fredin ym. lakialoite n:o 438 (molemmat 1979 vp.) ovat hallituksen esityksen niin sanottuja rinnakkaisaloitteita. Ensin mainittu lakialoite poikkeaa hallituksen esityksestä monissa yksityiskohdissa, viimeksi mainittu puolestaan vain liikennejuopumussäännöksen osalta.

Toivomusaloitteisiin sisältyvät ehdotukset on selostettu perustelujen loppuosassa.

YLEISPERUSTELUT.

Liikennevaliokunta pitää tieliikennelain kokonaisuudistusta tarpeellisena. Uudistushanke on ollut jo kauan vireillä, sillä voimassa oleva vuoden 1957 tieliikennelainsäädäntö on osittaiskorjauksista huolimatta monessa suhteessa vanhentunut. Kahden vuosikymmenen aikana liikenneolosuhteet ovat voimakkaasti muuttuneet erityisesti autoliikenteen moninkertaistumisen vuoksi. Samalla yleiset liikennepoliittiset näkemykset ja käsitykset liikenteen aiheuttamien haittojen ehkäisystä ovat kehittyneet. Varsinkin liikenteen turvallisuudelle ja ympäristöhaittojen ehkäisylle annetaan entistä enemmän painoa. Myös kansainvälisiä tieliikennesopimuksia on uudistettu. Nämä seikat antavat aiheen tieliikenteen sääntelyn ajanmukaistamiseen ja tarkistamiseen kokonaisuudistuksen muodossa. Tehdyt selvitykset ja uudistusehdotukset osoit-

tavat kuitenkin, että kokonaisuudistuksen yhteydessä suuri osa nykyisen tieliikennelainsäädännön sisällöstä voidaan edelleen katsoa tarkoituksenmukaiseksi ja säilyttää pääpiirteissään entisenä.

Nykyinen tieliikennelaki on tosiasiallisesti pääosin valtuutuslaki. Liikennevaliokunta katsoo, että liikennepolitiikan yhteiskunnallisen merkityksen korostumisen vuoksi on tarpeen säännellä tieliikennettä entistä laajemmin eduskunnan säätämän lain tasolla. Tieliikennelainsäädännössä ei ole tähän asti noudatettu myöskään sitä yleistä periaatetta, että kansalaisten oikeuksia ja velvollisuuksia koskevat oikeussäännöt olisi annettava eduskuntalaissa. Toisaalta säädöstaso on pyrittävä valitsemaan siten, että tarpeellinen joustavuus erityisesti teknisen kehityksen huomioon ottamisessa säilyy ja ettei eduskuntaa tarpeettomasti rasiteta vähämerkityksellisillä asioilla.

Saamansa laajan selvityksen perusteella valiokunta katsoo, että uusi tieliikennelaki olisi hyväksyttävä hallituksen esityksen pohjalta.

Valiokunta pitää hallituksen esitystä yleisiltä tavoitteiltaan ja periaatteiltaan tarkoituksenmukaisena. Valiokunta ehdottaa kuitenkin esitykseen sisältyvään lakiehdotukseen lukuisia asia-sisältöä koskevia, lakitekniisiä ja kielellisiä tarkistuksia. Muutoksia harkitessaan valiokunta on hallituksen esityksen tavoitteiden mukaisesti pyrkinyt ensisijaisesti liikenneturvallisuuden kannalta tarkoituksenmukaisiin ratkaisuihin. Lukuisat muodolliset korjaukset ovat olleet tarpeen, jotta säännökset saataisiin helpommin ymmärrettäviksi ja selkeämmiksi. Valiokunnan tekemät muutokset perustellaan yksityiskohtaisissa perusteluissa.

Koska valiokunta puoltaa lakiehdotuksen hyväksymistä hallituksen esityksen pohjalta, tässä yhteydessä käsiteltäviksi otetut lakialoitteet olisi hylättävä. Monet valiokunnan ehdottamat muutokset vastaavat lakialoitteissa esitettyjä ehdotuksia.

Valiokunta yhtyy hallituksen esityksen perusteluissa esitettyyn näkemykseen, jonka mukaan tieliikennelainsäädäntöä on mahdollisuuksien mukaan yhtenäistettävä kansainvälisten sopimusten ja pohjoismaisten suositusten mukaiseksi. Valiokunnan ehdotus tieliikennelaksi ei sisällä olennaisia poikkeamia kansainvälisestä linjasta.

Uuden tieliikennelain päätavoite on liikenneturvallisuuden parantaminen. Valiokunta on

kuitenkin tietoinen siitä, että liikenneturvallisuuteen vaikuttavat monet muutkin tekijät, erityisesti liikenneympäristö. Liikenneympäristön kehittämistä säännellään pääasiassa muussa lainsäädännössä kuin tieliikennelainsäädännössä, esimerkiksi liikenteen ohjausta koskevissa säännöksissä, voidaan edistää liikenneympäristön parantamista ja korostaa sen merkitystä. Valiokunta on painottanut tätä seikkaa muun ohella lisäämällä lakiehdotukseen kevyen liikenteen väylien toteuttamista koskevan säännöksen. Hallituksen olisi ryhdyttävä toimiin liikenneympäristöä koskevien lakien kehittämiseksi ja osoitettava riittävästi varoja erityisesti kunnissa suoritettavaan taajama-alueiden turvallisuusjärjestelyihin.

Eri tienkäyttäjryhmien oikeudet ja velvollisuudet on tieliikennelainsäädännössä valiokunnan mielestä määriteltävä tasapuolisesti. Tasapuolisuutta harkittaessa on otettava huomioon eri tienkäyttäjryhmien erityispiirteet ja edellytykset mutkikkaiden sääntöjen ja liikennetilanteiden hallintaan. Esimerkiksi moottorikäyttöisten ajoneuvojen kuljettajat eivät voi liikenteessä toimiessaan lähteä siitä olettamuksesta, että kaikki jalankulkijat pystyvät aina toimimaan sääntöjen mukaisesti. Tästä johtuen kuljettajille voidaan asettaa erityisiä velvoitteita kevyttä liikennettä kohtaan.

Tieliikennelainsäädännössä on perinteisesti säännelty vain tie- ja liikennealueiden liikennettä. Vuonna 1977 säädettiin laki moottorikäyttöisten ajoneuvojen maastokäytön rajoittamisesta, mutta tässä laissa ei ole varsinaisesti liikennettä ja ajokäyttäytymistä koskevia säännöksiä. Maastoliikenteen lisääntymisen vuoksi valiokunta katsoo, että tieliikennelakiin on syytä ottaa perussäännökset, joiden nojalla voidaan antaa liikennesääntöjä ja ajoneuvoja koskevia säännöksiä maastoliikennettä varten.

Kuten hallituksen esityksen perusteluissa todetaan, tieliikennelainsäädännön noudattamista olisi pyrittävä parantamaan ensisijaisesti laamalla selvät ja helposti valvottavat säännökset, tiedottamalla säännöksistä riittävästi ja tehostamalla liikennevalvontaa. Sääntöjen noudattamisen tehosteina tarvitaan näiden keinojen ohella rangaistusseuraamuksia. Valiokunnan mielestä rangaistusseuraamukset olisi määrättävä nykyistä porrastetummin teon vaarallisuuden ja haitallisuuden mukaan. Erityisesti valiokunta korostaa riittävän lievän käytännön

omaksumista tieliikenteessä runsaasti esiintyviin tahattomiin ja vähäisiin rikkomuksiin. Huomautusmenettelyn käyttöä rikkomustapauksissa olisi laajennettava. Erikseen on selvitettävänä lieviin liikenne rikkomuksiin sovellettava rikemaksujärjestelmä, jonka käyttöönottoa valiokunta kiirehtii.

Valiokunta katsoo, että ehdotettu laki on omiaan parantamaan liikenneturvallisuutta sekä välittömästi tiellä liikkujien käyttäytymistä ohjaamalla että välillisesti heidän asenteisiinsa vaikuttamalla. Uudistuksen tavoitteiden saavuttamisen yhtenä perusedellytyksenä on kuitenkin lain täytäntöönpanon huolellinen valmistelu ja laajamittaisen tiedotus-, neuvonta- ja valvontatoimien ohjelman toteuttaminen lain voimaantuloaiheessa. Lakivaliokunnan lausuntoon yhtyen liikennevaliokunta korostaa, että uuden lain voimaantulosta on järjestettävä voimakas tiedotuskampanja yleisten tiedotusvälineiden, yleisölle jaettavien esitteiden ja muiden tiedotuskeinojen avulla. Valiokunta pitää välttämättömänä, että tiedotukseen ja uuden lain muihin täytäntöönpanotoimiin osoitetaan riittävät varat.

Hallituksen tarkoituksena on teettää tutkimus uuden tieliikennelain vaikutuksista liikenneturvallisuuteen. Valiokunta pitää tätä tutkimusta tarpeellisena. Tutkimuksen avulla on myös selvitettävä nyt hyväksyttävien säännösten mahdollinen muutostarve.

TIELIIKENNELAKI.

Valiokunta yhtyy hallituksen esityksen yksityiskohtaisiin perusteluihin, jollei valiokunnan säännökseen tekemä muutos tai näissä perusteluissa oleva maininta toisin osoita.

1 luku. Yleisiä säännöksiä.

1 §. Viittaus on tarkistettu pykälien numeroinnin muuttumisen vuoksi. Jäljempänä vastaavia viittaussäännösten muutoksia ei ole erikseen perusteltu.

2 §. Pykälä sisältää tieliikennelaissa käytäviä käsitteitä koskevia määritelmiä.

Koska laki 1 §:n mukaan koskee pääsääntöisesti vain liikennettä tiellä, tien määritelmällä

on keskeinen merkitys lain soveltamiselle. Tie on laissa yleisnimitys, jolla tarkoitetaan paitsi yleiselle liikenteelle tarkoitettuja teitä, katuja ja alueita myös yleisesti liikenteeseen käytettyä aluetta. Valiokunta on tarkistanut määritelmää, jotta se vastaisi mahdollisimman tarkasti voimassa olevan lain soveltamisalan rajausta. Kuten hallituksen esityksen perusteluissa todetaan, viimeksi mainitun edellytyksen osalta on ratkaisevaa, esiintyykö alueella tosiasiallisesti yleistä liikennettä.

Hallituksen esityksessä ehdotettu suojakatu on nimeltään muutettu pihakaduksi. Samalla pihakadun määritelmä on muutettu kuvaamaan kadun laatua, ja alueellinen rajoitus määritelmästä on poistettu. Liikenteestä pihakadulla on tarkempia säännöksiä liikennesäännöissä. Pihakatu on suomalaisessa lainsäädännössä uusi käsite, joka antaa kunnille mahdollisuuden suorittaa viihtyisyyttä parantavia liikennejärjestelyjä.

Valiokunta hyväksyy hallituksen esityksen, jonka mukaan taajamat määriteltäisiin osoittamalla ne erityisellä, pelkästään taajamaa tarkoittavalla liikennemerkillä. Tämä selvittää niiden liikennesääntöjen soveltamista, jotka ovat erilaisia taajamissa ja taajamien ulkopuolella. Merkkiin olisi otettava taajaman nimi.

Valiokunta on katsonut tarpeelliseksi selvittää jalankulkijan määritelmää siten, että myös rullasuksilla liikkuvaan ja pyörätuolin kuljettajaan sovelletaan jalankulkijaa koskevia liikennesääntöjä.

3 §. Pykälässä on säännelty tienkäyttäjän yleiset velvollisuudet. Valiokunta hyväksyy hallituksen esityksen. Samalla valiokunta korostaa, että tienkäyttäjän on aina liikennesääntöjen lisäksi noudatettava olosuhteiden edellyttämää huolellisuutta ja varovaisuutta vaaran ja vahingon välttämiseksi. Toisen tienkäyttäjän sääntöjen vastainen käyttäytyminen ei siis vapauta toista osapuolta varovaisuusvelvollisuudesta.

5 §. Valiokunta on muuttanut 1 momentissa sanan "luvatta" sanaksi "luvattomasti". Uusi sana kuvaa paremmin ehdotetun säännöksen tarkoitusta. Tarkoituksena ei ole, että taajamassa tien ulkopuolella liikennöintiin vaadittaisiin erityinen viranomaisen antama lupa. Taajamassa on ehdotuksen mukaan pääsääntönä, että ajoneuvot käyttävät vain liikenteelle tarkoitettuja alueita. Se, jolla on oikeus määrätä alueen käytöstä, voi kuitenkin sallia liikenteen ja pysäköinnin. Kieltoalueen rajat voidaan tarvit-

taessa selvittää liikennemerkein, istutuksin ja erilaisin rakentein.

Hallituksen esityksen 3 momentissa ehdotetaan yleisen varovaisuusvelvollisuuden soveltamista myös tien ulkopuolella ajettaessa. Valiokunta pitää tällaista säännöstä tarpeellisena, mutta katsoo, että tätä varovaisuusvelvollisuutta olisi lisäksi täsmennettävä asetuksella annettavin liikennesäännöin. Valiokunta onkin lisännyt momenttiin lauseen, jonka mukaan asetuksella voidaan antaa tien ulkopuolella noudatettavia liikennesääntöjä. Näihin sääntöihin olisi otettava vain keskeiset, yhteentörmäyksen välttämiseksi tarpeelliset säännökset.

2 luku. Liikennesäännöt.

6 §. Valiokunta katsoo, että 2 momentissa tarkoitetuista saattueista olisi annettava tarkempia määräyksiä alemmanasteisissa säädöksissä.

Valiokunnan mielestä hälytysajoneuvoksi olisi erityisistä syistä hyväksyttävä myös eläinlääkärin auto.

8 §. Pykälä sisältää yleissäännöksen ajoneuvon paikasta tiellä. Lakivaliokunnan esittämillä perusteilla valiokunta on lisännyt pykälään säännöksen, jonka mukaan alle 12-vuotias lapsi saa kuljettaa polkupyörää jalkakäytävällä. Valiokunta korostaa, että ensisijainen keino lasten liikkumisen turvaamiseksi on yhtenäisen kevyen liikenteen verkoston aikaansaaminen. Riittävien polkupyöräteiden puuttuessa ehdotettu säännös on tarpeellinen. Ehdotus ei muuta ajoradan ylittämistä ja risteysajoa koskevia sääntöjä. Lapsille olisi tehokkaasti tiedotettava oikeasta ja turvallisesta menettelystä polkupyörällä liikuttaessa.

Lakivaliokunnan lausunnosta huolimatta valiokunta ei pidä tarkoituksenmukaisena väljentää pykälän viimeisessä momentissa olevaa sääntöä. Sen sijaan valiokunta ehdottaa ohitussääntöihin lisäystä pientareen tilapäisestä käytöstä.

9 §. Pykälän 1 momentissa on oikeanpuoleisen liikenteen perussääntö. Valiokunta toteaa, että tätä sääntöä on tulkittava olosuhteiden ja turvallisuuden vaatimalla tavalla. Sääntöä ei pidä tulkita niin, että esimerkiksi moottoripyörällä olisi aina ajettava ajoradan äärimmäisessä oikeassa reunassa. Useissa tilanteissa on turvallisen ajotavan mukaista käyttää ajokaistan keskiosaa. Erityisesti pimeässä ajoneuvon kuljettajien on otettava huomioon mahdollisesti tien oikeaa reunaa käyttävät jalankulki-

jat ja pyöräilijät. Näihin seikkoihin on valiokunnan mielestä tarpeen kiinnittää huomiota myös tiedotustoiminnassa.

Ajokaistan valintaa ja vaihtamista koskevat säännöt ovat hallituksen esityksessä tarpeettoman monimutkaiset. Valiokunta on ottanut 2 momenttiin ajokaistan vaihtoa koskevan yleissäännön ja poistanut hallituksen esityksen 10 §:n. Valiokunta katsoo, että hallituksen esityksen 10 §:ssä tarkoitettu ajokaistan edestakainen vaihtaminen ruuhkaliikenteessä on muutosehdotuksessa kiellettyä ajokaistan tarpeeton vaihtamista.

Hallituksen esityksen 10 §:n poistamisen vuoksi pykälien numerointi muuttuu jäljempänä.

10 §. Valiokunta on katsonut tarkoituksenmukaiseksi täydentää 2 momentin sääntöä siten, että se koskee vain moottorikäyttöisiä ajoneuvoja.

11 §. Valiokunta on tarkistanut ryhmittymistä koskevia sääntöjä sen selventämiseksi, että säännöt koskevat kaikkia kääntymistilanteita, myös tieltä poistumista. Muutoksen johdosta 12 §:n (hallituksen esityksen 13 §:n) viimeinen momentti voidaan tarpeettomana poistaa.

12 §. Hallituksen esittämä 2 momentin risteyksestä poistumista koskeva sääntö on harkinnanvarainen ja vaaratilanteita lisäävä. Valiokunta on palauttanut säännön nykyisenlaiseksi.

14 §. Pykälään on tehty teknisluontoisia tarkistuksia.

17 ja 18 §. Ohitussäännöt on valiokunnan mielestä laadittava mahdollisimman selviksi. Hallituksen esityksen 19 ja 21 § eivät täytä tätä vaatimusta.

Valiokunta on kirjoittanut hallituksen esityksen 18 §:n alkuosan ja 19 §:n 2 momentissa olevat säännöt uudelleen siten, että hallituksen esityksen 21 § käy tarpeettomaksi. Valiokunnan ehdotus ei asiasisällöltään poikkea olennaisesti hallituksen ehdottamista säännöistä lukuunottamatta kaista-ajoa koskevien sääntöjen muuttamisesta johtuvia tarkistuksia. Valiokunta toteaa, että 18 §:n 2 momentti ei sisällä ohituskieltojen tyhjentävää luetteloa, vaan siinä on mainittu ohituksen kannalta erityisen vaaralliset tilanteet.

Pykälän 3 momentissa on mainittu, milloin ohitus risteyksessä sallitaan. Valiokunnan mielestä kuljettajan on voitava käytännön liikenne-

Hallituksen esityksen 48 §. Hallituksen esityksen 48 § on tästä kohdasta poistettu, koska sen sisältämät poikkeussäännökset on siirretty luvun loppuun 48 §:ksi.

40 §. Pykälään on tehty vähäinen, jalankulkijan määritelmästä johtuva tarkistus.

Koska rullasuksilla hiihtäjä ja eräiden muiden apuneuvojen käyttäjiä on määritelty jalankulkijaksi, mistä saattaa käytännössä aiheutua haittaa tai vaaraa muille tienkäyttäjille, liikenneministeriön olisi seurattava 40 §:n sääntöjen toimivuutta ja tarvittaessa ryhdyttävä toimiin niiden muuttamiseksi.

42 §. Valiokunta on katsonut tarpeelliseksi lisätä lakiin suosituksen jalankulkijan heijastimen käytöstä. Suosituksen tarkoituksena on edistää erillisten tai vaatetukseen kuuluvien heijastimien käyttöä pimeässä kuljettaessa.

Rangaistuksen uhalla tehostettua heijastimen käyttövelvollisuutta ei ole pidetty tarkoituksenmukaisena lakivaliokunnan lausunnossa mainituista syistä.

Ehdotetun säännöksen suosituluonne ilmenee sanasta ”yleensä”. Suosituksen rikkomisesta ei voida tuomita rangaistukseen, mutta poliisimies voi huomauttaa lainminlyönnistä ja opastaa jalankulkijaa oikeaan menettelyyn. Heijastimen käyttöä olisi edistettävä myös ilmaisjakeluin ja tiedotustoiminnalla.

Heijastinsuositus ei poista ajoneuvon kuljetajan velvollisuutta varautua siihen, että pimeällä tiellä voi liikkua myös ilman heijastinta olevia jalankulkijoita.

Säännöksen suosituluonteesta johtuu, ettei sillä ole vahingonkorvausoikeudellisia vaikutuksia mahdollisissa onnettomuustilanteissa.

43 §. Valiokunta on tehnyt pykälään muodollisen korjauksen.

44 §. Korostaakseen myös jalankulkijalle kuuluvaa yleistä velvollisuutta varovaisuuden noudattamiseen valiokunta on täydentänyt 2 momentissa mainittuja jalankulkijan velvollisuuksia siten, että jalankulkijan on ajoradalle astuessaan noudatettava sitä varovaisuutta, jota lähestyvän ajoneuvon etäisyys ja nopeus edellyttävät.

45 §. Valiokunta on muotoillut hallituksen esityksen 53 §:n uudelleen siten, että kävelynopeudella kuljetettavan invalidiajoneuvon kuljettajan on noudatettava jalankulkijoita koskevia sääntöjä.

46 §. Hallituksen esityksestä puuttuu nykyiseen tieliikenneasetukseen sisältyvä kuljettajan velvollisuus varoa tiellä olevia kotieläimiä.

Hallituksen esityksen 54 §:ään sisältyvä ratsastamisen ja karjanajon sääntely on liian epämääräinen. Valiokunta on ottanut tämän pykälän 1 momenttiin kotieläimen varomista koskevan säännöksen ja 2 momenttiin hallituksen esitystä täsmällisemmän säännöksen eläinten kuljetamisesta tiellä.

48 §. Valiokunta on siirtänyt hallituksen esityksen 48 §:ään sisältyvät poikkeussäännökset liikennesääntöluvun loppuun.

Poliisin luvan saaneella liikuntavammaisella on nykyisin oikeus pysäköidä sellaiselle alueelle, missä pysäköinti on liikennemerkein kielletty. Tätä oikeutta on valiokunnan mielestä laajennettava siten, että luvan saaneella liikuntavammaisella on oikeus pysäköidä myös maksulliselle pysäköintipaikalle maksua suorittamatta. Lupamenettelystä sekä tarpeellisista pysäköintioikeuden rajoituksista ja ehdoista säädetään valiokunnan ehdotuksen mukaan asetuksella.

3 luku. Liikenteen ohjaus.

49 §. Valiokunta toteaa, että lakivaliokunnan mainitsemista liikenteen ohjauksessa käytettävistä ohjausmerkeistä on tarkoitus säätää asetuksella, mikä on mahdollista laissa olevan yleisen asetuksenantovaltuutuksen nojalla.

51 §. Pykälään on tehty muodollisia korjauksia.

52 §. Hallituksen esityksen 59 §:n mukaan voidaan yleiselle liikenteelle tarkoitettu katu tai muu asemakaavan mukainen liikenneväylä varata kokonaan tai osaksi liikenteellisiin erityistarkoituksiin ottaen kuitenkin huomioon, mitä asemakaavassa on määrätty. Hallituksen esityksen mukaan tarkoituksena on, että asemakaavassa käyttötarkoitukseltaan tarkemmin määrittelemättömiä katuja voitaisiin liikennemerkipäätöksin varata sellaisiin tarkoituksiin kuin kävelykaduiksi, joukkoliikennekaduiksi tai moottorikaduiksi. Valiokunta on selventänyt säännöstä poistamalla siitä ensimmäisen virkkeen loppuosan, koska hallituksen tarkoittama ehto erityisten asemakaavamääräyksien huomioon ottamisesta näkyv virkkeen alkuosan sanoista ”yleisesti liikenteelle tarkoitettu”. Valiokunnan mielestä ei ole perusteita asemakaava- ja rakennuskaava-alueiden asettamiselle erilaiseen asemaan, joten valiokunta on lisännyt säännökseen maininnan rakennuskaavasta.

53 §. Korostaakseen erityisen painokkaasti kevyen liikenteen verkoston toteuttamisen tarpeellisuutta, valiokunta on lisännyt lakiin säännöksen, jonka mukaan tie- ja vesirakennuslaitoksen ja kuntien on mahdollisuuksien mukaan järjestettävä kevyttä liikennettä varten tarpeelliset yhteydet rakentamalla tai liikennemerkkijärjestelyin osoittamalla kullekin kulkureitille erillinen väylä, pihakatu tai tiehen kuuluva jalkakäytävä ja polkupyörätie. Tämän ohjeluotoisen säännöksen lisäksi lakiehdotuksen edellisessä pykälässä säädetään sellaisten erityisjärjestelyjen kuin kävelykatujen toteuttamisesta.

Valiokunta katsoo, että valtion ja kuntien olisi osoitettava riittävästi varoja kevyen liikenteen verkoston toteuttamiseen.

56 §. Hallituksen esityksen 62 §:ssä on kielletty asettamasta tielle häiritsevää tai luvantonta laitetta. Valiokunnan mielestä poliisille ja tienpitäjälle ei voida antaa niin laajaa ja tulkinnanvaraiseen säännökseen perustuvaa toimivaltaa kuin hallitus ehdottaa. Tämän vuoksi valiokunta on poistanut 1 momentista loppuosan, jonka mukaan kieltö koskisi myös laitetta, joka voi huonontaa liikennemerkin näkyvyyttä tai tehokkuutta tahi heikentää tienkäyttäjän huomiokykyä liikennettä vaarantavalla tavalla. Tienvarsimainonnan sääntelemiseksi olisi valmisteltava yksityiskohtaisemmat ja oikeusturvaa paremmin varmistavat säännökset.

Asetuksella olisi säädettävä tarkempia ohjeita 3 momentin nojalla suoritettavista toimenpiteistä.

4 luku. Liikenneonnettomus ja varoimet.

61 §. Valiokunta on yksinkertaistanut hallituksen esityksen 67 §:n säännösten kirjoitustapaa.

Valiokunnassa on kiinnitetty huomiota varoituskolmion sijoittamista koskevan 2 momentin säännöksen harkinnanvaraisuuteen. Tiedustustoiminnassa olisi annettava tarkempia ohjeita pysähtyneen ajoneuvon ja varoituskolmion välisestä etäisyydestä.

62 §. Hallituksen esityksen 68 §:ssä ehdotetaan jokaiselle moottorikäyttöisen ajoneuvon kuljettajalle velvollisuutta ryhtyä toimenpiteisiin sellaisen tiellä olevan esteen johdosta, josta saattaa aiheutua vakavaa vaaraa liikenteelle. Valiokunnan mielestä ei ole perusteita kohdistaa ehdotettua velvollisuutta yksinomaan moottorikäyttöisen ajoneuvon kuljettajiin. Toisaalta eh-

dotus on mahdollisia oikeudellisia seuraamuksia ajatellen muotoiltu liian ankaraksi. Säännöksen saatettaisiin katsoa asettavan tienkäyttäjille tien kunnan valvontavelvollisuuden, minkä lisäksi toimenpiteiden suorittamisvelvollisuus olisi aina ehdoton. Valiokunta on näistä syistä lieventänyt säännöksen muotoilua. Valiokunnan ehdotuksen mukaan velvollisuus koskee jokaista esteen havainnutta tienkäyttäjää, jolla on käytännölliset mahdollisuudet ryhtyä pykälässä tarkoitettuihin toimenpiteisiin.

5 luku. Ajoneuvon kuljettaja. Ajokortti.

64 §. Valiokunta on lisännyt ajokorttipakkoa koskevan pykälän 1 momenttiin säännöksen, jonka mukaan asetuksella voidaan säätää momentin alkuosan pääsäännöstä erityistapauksia koskevia poikkeuksia. Asetuksenantovaltuutus on tarpeen kuljettajaopetusta ja eräitä muita erityistapauksia varten.

Pykälän 2 momenttiin on tehty muodollinen tarkistus.

65 §. Hallituksen esityksen 71 §:n 2 momentin mukaan ajoneuvon luovuttajan on varmistauduttava, että kuljettajalla on ajoneuvon kuljettamiseen oikeuttava ajokortti. Valiokunnan mielestä ajoneuvon luovuttajalle, esimerkiksi työnantajalle, ei voida asettaa velvollisuutta tarkastaa kuljettajan ajokorttia jokaisen luovutuksen yhteydessä. Tämän vuoksi valiokunta on muuttanut säännöksen joustavampaan muotoon.

68 §. Hallituksen esityksen 74 §:n 1 momentti jättäisi opetusluvan myöntämisen edellytykset asetuksella säädettäviksi. Valiokunta katsoo, että kuljettajaopetus olisi pääsääntöisesti annettava autokoulussa. Opetuslupien myöntämisen yleiset perusteet olisi tyhjentävästi lueteltava laissa. Valiokunta on lisännyt nykyisiin soveltamisohjeisiin sisältyvät opetusluvan myöntämisperusteet lakiin. Muilla perusteilla opetuslupaa ei saa antaa. Opetusluvan haltijaa koskevista vaatimuksista säädettäisiin asetuksella.

69 §. Hallituksen esityksen 75 §:n 1 momentin 3 kohdan mukaan ajokorttia ei anneta henkilölle, joka henkilökohtaisten ominaisuuksiensa johdosta on katsottava kuljettajana liikenteelle vaaralliseksi. Valiokunta on poistanut tämän harkinnanvaraisen perusteen, koska pykälässä on muutenkin riittävän tarkasti mää-

ritelty henkilökohtaisia ominaisuuksia koskevat edellytykset.

Valiokunta huomauttaa, ettei ajokorttia voida myöntää sille, jonka ajokortti olisi laissa mainitulla perusteella peruutettava. Näin voidaan ajokortin myöntämistä harkittaessa ottaa huomioon esimerkiksi hakijan syyllistyminen liikennejuopumukseen ulkomailla. Ulkomaisia ajokieltopäätöksiä ei voida sellaisinaan määrätä Suomessa sovellettaviksi, koska eri maiden seuraamusjärjestelmissä on periaatteellisia eroja.

73 §. Valiokunta on lakivaliokunnan lausunnossa mainituin perustein muuttanut pykälää. Pykälän 1 kohta ei näin ollen anna mahdollisuutta käyttää uuteen kuljettajantutkintoon määräämistä rangaistusseuraamuksena.

74 §. Valiokunta on muuttanut pykälää lakivaliokunnan lausunnon pohjalta. Pykälän 1 momenttiin on otettu ajokiellon enimmäisaika. Enimmäisaika on tarpeen oikeusturvasyistä, eikä sen säätäminen edellytä nykyisin yleisesti sovelletun käytännön muuttamista.

75 §. Valiokunta on tehnyt 2 kohtaan oikeusturvan vuoksi tarpeellisen lisäyksen.

76 §. Valiokunta yhtyy hallituksen esitykseen siinä, että ajokortin peruuttaminen määräajaksi on syytä edelleen säilyttää tieliikennelain noudattamisen tehosteena. Hallituksen esityksen 82 §:ssä mainitut ajokortin peruuttamis-edellytykset ovat myös pääsisällöltään tarkoituksenmukaiset. Valiokunta katsoo kuitenkin, että ajokortin peruuttaminen toistuvien liikennetikosten perusteella olisi säänneltävä laissa ehdotettua tarkemmin. Toisaalta seuraamusvaihtoehtoihin olisi tarpeen lisätä varoitus, jota voitaisiin käyttää esimerkiksi rikkomusten ollessa vähäisiä tai sellaisten lieventävien seikkojen kuin kuljettajan suuren ajomäärän huomioon ottamiseksi. Ajokortin peruuttamiselle olisi säädettävä enimmäisaika niin kuin lakivaliokunta ehdottaa.

Valiokunta on kirjoittanut ajokortin määräaikaista peruuttamista koskevan pykälän uudelleen edellä mainittujen näkökohtien mukaisesti. Valiokunnan säännösehdotus vastaa periaatteellisesti oikeusministeriön asettaman ajokorttiseuraamustoimikunnan (komiteanmietintö 1975: 98) ehdotuksia. Ehdotuksen mukaan poliisin on otettava ajokortin peruuttaminen tutkittavaksi 1 momentissa mainituin edellytyksin. Tutkinnan perusteella poliisi voi antaa varoituksen, peruuttaa ajokortin enintään kuudeksi kuukaudeksi tai vaatia todistuksen uudesta hy-

väksytystä kuljettajantutkinnosta. Seuraamusten valinnasta annettaisiin tarkempia ohjeita ase- tuksella. Niin kuin valiokunta on 73 §:n kohdalla todennut, kuljettajantutkintoon määräämistä olisi käytettävä vain liikennetikoksiin syyllistymisen osoittaessa ajotaidon menetystä.

77 §. Hallituksen esityksen 83 §:n 1 momentin 2 kohdan mukaan poliisimies voi ottaa ajokortin heti pois kuljettajalta, jos on ilmeistä, ettei hän enää täytä ajokortin saamisen edellytyksiä. Koska näiden edellytysten selvittäminen vaatii aina perusteellisen tutkinnan, valiokunta on poistanut mainitun kohdan laista. Ajokortti voitaisiin kyseisissä tilanteissa ottaa pois vasta asian tutkinnan ja peruuttamispäätöksen tekemisen jälkeen.

Valiokunta ei pidä tarpeellisena myöskään ajokortin poisottamista näkökyvyn tutkimuksesta kieltäytyneeltä kuljettajalta. Kuljettajalta voidaan näissä tilanteissa vaatia lääkärintodistus. Tällä perusteella on poistettu 3 kohta.

Hallituksen esityksen 86 §. Pykälä on tarpeettomana poistettu.

6 luku. Ajoneuvo. Liikennetarvikkeet.

83 §. Tässä pykälässä, joka vastaa hallituksen esityksen 90 §:ää, ovat ajoneuvon rakennetta, varusteita ja kuntoa koskevat perusvaatimukset. Hallituksen esityksessä on voimassa olevassa laissa mainittujen vaatimusten lisäksi otettu huomioon melun ja ilman pilaantumisen ehkäisy. Saamansa selvityksen perusteella valiokunta on lisännyt pykälään maininnat kohtuuttoman energian kulutuksen välttämistä ja henkilöauton korin suojaamisesta syöpymistä vastaan. Valiokunta toteaa, että pykälä on valtuutussäännös, jonka nojalla annetaan tarkempia säännöksiä ja määräyksiä siinä mainituista asioista. Valiokunta pitää tarpeellisena erityisesti ympäristönsuojelua ja energiansäästöä edistävien ajoneuvomääräysten kehittämistä.

Pykälän 2 momentissa on säännös ajoneuvon lukkolaitteista. Valiokunta katsoo, että moottoripyörän käsitteeseen ei kuulu mopo, joten viimeksimainitusta on otettava maininta säännökseen.

86 §. Pykälään on tehty muodollinen tarkistus.

88 §. Hallituksen esityksen 95 §:ssä turvavyön käyttövelvollisuus on säännelty voimassa olevan lain mukaisesti. Käyttövelvollisuuden

merkitys tehostuisi laiminlyönnin tullessa välittömästi rangaistavaksi.

Valiokunnan saaman selvityksen mukaan turvavyön käyttövelvollisuudelle nykyisin säädetty 15 vuoden ikäraja on pääsääntöisesti liian korkea, koska turvavyön käyttö parantaa olennaisesti myös mainittua ikää nuorempien turvallisuutta. Jos lapsi on sen kokoinen, että turvavyö luontevasti hänelle soveltuu, hänen pitäisi sitä myös käyttää. Pieniä lapsia ei taas saisi kuljettaja etuistuimella muuten kuin tarkoitukseenmukaisessa turvaistuimessa. Valiokunta on näistä syistä poistanut pykälästä ikärajan ja lisännyt siihen säännöksen, jonka mukaan kuljettajan on huolehdittava siitä, että lapsi, joka ei voi käyttää turvavyötä, matkustaa takaistuimella tai tarkoitukseen soveltuvassa turvaistuimessa. Tiedotustoiminnassa olisi annettava tarkempia ohjeita lasten turvavyön käytöstä ja sijoittamisesta autoon. Hallituksen olisi mahdollisimman pian valmisteltava turvaistuinta koskevat laatuvaatimukset.

Henkilöautoissa myös takaistuimet on ensi vuoden alusta varustettava turvavyön. Turvavyön käyttöä takaistuimella ja taksi-autossa olisi toistaiseksi edistettävä tiedotustoiminnan keinoin.

89 §. Hallituksen esityksen 96 §:ssä, joka koskee moottoripyöräilijän suojakypärän käyttövelvollisuutta, moottoripyörällä tarkoitetaan myös mopoa. Valiokunta yhtyy hallituksen esityksen kantaan siinä, että liikenneturvallisuuden vuoksi suojakypärän käyttövelvollisuus olisi ulotettava myös mopoilijoihin. Mopoilijoiden vakavat onnettomuudet ovat huomattavasti yleisempiä kuin vakavat moottoripyöräonnettomuudet. Tehtyjen selvitysten mukaan suojakypärällä on samanlainen suojaava vaikutus niin mopokin moottoripyöräonnettomuuksissa.

Koska valiokunta on 83 §:n kohdalla katsonut, ettei mopoa ole luettava moottoripyörän käsitteeseen kuuluvaksi, valiokunta on lisännyt tähän pykälään erillisen maininnan moposta.

Valiokunta katsoo, että mopoilijoiden suojakypärän käyttöä olisi ainakin alkuvaiheessa edistettävä ensisijaisesti tiedotustoiminnan keinoin. Laiminlyöntiä olisi yleensä pidettävä vähäisenä rikkomuksena, josta poliisi voi antaa huomautuksen.

Ikärajan poistaminen tästä pykälästä ei ole tarkoituksenmukaista, koska alle 15-vuotiaille ei ole saatavissa sopivia ja kohtuuhintaisia suojakypäriä.

7 luku. Liikennevalvonta.

93 §. Tämä pykälä, jota vastaa hallituksen esityksen 102 §, koskee kuljettajan ajokunnan valvontaa. Valiokunta on tarkistanut 1 momentin sanamuotoa lakivaliokunnan lausunnon perusteella. Valiokunta katsoo, että lakivaliokunnan lausunnossa esitetyt näkökohdat olisi sopivalla tavalla otettava huomioon ohjeissa, jotka sisäasiainministeriö antaa 1 momentin nojalla.

Hallituksen esityksen 2 momentin mukaan ajokortti otetaan heti pois kuljettajalta, joka ei suostu näkökyvyn tutkimiseksi tarkoitettuun kokeeseen. Koska poliisimies voi määrätä kokeesta kieltäytyneen kuljettajan esittämään lääkärintodistuksen asuinpaikkansa poliisille, valiokunta on katsonut ajokortin poisottamiseen valtuuttavan säännöksen tarpeettomaksi.

96 §. Hallituksen esityksen perusteluihin yhtyen valiokunta on hyväksynyt hallituksen esityksen 103 §:n säännöksen ajon kieltämisestä alkoholia nauttineelta.

Lakivaliokunnan lausunnossa tarkoitettua näyttövaikeudet ja oikeusturvanäkökohdat olisi otettava huomioon pykälän 2 momentin nojalla annettavissa sisäasiainministeriön ohjeissa. Ajon kieltämisen pitää perustua selvästi todettuun alkoholin nauttimiseen, jonka seurauksena veren alkoholipitoisuus on lähellä rangaistavuusrajaa. Kiellon tarpeellisuutta harkittaessa on otettava huomioon olosuhteet, eikä kiello saa aiheuttaa kohtuuttomia seurauksia kuljettajalle.

97 §. Pykälään on tehty vähäinen tarkistus.

98 §. Viittaukset on tarkistettu pykälien numeroinnin muuttumisen vuoksi.

Valiokunta huomauttaa, että tässä pykälässä on säännelty vain tieliikennelain noudattamista valvovien virkamiesten valtuudet. Tässä laissa ei ole puututtu esimerkiksi tullin, rajavartiolaistoksen ja työsuojeluviranomaisten valvontavaltuuksiin, jotka muiden säädösten nojalla saattavat sisältää esimerkiksi oikeuden pysäyttää ajoneuvo sekä tarkastaa ajoneuvo ja kuljettajan asiakirjoja.

8 luku. Liikenne rikokset.

99 §. Valiokunta on tarkistanut pykälän sanamuotoa lakivaliokunnan lausunnon perusteella.

100 §. Tämä pykälä, joka vastaa hallituksen esityksen 107 §:ää, koskee törkeää liikenteen vaarantamista.

Lakivaliokunnan lausunnossa on arvosteltu ehdotettua säännöstä lähinnä törkeän tekemuodon riittämättömästä kuvauksesta. Lakivaliokunnan mielestä törkeä tekemuoto olisi luonnehdittava yksityiskohtaisesti yhdenmukaisen ja ennustettavan rangaistuskäytännön saavuttamiseksi. Lakivaliokunta esittää perusteluissaan eräitä, pääpiirteissään hallituksen esityksen perusteluja vastaavia, törkeän liikenteen vaarantamisen rangaistavuuden edellytyksiä. Näillä perusteilla lakivaliokunta ehdottaa pykälän täydentämistä kahdella uudella momentilla. Liikennevaliokunnan mielestä lakivaliokunnan ehdottamat säännökset ovat kuitenkin niin yleisluontoiset, ettei niiden avulla voida selvittää hallituksen ehdottamaa säännöstä. Liikennevaliokunnan mielestä hallituksen ehdottama säännös perusteluineen on riittävä.

Lakivaliokunta on esittänyt myös hallituksen ehdottaman säännöksen sanamuotoon vähäistä tarkistusta. Valiokunta on muuttanut pykälän tämän ehdotuksen mukaisesti.

103 §. Valiokunta on muuttanut ajokorttija ajosta säädetyn enimmäisrangaistuksen kolmeksi kuukaudeksi lakivaliokunnan lausunnossa esitetyillä perusteilla.

Säännöstä ei voida soveltaa pelkästään sillä perusteella, ettei kuljettajalla ole ajon aikana mukana ajokorttia.

104 §. Valiokunta pitää sakkoa aina riittävänä rangaistuksena liikenne rikkomuksesta. Pykälästä on poistettu vankeusrangaistusta koskeva maininta.

Valiokunta on samaa mieltä lakivaliokunnan kanssa lievien liikenne rikkomusten seuraamusjärjestelmän kehittämisestä. Valiokunta katsoo, että esitys rikemaksulaiksi olisi annettava mahdollisimman pian. Erityisen tarpeellista on korvata sakkorangaistus rikemaksulla sellaisten rikkomusten kuin turvavyön ja suojakypärän käyttövelvollisuuden laiminlyönnin seuraamuksena.

105 §. Valiokunta on lakivaliokunnan lausunnon perusteella lisännyt toimenpiteistä luopumista koskevaan säännökseen viittauksen myös 101 §:ään, joka koskee liikennejuopumusta moottorittomalla ajoneuvolla.

Tieliikennelakiin otetun toimenpiteistä luopumista koskevan erityissäännöksen tarkoituksena on korostaa — vastapainona tieliikenne-

lainsäädännön rikkomisten yleiselle rangaistavuudelle — joustavaa suhtautumista vähäisiin rikkomuksiin ja huomautusmenettelyn laajaa soveltamista. Yhtenäisen ja tarkoituksenmukaisen käytännön aikaansaamiseksi poliisille olisi annettava yleisohjeet huomautusmenettelyn käyttämisestä. Valiokunnan mielestä ohjeet olisi annettava sen ehdotuksen pohjalta, jonka oikeusministeriön työryhmä on laatinut yleisohjeiksi rangaistusmääräysmenettelyä varten (oikeusministeriön lainsäädäntöosaston julkaisu 16/1977). Tässä ohjeessa mainitaan rikkomuksen vähäisyyttä osoittavina seikkoina sekä tekijän subjektiiviseen syyllisyyteen liittyviä seikkoja (esim. sairaus, invaliditeetti ja vieraspaikkakuntalaisuus) että objektiivisiin olosuhteisiin liittyviä seikkoja (esim. epäselvät liikennejärjestelyt ja hätätilanteet). Valiokunnan mielestä rangaistusvaatimuksesta luopuminen ja huomautusmenettelyn käyttö on erityisen perusteltua silloin, kun kuljettajalle annetaan jokin huomautusta täydentävä kehoitus kuten ajoneuvon kuntoa koskeva korjausmääräys tai ajoasiakirjan näyttökehoitus.

9 luku. Valtuutus- ja voimaantulosäännökset.

109 §. Valiokunta on täydentänyt valtuutussäännöstä siten, että asetuksella voidaan säätää myös oikeudesta käyttää maastoajoneuvoa tiellä. Erityiset rajoitukset ovat tarpeen, koska maastoajoneuvoja ei ole suunniteltu tieliikennettä varten.

110 §. Laki ehdotuksen 83 §:ään tehtyjen lisäysten vuoksi voimaantulosäännöksen 2 momenttia on tarpeen täydentää niin kuin valiokunta ehdottaa.

Lakivaliokunnan lausuntoon yhtyen valiokunta toteaa, että voimaantulosäännöksen 3 momentin sisältö ei ole täysin tyydyttävä. Nykyisen tieliikennelain ammattimaista moottoriajoneuvoliikennettä koskevat säännökset on kuitenkin jätettävä toistaiseksi voimaan, koska uusi laki ammattimaisesta moottoriajoneuvoliikenteestä on edelleen valmisteilla. Valiokunnan mielestä on selvää, että nykyisen tieliikennelain 9 ja 9 a §:n säännöksiä sovelletaan uuden tieliikennelain tultua voimaan vain ammattimaisessa moottoriajoneuvoliikenteessä tehtyihin rikkomuksiin. Kuten lakivaliokunta esittää, nykyisen tieliikennelain nojalla annetut säännök-

set olisi mahdollisuuksien mukaan uudistettava siten, että ne tulevat voimaan samanaikaisesti uuden tieliikennelain kanssa.

Lakiehdotuksen voimaantulopäivä on jätetty avoimeksi. Valiokunta on yleisperusteluissa korostanut lain täytäntöönpanon huolellista valmistelua. Lain hyväksymisen ja voimaantulon välinen aika on lakia vahvistettaessa jätettävä täytäntöönpanotoimien valmistelua varten riittävän pitkäksi. Valiokunta katsoo, että voimaantulopäiväksi voitaisiin määrätä esimerkiksi marraskuun 1 päivä 1981.

Toivomusaloitteet.

Tässä yhteydessä käsiteltävät toivomusaloitteet ovat kaikki vuoden 1979 valtiopäiviltä.

Toivomusaloitteessa n:o 1608 ehdotetaan eduskunnan hyväksyttäväksi toivomus, että hallitus ryhtyisi toimenpiteisiin tieliikenteessä käytettävien traktoreiden kuntoa ja varusteita koskevien säännösten uudistamiseksi ja kulloinkin voimassa olevien säännösten valvonnan tiukentamiseksi.

Toivomusaloitteessa n:o 1622 ehdotetaan eduskunnan hyväksyttäväksi toivomus, että hallitus ryhtyisi kiireellisiin toimenpiteisiin maantieliikenteessä käytettyjen ulkomaisten perävaunujen kuormitusten sekä teknisen varustuksen valvonnan tehostamiseksi niin, että maassamme käytetty ulkomaalainen perävaunukalusto ja sen kuormitukset olisivat myös käytännössä samojen vaatimusten alaisia kuin vastaavat suomalaisetkin.

Toivomusaloitteessa n:o 1731 ehdotetaan eduskunnan hyväksyttäväksi toivomus, että hallitus ryhtyisi kiireesti toimiin autojen tyhjäkäynnin rajoittamiseksi ja tarvittavassa laajuudessa kieltämiseksi asutuskeskuksissa ja ryhtyisi luomaan myös lainsäädäntöä moottoriajoneuvojen tyhjäkäynnin aiheuttamien saastehaittojen estämiseksi ja poistamiseksi.

Toivomusaloitteessa n:o 1735 ehdotetaan eduskunnan hyväksyttäväksi toivomus, että hallitus antaisi työsuojelun ja liikenneturvallisuuden vaatimat yksityiskohtaiset määräykset autojen ohjaamojen rakenteesta ja varusteista sekä velvoittaisi työsuojeluviranomaiset osallistumaan ajoneuvojen kunnan valvontaan.

Toivomusaloitteessa n:o 1871 ehdotetaan eduskunnan hyväksyttäväksi toivomus, että hallitus kiireellisesti muuttaisi tieliikenneasetuksen 2 §:n niin, että hälytysajoneuvoiksi määriteltäisiin asetuksessa mainittujen lisäksi virantoimituksessa olevien eläinlääkäreiden ajoneuvot.

Toivomusaloitteessa n:o 1875 ehdotetaan eduskunnan hyväksyttäväksi toivomus, että hallitus ryhtyisi toimenpiteisiin tieliikenteessä käytettävien traktoreiden kuntoa ja varusteita koskevien säännösten uudistamiseksi ja kulloinkin voimassa olevien säädösten valvonnan tiukentamiseksi.

Toivomusaloitteessa n:o 1903 ehdotetaan eduskunnan hyväksyttäväksi toivomus, että hallitus ryhtyisi kiireellisiin toimenpiteisiin säännösten ja määräysten korjaamiseksi niin, että taksiautoilija voi kuljettaa liikuntavammaisen, sairaan tai vanhuksen välttämättömissä tapauksissa kotiovelle saakka.

Valiokunta toteaa, että toivomusaloitteissa ehdotetaan tieliikennelainsäädännön alaan kuuluvia toimenpiteitä. Osaksi näihin ehdotuksiin on otettu kantaa valiokunnan hyväksymässä tieliikennelakiehdotuksessa ja sen perusteluissa. Lisäksi hallituksen on selvítettävä aloitteissa tarkoitettujen toimenpiteiden tarkoituksenmukaisuutta uuden tieliikennelain nojalla annettavia säädöksiä valmisteltaessa. Valiokunta ehdottaa näillä perusteilla, että edellä mainitut toivomusaloitteet hylätään.

Edellä esitetyn perusteella liikennevaliokunta kunnioittaen ehdottaa,

että hallituksen esitykseen sisältyvä lakiehdotus hyväksyttäisiin näin kuuluvana:

Tieliikennelaki

Eduskunnan päätöksen mukaisesti säädetään:

1 luku

Yleisiä säännöksiä

1 §

Soveltamisala

Tämä laki koskee liikennettä tiellä. Lain soveltamisesta muulla alueella säädetään 5 ja 92 §:ssä.

Tätä lakia ei sovelleta rautatieliikenteeseen.

2 §

Määritelmii

Tieliikennelainsäädännössä tarkoitetaan:

1) *tiellä* yleisnimityksenä (*poist.*) yleistä ja yksityistä tietä, katuja, *rakennuskaavatietä*, toria sekä muuta yleiselle liikenteelle tarkoitettua tai yleisesti liikenteeseen käytettyä aluetta;

2) *ajoradalla* ajoneuvoliikenteelle tarkoitettua, yhden tai useamman ajokaistan käsittävää tien osaa;

3) *pientareella* ajoradasta reunaviivalla erotettua tien pituussuuntaista osaa, jota ei liikennemerkillä ole osoitettu jalkakäytäväksi tai pyörätieksi;

4) *ajokaistalla* tiemerkinnoin osoitettua tai muuta autolle riittävän leveää ajoradan pituussuuntaista osaa;

5) *suojatiellä* jalankulkijoiden käytettäväksi ajoradan, pyörätien tai raitiovaunukaistan ylittämiseen tarkoitettua, liikennemerkillä tai tiemerkinnoin osoitettua tien osaa;

6) *pihakaadulla* jalankulku- ja ajoneuvoliikenteelle yhteisesti tarkoitettua, liikennemerkkein sellaiseksi kaduksi osoitettua tietä;

7) *jalkakäytävällä* jalankulkijoille tarkoitettua tietä tai sen osaa;

8) *taajamalla* liikennemerkkein osoitettua taajaan rakennettua aluetta;

9) *liikenteen ohjauslaitteella* liikennemerkkiä, liikennevaloa taikka muuta liikenteen ohjaamiseksi tarkoitettua laitetta tai tiemerkin-tää;

10) *tienkäyttäjällä* jokaista, joka on tiellä taikka sillä olevassa ajoneuvossa tai raitiovaunussa;

11) *jalankulkijalla* jalan, suksilla, *rullasuk-silla*, luistimilla tai vastaavilla välineillä liikkua ja potkukelkan, lastenvaunujen, leikkiajoneuvon, *pyörätuolin* tai vastaavan laitteen kuljettajaa sekä polkupyörän tai mopon taluttajaa;

12) *ajoneuvolla* maalla kulkemaan tarkoitettua laitetta, joka ei kulje kiskoilla;

13) *moottorikäyttöisellä ajoneuvolla* konevoimalla kulkevaa ajoneuvoa;

14) *liikennetarvikkeella* ajoneuvon rakenneosaa ja varustetta tai tienkäyttäjän henkilökoh-taista suojavälinettä; sekä

15) *pysäköinnillä* ajoneuvon seisottamista kuljettajineen tai ilman kuljettajaa, ei kuitenkaan lyhytaikaista ajoneuvon seisottamista siihen nousemista tai siitä poistumista tahi ajoneuvon kuormaamista tai kuorman purkamista varten.

3 §

Tienkäyttäjän yleiset velvollisuudet

Tienkäyttäjän on noudatettava liikennesään-töjä sekä muutenkin olosuhteiden edellyttämää huolellisuutta ja varovaisuutta vaaran ja vahin-gon välttämiseksi.

Tienkäyttäjä ei saa tarpeettomasti estää tai häiritä liikennettä.

4 §

Liikenteen ohjaus

Tienkäyttäjän on ensisijaisesti noudatettava poliisimiehen ja muun liikenteen ohjaajan antamaa merkkiä tai ohjetta.

Liikenteen ohjauslaitteella annettua ohjetta on noudatettava, vaikka se edellyttäisi poikkeamista liikennesäännöstä. Jos liikennettä ohjataan liikennevaloin, valo-opastetta on noudatettava muulla ohjauslaitteella annetusta ohjees-ta huolimatta.

5 §

Moottoriliikenne tien ulkopuolella

Taajamassa ei moottorikäyttöistä ajoneuvoa saa *luvattomasti* kuljettaa, pysäyttää tai pysä-

köidä tien ulkopuolella sellaisella maa-alueella, jota ei ole tarkoitettu moottorikäyttöisten ajoneuvojen liikenteelle.

Mitä 1 momentissa on säädetty, ei koske välttämätöntä huoltoajoa, sairaan kuljetusta tai muuta näihin verrattavasta syystä välttämätöntä tilapäistä liikennettä.

Moottorikäyttöistä ajoneuvoa tien ulkopuolella kuljettaessa on noudatettava olosuhteiden edellyttämää varovaisuutta vaaran ja vahingon välttämiseksi sekä asetuksella säädettyä liikennesääntöjä.

2 luku

Liikennesäännöt

6 §

Esteetön kulku hälytysajoneuville ja kulkueelle

Hälytysajoneuville, joka antaa säädettyjä ääni- ja valomerkkejä, on liikenteen ohjauslaitteilla annetuista ohjeista riippumatta annettava esteetön kulku. Tällöin on tarvittaessa väistytävä syrjään ja pysädyttävä.

Tienkäyttäjät ei saa keskeyttää tai muuten estää sotilasosaston, saattueen, valvotun lapsiryhmän tai muun järjestäytyneen kulkueen etenemistä. Tämä ei kuitenkaan koske säädettyjä ääni- ja valomerkkejä antavan hälytysajoneuvon kuljettajaa.

7 §

Esteetön kulku junalle. Rautatien ylittäminen

Junalle on annettava esteetön kulku. Junalla tarkoitetaan tässä pykälässä jokaista rautatiekiskoilla kulkevaa laitetta.

Rautatien tasoristeystä lähestyvän tienkäyttäjän on noudatettava erityistä varovaisuutta ja mahdollisista suojalaitteista huolimatta tarkkailtava, onko juna tulossa. Kuljettajan on tällöin käytettävä sellaista nopeutta, että ajoneuvon voi tarvittaessa pysäyttää ennen rataa.

Rautatietä ei saa lähteä ylittämään, jos juna lähestyy taikka valo-opaste velvoittaa pysähtymään, erityinen ääniopaste kuuluu taikka puomi on alhaalla tai liikkuu. Tällöin on pysädyttävä turvalliselle etäisyydelle radasta, ennen opastinta tai puomia. Kun rautatien saa ylittää, se on tehtävä viivyttelämättä.

8 §

Tien eri osien käyttö

Ajoneuvoa on kuljetettava ajoradalla. Jos tien oikealla puolella on piennar, jolla ajo käy haitatta päinsä, polkupyörää ja muuta moottoritonta ajoneuvoa sekä mopoa on kuitenkin kuljetettava pientareella.

Alle 12-vuotias lapsi saa kuljettaa polkupyörää jalkakäytävällä. Hän ei saa aiheuttaa kohtuutonta häiriötä jalankululle.

Kun erityiset syyt siihen pakottavat, ajoneuvoa saa tilapäisesti kuljettaa muullakin kuin sille tarkoitettulla tien osalla, jollei siitä aiheudu vaaraa eikä huomattavaa haittaa.

9 §

Ajoneuvon paikka ajoradalla

Ajoneuvoa on ajoradalla kuljetettava muu liikenne ja olosuhteet huomioon ottaen niin lähellä ajoradan oikeaa reunaa kuin turvallisuutta vaarantamatta on mahdollista. Tämä säännös ei koske ajoa yksisuuntaisella ajoradalla.

Milloin kuljettajan ajosuunnassa on vähintään kaksi ajokaistaa, hänen on kuljetettava ajoneuvoa ajokaistaa tarpeettomasti vaihtamatta yleensä eniten oikealla olevalla vapaalla ajokaisalla. (Poist.)

Edellä 2 momentissa tarkoitettussa tapauksessa on vastaan tulevalle liikenteelle tarkoitettulla ajokaistalla ajaminen kielletty.

Kaksisuuntaisella ajoradalla oleva koroke tai muu vastaava laite on sivuutettava oikealta.

10 §. (Poist.)

10 § (11 §.)

Ajoneuvojen välinen etäisyys

Etäisyys edellä kulkevaan ajoneuvoon on sovitettava sellaiseksi, ettei päälleajon vaaraa ole, vaikka tämä ajoneuvo pysäytetään.

Taajaman ulkopuolella muuta liikennettä selvästi hitaammin ajavien moottorikäyttöisten ajoneuvon on pidettävä toisiinsa sellaiset etäisyydet, että ohittava ajoneuvo voi vaaratta ajaa niiden väliin.

11 § (12 §.)

Ryhmittäminen

Ajokaista kääntymistä varten on valittava hyvässä ajoin.

Oikealle kääntyvän on ryhmityttävä ajoradan oikeaan reunaan. Vasemmalle kääntyvän on ryhmityttävä välittömästi ajoradan keskiviivan oikealle puolelle tai yksisuuntaisella ajoradalla vasempaan reunaan.

12 § (13 §.)

Kääntäminen

Kääntyvän ajoneuvon kuljettaja ei saa aiheuttaa vaaraa tai tarpeetonta estettä muille samaan suuntaan kulkeville.

Risteyksessä on oikealle käännettäessä ohjattava mahdollisimman lähelle risteävän ajoradan oikeata reunaa. Vasemmalle käännettäessä on ohjattava siten, että ajoneuvo jättää risteyksen välittömästi risteävän ajoradan keskiviivan oikealla puolella tai yksisuuntaisen ajoradan vasemmalla reunalla. (Poist.)

(Poist.)

13 § (14 §.)

Erityissäännös kääntyvälle polkupyöräilijälle ja mopoilijalle

Polkupyöräilijä tai mopoilija, joka aikoo kääntyä vasemmalle, saa 11 ja 12 §:n säännösten estämättä jatkaa oikealla ajaen risteävän ajoradan yli. Hän saa tällöin kuitenkin kääntyä vasemmalle vasta, kun sen voi tehdä aiheuttamatta estettä muulle liikenteelle, ja hänen on poistuttava risteyksestä oikeanpuoleista reunaa käyttäen.

14 § (15 §.)

Väistämisvelvollisuus

Risteystä lähestyessään kuljettajan on noudatettava erityistä varovaisuutta. Hänen on väistettävä samanaikaisesti muuta tietä oikealta lähestyvää ajoneuvoa.

Risteyksessä kääntyvän ajoneuvon kuljettajan on väistettävä risteävää tietä ylittävää polkupyöräilijää, mopoilijaa ja jalankulkijaa. Samoin on kuljettajan, joka muualla kuin risteyksessä aikoo poistua ajoradalta tai muuten ylittää sen, väistettävä tien reunaa käyttävää polkupyöräilijää, mopoilijaa ja jalankulkijaa. Vasemmalle

kääntyvän kuljettajan on lisäksi väistettävä vastaan tulevaa liikennettä.

Kuljettajan on kuitenkin aina väistettävä muuta liikennettä, jos hän on tulossa tielle pihasta, pysäköintipaikalta, huoltoasemalta tai muulta vastaavalta alueelta taikka polulta, tilustieltä tai muulta vähäiseltä tieltä.

Raitiovaunulle on tienkäyttäjän risteyksessä, 1 ja 2 momentin säännöksistä huolimatta, annettava esteetön kulku.

15 § (16 §.)

Väistämisen osoittaminen. Ajo risteykseen

Kuljettajan, joka liikennesääntöjen tai lii-liikennemerkin mukaan on väistämisvelvollinen, on hyvässä ajoin nopeutta vähentämällä tai pysähtymällä selvästi osoitettava, että hän aikoo noudattaa velvollisuuttaan. Hän saa jatkaa matkaa vain, jos hän muiden ajoneuvojen sijainti, etäisyys ja nopeus huomioon ottaen ei aiheuta vaaraa eikä estettä.

Lähestyessään risteystä tai sinne ajaessaan kuljettajan on sovitettava ajotapansa niin, ettei risteävän tien liikenne häiriünny, jos ajoneuvo joudutaan pysäyttämään risteykseen.

16 § (17 §.)

Kohtaaminen

Kohtaavien ajoneuvojen on sivuutettava toisensa oikealta. Risteyksessä saavat kuitenkin vastakkaisilta suunnilta saapuvat ajoneuvot, jotka kumpikin aikovat kääntyä vasempaan, sivuuttaa toisensa vasemmalta erityistä varovaisuutta noudattaen.

Kohdattaessa on ajoneuvojen välille jätettävä riittävästi tilaa. Jos ajoradalla on este, on sen ajoneuvon kuljettajan, jonka puoleisella ajoradan osalla este on, tarvittaessa pysäytettävä ajoneuvonsa antaakseen vastaan tulevan sivuuttaa paikan.

Tienpidossa tai vastaavassa tiellä tai sen vieressä tehtävässä työssä käytettävän, asianmukaisesti merkityn ajoneuvon saa sivuuttaa olosuhteet huomioon ottaen sopivimmalla tavalla noudattaen tarpeellista varovaisuutta.

17 § (18 §.)

Ohittaminen

Edellä kulkeva ajoneuvo on ohitettava vasemmalta. Milloin edellä kulkeva kääntyy tai selvästi valmistautuu kääntymään vasemmalle, se on kuitenkin ohitettava oikealta.

Oikealta saa ohittaa, jos kuljettajan ajosuunnassa on vähintään kaksi ajokaistaa ja ajoneuvot kulkevat rinnakkaisilla ajokaistoilla. Polkupyöräilijä ja mopoilija saa muutoinkin ohittaa muun ajoneuvon kuin polkupyörän tai mopon oikealta.

Raitiovaunu on ohitettava oikealta. Sen saa kuitenkin ohittaa vasemmalta, missä kiskojen sijainti sitä edellyttää, jos se voi tapahtua vaaratta ja haitatta. Yksisuuntaisella ajoradalla raitiovaunun saa muutenkin ohittaa vasemmalta, jos liikenneolosuhteet sen sallivat.

Tienpidossa tai vastaavassa tiellä tai sen vieressä tehtävässä työssä käytettävää, asianmukaisesti merkittyä ajoneuvoa ohitettaessa saa menetellä olosuhteisiin nähden sopivimmalla tavalla tarpeellista varovaisuutta noudattaen.

18 § (19 §.)

Ohituskiellot

Ohittavan ajoneuvon kuljettajan on tarkoin varmistauduttava, ettei ohitus aiheuta vaaraa.

Ohitus, johon käytetään vastaan tulevan liikenteen puolta, on kielletty:

1) (poist.) näkyvyyden ollessa mäenharjan tai kaarteen vuoksi tai muusta syystä turvalliseen ohitukseen riittämätön;

2) jollei ohitukseen käytettävä ajokaista ole riittävän pitkälti vapaa ja esteetön turvalliseen ohitukseen;

3) jollei ohittaja (poist.) ohituksen jälkeen vaaratta ja muuta liikennettä oleellisesti häiritsemättä voi palata jonoon;

4) edellä ajavan osoitettua suuntamerkillä aikovansa ohittaa;

5) (poist.) takaa tulevan ajoneuvon kuljettajan aloitettua ohituksen; sekä

6) risteyksessä ja rautatien tasoristeyksessä sekä välittömästi ennen niitä.

(7 kohta poist.)

Ohituskielto ei koske risteystä, jossa risteävä tie on polku, tilustie tai muu vähäinen tie, eikä taajaman ulkopuolella muuta kuin liikennemerkistä ilmenevää risteystä.

19 § (20 §.)

Ohittajan ja ohitettavan keskinäiset velvollisuudet

Ohittajan on pidettävä turvallinen väli ohitettavaan ajoneuvoon.

Ohitettavan on, havaittuaan ohituksen vasemmalta, pysyteltävä niin oikealla kuin se muu liikenne ja olosuhteet huomioon ottaen on mahdollista, eikä hän saa lisätä nopeutta.

Hitaasti kulkevan ajoneuvon kuljettajan on

kapealla tai mutkikkaalla ajoradalla tai vastaan tulevan liikenteen ollessa vilkasta ohituksen helpottamiseksi vähennettävä nopeutta ja mahdollisuuksien mukaan annettava tietä. Hän saa tällöin tilapäisesti kuljettaa ajoneuvoa pientareella, jos se voi tapahtua vaaratta ja haitatta.

(Poist.)

21 §. (Poist.)

20 § (22 §.)

Ajoneuvon peruuttaminen ja kääntäminen tiellä

Ajoneuvoa ei saa peruuttaa eikä kääntää tiellä, ellei se voi tapahtua vaaratta ja muita estämättä.

21 § (23 §.)

Ajoneuvon siirtäminen sivusuunnassa

Kuljettaja saa lähteä liikkeelle tien reunasta, vaihtaa ajokaistaa tai muuten siirtää ajoneuvoa sivusuunnassa vain, milloin se voi tapahtua vaaratta ja muita tarpeettomasti estämättä.

22 § (24 §.)

Tien antaminen pysäkillä lähtevälle linja-autolle (poist.)

Jos pysäkillä olevan linja-auton kuljettaja tiellä, jolla suurin sallittu nopeus on enintään 60 km/h, osoittaa suuntamerkillä aikovansa lähteä liikkeelle, pysäkkiä lähestyvän ajoneuvon kuljettajan on vähennettävä nopeutta ja tarvittaessa pysäytettävä, jotta linja-auto voi esteettä lähteä pysäkillä.

Huolimatta 1 momentin säännöksestä linja-auton kuljettajan on noudatettava erityistä varovaisuutta vaaran välttämiseksi ja annettava suuntamerkki siten kuin 35 §:ssä säädetään.

23 § (25 §.)

Tilannenopeus

Ajoneuvon nopeus on sovitettava sellaiseksi kuin liikenneturvallisuus edellyttää huomioon ottaen muun ohella tien kunto, sää, keli, näkyvyys, ajoneuvon kuormitus ja kuorman laatu sekä liikenneolosuhteet. Nopeus on pidettävä sellaisena, että kuljettaja säilyttää ajoneuvon hallinnan. Ajoneuvo on voitava pysäyttää edessä olevan ajoradan näkyvällä osalla ja kaikissa ennalta arvattavissa tilanteissa. Ennen kaukovaloilta lähivaloille vaihtamista nopeus on sovitettava uusien näkyvyysolosuhteita vastaavaksi.

Kuljettajan on sovitettava ajoneuvonsa nopeus sellaiseksi, etteivät muut tienkäyttäjät joudu kohtuuttomasti liian tai soran roiskumiselle alttiiksi.

24 § (26 §.)

Liikennettä estävän tai haittaavan ajon kieltö

Liikennettä ei saa estää tai haitata ajamalla *aibeettoman* hitaasti tai tarpeettomasti äkkiä jarruttamalla.

25 § (27 §.)

Nopeusrajoitukset

Liikenneministeriö voi antaa määräyksiä yleisestä nopeusrajoituksesta koko maassa tai tietyssä osassa maata. Tiekohtaisista ja paikallisista nopeusrajoituksista päättää liikenneministeriön tarvittaessa antamien yleisten ohjeiden mukaisesti ja 51 §:n säännöksiä noudattaen se, jolle liikenteen ohjauslaitteen asettaminen kuuluu.

Moottorikäyttöisten ajoneuvojen suurimmista sallituista ajoneuvoikohtaisista nopeuksista säädetään asetuksella.

Hälytysajoneuvon sekä liikenteen valvontaan tai poliisin virkatehtävään käytettävän ajoneuvon kuljettaja saa ylittää tässä pykälässä tarkoitettun suurimman sallitun nopeuden, jos tehtävän kiireellisyys sitä välttämättä edellyttää.

26 § (28 §.)

Pysäyttäminen ja pysäköinti

Ajoneuvon saa tiellä pysäyttää tai pysäköidä vain oikealle puolelle. Yksisuuntaisella tiellä on pysäyttäminen ja pysäköinti myös vasemmalle puolelle tietä sallittu.

Ajoneuvo on pysäytettävä tai pysäköitävä tien suuntaisesti ja mahdollisimman kauas ajoradan keskeltä.

Maitoa kuljettavan ajoneuvon saa taajaman ulkopuolella pysäyttää kaksisuuntaisellakin tiellä myös tien vasemmalle puolelle maitolaiturin kohdalle kuormaamista ja kuorman purkamista varten. Tällöin kuljettajan on noudatettava erityistä varovaisuutta.

27 § (29 §.)

Pysäyttämistä ja pysäköimistä koskevat kiellot

Ajoneuvoa ei saa pysäyttää eikä pysäköidä sellaiseen paikkaan eikä siten, että siitä aiheutuu vaaraa tai että liikenne tarpeettomasti estyy tai häiriytyy.

Pysäyttäminen ja pysäköinti on kielletty:

1) jalkakäytävällä, suojatiellä ja pyörätiellä sekä viiden metrin matkalla ennen suojatietä tai risteävää pyörätietä;

2) risteyksessä ja viittä metriä lähempänä risteävän ajoradan lähintä reunaa tai sen ajateltua jatkoa ajoradalla;

3) niin lähellä rautatien tai raitiotien kiskoja, että siitä on haittaa kiskoliikenteelle;

4) siten, että liikennemerkki tai liikennevaloihin kuuluva opastin peittyy;

5) alikäytävässä ja tunnelissa;

6) mäenharjalla tai näkyvyydeltään rajoitussa kaarteessa ja niiden läheisyydessä;

7) missä ajorata ennen risteystä on sulkuviihoon tai ryhmittymämerkein jaettu eri ajokaistoihin, eikä niin lähelle tällaista sulkuviivaa tai merkkiä, että ajo asianomaiselle ajokaistalle vaikeutuu;

8) jollei maksua ole suoritettu, sellaiselle pysäköintipaikalle tai -alueelle, jonka käyttämisestä on vahvistettu maksu; sekä

9) sulkuviivan kohdalle, milloin ajoneuvon ja sulkuviivan väliin jää vähemmän kuin kolme metriä eikä ajoneuvon ja sulkuviivan välissä ole katkoviivaa.

Polkupyörän ja mopon saa pysäyttää ja pysäköidä jalkakäytävälle ja pyörätielle. Muunkin ajoneuvon saa erityistä varovaisuutta noudattaen pysäyttää lyhyeksi ajaksi jalkakäytävälle ja pyörätielle ajoneuvon nousemista, siitä poistumista, sen kuormaamista tai kuorman purkamista varten, milloin läheisyydessä ei ole käytävissä muuta pysäyttämiseen sopivaa paikkaa ja pysäyttämiseen on pakottavia syitä. Pysäytetty ajoneuvo ei kuitenkaan saa kohtuuttomasti haitata jalkakäytävällä ja pyörätiellä kulkevista. Kuljettajan on tällöin pysyteltävä ajoneuvonsa läheisyydessä ja tarvittaessa siirrettävä ajoneuvo paikkaan, jossa se ei häiritse muuta liikennettä.

30 §. (Poist.)

28 § (31 §.)

Erityiset pysäköintikiellot

Pysäköinti on kielletty:

1) kolmeakymmentä metriä lähempänä rautatien tasoristeystä;

2) kiinteistölle johtavan ajotien kohdalla ja muutoinkin siten, että ajoneuvoliikenne kiinteistölle tai sieltä pois oleellisesti vaikeutuu;

3) ajoradan reunan suuntaisesti pysäytetyn muun ajoneuvon kuin kaksipyöräisen polkupyörän, mopon tai sivuvaunun moottoripyörän rinnalla;

4) siten, että pääsy toiseen ajoneuvoon tai sen kuljettaminen pois paikalta estyy;

5) taajaman ulkopuolella ajoradalla, jos tie liikennemerkkein on osoitettu etuajo-oikeutetuksi; sekä

6) merkityn pysäköintipaikan vieressä tahi merkityllä pysäköintipaikalla siten, että ajoneuvo osittainkin jää kullekin ajoneuvolle merkityn paikan ulkopuolelle.

29 § (32 §.)

Ajoneuvon pysäyttämiseen liittyvät toimet

Kun ajoneuvo on pysäytetty tai pysäköity, kuljettajan on huolehdittava siitä, ettei ajoneuvo voi lähteä itsestään liikkeelle.

Ajoneuvon ovea ei saa avata eikä ajoneuvon nousta, siitä poistua taikka sitä kuormata tai sen kuormaa purkaa siten, että siitä aiheutuu vaaraa tai tarpeetonta häntä muulle liikenteelle tai ympäristölle.

30 § (33 §.)

Varovaisuusvelvollisuus kevyttä liikennettä kohtaan

Ajoneuvon kuljettajan on kohdatessaan tai ohittaessaan jalankulkijan, polkupyöräilijän tai mopoilijan annettava tälle ajoneuvon koko ja nopeus huomioon ottaen turvallinen tila tiellä.

Kuljettajan on erityisesti varottava lähestyessään pysäytettyä koululaiskuljetusautoa, linja-autoa tai raitiovaunua sekä lapsia, vanhuksia, vammaisia tai muita, joilla on ilmeisiä vaikeuksia selviytyä turvallisesti liikenteessä.

31 § (34 §.)

Jalkakäytävän ylittäminen. Pysähtyneen raitiovaunun tai linja-auton ohittaminen

Ajoneuvon kuljettajan on ylittäessään jalkakäytävää annettava jalankulkijalle esteetön kulku.

Kuljettajan on aikoessaan ohittaa oikealta raitiovaunun tai linja-auton korokkeettoman pysäkin kohdalla pysäytettävä ja annettava esteetön kulku raitiovaunusta tai linja-autosta poistuville taikka siihen nouseville matkustajille.

32 § (35 §.)

Kuljettajan suojatiesäännöt

Suojatietä lähestyvän ajoneuvon kuljettajan on ajettava sellaisella nopeudella, että hän voi tarvittaessa pysäyttää ennen suojatietä. Kuljettajan on annettava esteetön kulku jalankulkijalle, joka on suojatiellä tai astumassa sille.

Jos ohitettava ajoneuvo tai raitiovaunu on pysähtynyt suojatien eteen tai peittää näkyvyyden suojatielle, sitä ei saa ohittaa pysähtymättä, ellei ohittajan ja ohitettavan väliin suojakoroketta tai vapaata ajokaistaa.

33 § (36 §.)

Pihakadulla ajaminen

Pihakadulla saa kuljettaa moottorikäyttöistä ajoneuvoa vain kadun varrella olevalle kiinteistölle tai merkitylle pysäköintipaikalle ajoa varten (*poist.*). Pysäköinti pihakadulla on sallittu vain merkityllä pysäköintipaikalla.

Ajonopeus pihakadulla on sovittava jalankulun mukaiseksi eikä se saa ylittää 20 km/h.

Pihakadulla ajoneuvon kuljettajan on annettava jalankulkijalle esteetön kulku.

34 § (37 §.)

Ääni- ja valomerkit

Milloin vaaran välttämiseksi on tarpeen, kuljettajan on annettava ääni- tai valomerkki taikka jarruvaloa käyttämällä tai muulla tavalla kiinnitettävä muiden tienkäyttäjien huomiota. Muutoin äänimerkin saa antaa vain taajaman ulkopuolella valoisaan aikaan ohitettaessa.

Äänimerkki ei saa olla pitempi kuin on välttämätöntä. Valomerkki on annettava ajovaloja vilkuttamalla.

35 § (38 §.)

Suuntamerkki

Ajoneuvon kuljettajan, joka aikoo lähteä liikkeelle tien reunasta, kääntyä risteyksessä tai tiellä taikka vaihtaa ajokaistaa tai muuten siirtää ajoneuvoa sivusuunnassa, on muiden varoitukseksi annettava merkki suunnanosoittimella tai, jollei ajoneuvossa ole sellaista, muulla näkyvällä tavalla.

Merkki on annettava hyvissä ajoin ennen aiottua toimenpidettä, ja sen on oltava hyvin näkyvä ja ymmärrettävä. Merkinanto ei vapau-

ta kuljettajaa velvollisuudesta varmistua siitä, ettei aiottu toimenpide aiheuta vaaraa tai tarpeetonta estettä.

36 § (39 §.)

Valojen käyttö ajettaessa

Moottorikäyttöisessä ajoneuvossa on taajaman ulkopuolella aina ajon aikana käytettävä ajovaloja tai huomiovaloja.

Ajovaloja on käytettävä jokaisessa ajoneuvossa, kun sitä kuljetetaan tiellä pimeään tai hämärän aikana taikka näkyvyyden ollessa sään vuoksi tai muusta syystä huonontunut. Jollei ajoneuvon varusteeksi ole määrätty ajovaloja, ajoneuvossa on käytettävä sellaisia heijastimia kuin asetuksella säädetään.

Kaukovalojen käyttö on kielletty:

1) tyydyttävästi valaistulla tiellä;
2) niin lähellä kohtaavaa ajoneuvoa tai raitiovaunua, että tämän kuljettaja voi häikäistyä; ja

3) ajettaessa lähellä toisen ajoneuvon takana. Sumuvaloja saa käyttää vain sumun taikka rankan vesi- tai lumisateen aikana. Niitä saa tällöin käyttää lähivalojen asemesta, jos seison-tavalot ovat samanaikaisesti kytketyt.

37 § (40 §.)

Valojen käyttö pysäytetyssä tai pysäköidyssä ajoneuvossa

Tielle pysäytetyssä tai pysäköidyssä ajoneuvossa on pimeän tai hämärän aikana ja näkyvyyden ollessa sään vuoksi tai muusta syystä huonontunut pidettävä seison-ta- tai lähivalot tai, milloin niitä ei ole, muut ajoneuvolle määrätyt valot sytytettyinä, jollei tie ole niin hyvin valaistu, että ajoneuvon voi muutoinkin selvästi havaita riittävän etäältä.

Mitä 1 momentissa on säädetty, ei sovelleta ajoneuvoon, joka on pysäytetty tai pysäköity ajoradan ulkopuolella olevalle pysäköintipaikalle, eikä muutoinkaan polkupyörään tai mopoon, joka pysäytetään tai pysäköidään ajoradan ulkopuolelle.

38 § (41 §.)

Valojen virheellisen käytön kielto

Ajoneuvon valoja ei saa käyttää niin, että muiden ajoneuvojen kuljettajat voivat häikäistyä.

(Poist.)

Ajoneuvossa ei saa (poist.) käyttää laitteita,

jotka näyttävät tai heijastavat eteenpäin punaista valoa eikä, jollei siitä ole erikseen toisin määrätty, laitteita, jotka näyttävät tai heijastavat taaksepäin valkoista tai vaaleankeltaista valoa.

42—46 §. (Poist.)

39 § (47 §.)

Tulo lautalle

Hälytysajoneuvolla ja poliisin virkatehtäväs- sä olevalla ajoneuvolla (poist.) on oikeus päästä lautalle ennen muita ajoneuvoja. Liikennemi- nisteriö voi koko maassa ja lääninhallitus alueel- laan antaa määräyksiä siitä, missä järjestyksessä muut ajoneuvot pääsevät lautalle.

Lautalle tultaessa on ajoneuvo pysäytettävä ennen suojalaitteita.

48 §. (Poist.)

40 § (49 §.)

Jalankulkijan paikka tiellä

Jalankulkijan on käytettävä jalkakäytävää tai piennarta. Hän ei kuitenkaan saa jalkakäytäväl- lä taluttaa polkupyörää tai mopoa, kuljettaa potkukelkkaa, hiihtää, luistella eikä kantaa koo- kasta taakkaa, jos siitä voi aiheutua huomatta- vaa haittaa muille jalankulkijoille.

Missä jalkakäytävää tai piennarta ei ole tai milloin sillä kulkeminen ei käy haitatta päinsä, jalankulkijan on käytettävä pyörätietä tai ajo- radan reunaa.

Jalankulkijan on jalkakäytävällä, pyörätielle ja suojatiellä yleensä kuljettava sen oikeanpuo- leisella osalla sekä sivuutettava vastaan tuleva jalankulkija oikealta ja ohitettava edellä kulke- va vasemmalta.

Ajoradalla jalankulkijan on ensisijaisesti käy- tettävä sen vasenta reunaa, jollei oikean reu- nan käyttäminen ole kulkureitin tai muiden syiden vuoksi turvallisempaa. Polkupyörää tai mopoa taluttava saa kuitenkin käyttää ajora- dan oikeaa reunaa.

41 § (50 §.)

Jalankulku p i h a kadulla

Edellä 40 §:ssä olevien säännösten estämät- tä jalankulkija saa pihakadulla kulkea sen kai- killa osilla. Hän ei kuitenkaan saa tarpeetto- masti estää ajoneuvoliikennettä.

42 § (uusi)

Heijastimen käyttö

Jalankulkijan, joka pimeään aikana liikkuu valaisemattomalla tiellä muualla kuin jalkakäytävällä tai pyörätiellä, on yleensä käytettävä asianmukaista heijastinta.

43 § (51 §.)

Jalankulkijaryhmät ja kulkueet

Valvotun jalankulkijaryhmän sekä järjestäytyneen kulkueen on käytettävä piennarta tai kulkusuunnassa ajoradan oikeaa puolta. Enintään kaksi rinnan kulkevan lapsiryhmän on, mikäli mahdollista, käytettävä jalkakäytävää, piennarta tai pyörätietä.

Valvotulla jalankulkijaryhmällä tai järjestäytyneellä kulkueella, joka käyttää valaisemattomalla tiellä piennarta tai ajorataa tai pyörätietä, on oltava pimeään tai hämärän aikana taikka sääolosuhteiden sitä edellyttäessä tien keskiviuhan puolella edessä vähintään yksi valkoista tai keltaista valoa eteenpäin näyttävä valaisin ja takana yksi taaksepäin punaista valoa näyttävä valaisin.

44 § (52 §.)

Ajoradan ylitäminen

Jalankulkijan on ylitettävä ajorata suojatietä kulkiessa, jos se on lähellä. Muuten ajorata on ylitettävä kohtisuoraan ja yleensä risteuksen vierestä.

Suojatielle tai muuten ajoradalle astuvan jalankulkijan on noudatettava sitä varovaisuutta, jota lähestyvän ajoneuvon etäisyys ja nopeus edellyttävät. Hänen on ylitettävä ajorata tarpeettomasti viivyttelystä.

Ajorataan rinnastetaan tässä pykälässä pyörätie ja raitiovaunukaista.

45 § (53 §.)

Invalidi ajoneuvojen liikenne

Pyörätuolia käyttävään vammaiseen sovelletaan (poist.) jalankulkijoita koskevia säännöksiä. (Poist.)

Sama koskee vammaista, joka kävelynopeudella kuljettaa käsikäyttöistä tai sellaista moottorikäyttöistä invalidiajoneuvoa, jonka rakenteellinen nopeus on enintään 15 km/h. Muu-

toin hänen on noudatettava polkupyöräilijöitä koskevia säännöksiä.

Mopoon rinnastettavan moottorikäyttöisen invalidiajoneuvon kuljettajan on noudatettava mopoilijoita koskevia liikennesääntöjä.

46 § (54 §.)

Kotieläimen varominen ja eläinten kuljettaminen tiellä

Ajoneuvon kuljettajan on lähestyessään tiellä olevaa hevosta, karjaa tai vastaavia kotieläimiä noudatettava tarpeellista varovaisuutta ja käytettävä riittävän alhaista nopeutta.

Eläimet, joita kuljetetaan tiellä, on pidettävä kytettyinä tai niitä on vartioitava siten, etteivät ne aiheuta vaaraa tai kohtuutonta häiriötä liikenteelle. Ratsastajan ja eläimen kuljettajan on soveltuvin osin noudatettava ajoneuvon kuljettajaa koskevia säännöksiä.

47 § (55 §.)

Raitiovaunuliikenne

Raitiovaunun kuljettajan on soveltuvin osin noudatettava ajoneuvon kuljettajia koskevia säännöksiä, jollei 14 §:stä muuta johdu.

Raitiovaunuliikenteessä on sen lisäksi, mitä 1 momentista johtuu, noudatettava kunnallislaissa (953/76) tarkoitetuilla järjestyssäännöillä annettuja paikallisia määräyksiä.

48 § (48 §.)

Poikkeussäännökset

Hälytysajoneuvon kuljettaja saa kiireellisessä tehtävässä tarpeellista varovaisuutta noudattaen ja erityisiä ääni- ja valomerkkejä antaen poiketa niistä liikennesäännöistä, jotka eivät erityisesti koske häntä. Hänen on kuitenkin annettava esteetön kulku junalle ja muulle rautatiekiskoilla kulkevalle laitteelle.

Erytyisiä valomerkkejä antavaa hälytysajoneuvoa saa, milloin tehtävä välttämättä sitä edellyttää, erityistä varovaisuutta noudattaen kuljettaa sellaisella tiellä, tien osalla tai alueella, jossa ajaminen muutoin on kielletty.

Tienpidossa tai vastaavassa tiellä tai sen vieressä tehtävässä työssä käytettävää ajoneuvoa saa 8—12 ja 33 §:n säännösten estämättä kuljettaa olosuhteiden edellyttämällä tavalla tarpeellista varovaisuutta noudattaen.

Ajoneuvon, jota käytetään 3 momentissa tarkoitettussa työssä, liikennevalvonnassa tai poliisin virkatehtävässä, saa 26—28 §:n säännösten estämättä tilapäisesti pysäköidä tehtävän vaatimalla tavalla edellyttäen, ettei liikennettä ilmeisesti vaaranneta.

Poliisin luvan saaneella liikuntavammaisella on asetuksella tarkemmin säädettyihin ehdoin oikeus pysäköidä ajoneuvo maksulliselle pysäköintipaikalle maksua suorittamatta ja sellaiselle alueelle, missä pysäköinti on liikennemerkein kielletty.

3 luku

Liikenteen ohjaus

49 § (56 §.)

Liikenteen ohjaajat

Liikenteen ohjaajina toimivat poliisimies sekä asetuksella säädetävissä tapauksissa sotilaspoliisi ja asianomaisen viranomaisen tehtävään määräämät henkilöt.

Liikenteen ohjaajalla on oltava selvästi erotuva vaatetus tai tunnusmerkki.

50 § (57 §.)

Liikenteen ohjauslaitteet

Liikennemerkeillä, liikennevaloilla ja muilla liikenteen ohjauslaitteilla osoitettavista käskyistä ja kielloista sekä niiden muusta merkityksestä säädetään asetuksella.

Liikenneministeriö antaa ohjeet liikenteen ohjauslaitteiden käytöstä.

51 § (58 §.)

Liikenteen ohjauslaitteen asettaminen

Liikenteen ohjauslaitteen asettaa yleiselle tielle tie- ja vesirakennuslaitos. Kunta asettaa liikenteen ohjauslaitteen kadulle, *rakennuskaavatielle*, torille ja muulle vastaavanlaiselle liikennealueelle. Ennen pysyväksi tarkoitettua liikenteen ohjauslaitteen asettamista kunnan on varattava poliisille tilaisuus antaa lausuntonsa asiassa, jollei asetuksella toisin säädetä.

Muulle kuin 1 momentissa tarkoitettulle tielle liikenteen ohjauslaitteen asettaa tienpitäjä saatuaan siihen kunnan suostumuksen, jota ei kuitenkaan saa ilman pätevää syytä evätä. Suostumusta ei tarvita tien kunnan taikka tiellä tai

sen vieressä tehtävän työn vuoksi tarpeellisten tilapäisten liikennemerkkien asettamiseen.

Taajamaa osoittavan liikennemerkin käyttämisestä päättää kunta kuultuaan yleisten teiden osalta *tie- ja vesirakennuslaitosta*. Sanotun liikennemerkin asettaa yleiselle tielle *tie- ja vesirakennuslaitos*, muulle tielle kunta.

Rautatien tasoristeysmerkin asettaa rautatien kunnossapitäjä.

52 § (59 §.)

Liikenneväylän varaaminen liikenteellisiin erityistarkoituksiin

Liikenteen ohjauslaittein voidaan yleisesti liikenteelle tarkoitettu katu, *rakennuskaavatie ja muu asema- tai rakennuskaavan* mukainen liikenneväylä varata kokonaan tai osaksi liikenteellisiin erityistarkoituksiin (*poist.*). Tällöin on välttämätön huoltoajo ja muu siihen verrattava liikenne sallittava tarvittaessa laajuudessa.

53 § (uusi)

Kevyen liikenteen väylät

Tie- ja vesirakennuslaitoksen sekä kuntien on mahdollisuuksien mukaan järjestettävä kevyttä liikennettä varten tarpeelliset yhteydet rakentamalla tai osoittamalla liikenteen ohjauslaittein kullekin kulkureitille erillinen kevyen liikenteen väylä, pihakatu tai tiehen kuuluva jalkakäytävä ja pyörätie.

54 § (60 §.)

Liikenteen tilapäinen ohjaus

Tilapäistä tarvetta varten voi myös poliisi asettaa tielle liikenteen ohjauslaitteen.

Tien tilapäisestä sulkemisesta ja liikenteen ohjauksesta tiellä tehtävän työn, urheilukilpailun tai sotilasharjoituksen vuoksi taikka muusta niihin rinnastettavasta syystä säädetään asetuksella.

55 § (61 §.)

Liikenteen ohjauslaitteen vahingoittaminen

Tielle asetettua liikenteen ohjauslaitetta ei saa vahingoittaa eikä luvatta peittää, poistaa, siirtää tai muuttaa.

Sen, joka on vahingoittanut, siirtänyt tai muuten muuttanut liikenteen ohjauslaitetta, on heti saatettava se tyydyttävään kuntoon. Jollei tätä voida tehdä, hänen on ensi tilassa ilmoi-

tettava asiasta poliisille tai asianomaiselle muulle viranomaiselle ja tarvittaessa ryhdyttävä liikenteen turvallisuuden vaatimiin toimiin.

56 § (62 §.)

Häiritsevän tai luvattoman laitteen asettaminen tielle

Tielle tai sen välittömään läheisyyteen ei saa asettaa merkkiä, kilpeä tai muuta laitetta, jonka voi erheellisesti käsittää liikennemerkiksi tai muuksi liikenteen ohjauslaitteeksi taikka joka voi huonontaa sellaisen näkyvyyttä (*poist.*).

Tielle ei saa luvatta asettaa liikenteen ohjauslaitetta.

Poliisi tai tienpitäjä saa heti poistaa laitteen, joka on asetettu 1 tai 2 momentin säännösten vastaisesti.

4 luku

Liikenneonnettomuus ja varotoimet

57 § (63 §.)

Yleinen auttamisvelvollisuus

Jos joku on liikenneonnettomuuden johdosta joutunut sellaiseen tilaan, että on välttämätöntä heti kuljettaa hänet saamaan hoitoa, jokainen ajoneuvon kuljettaja on velvollinen kuljettamaan hänet. Jos ajoneuvo ei sovellu turvalliseen kuljetukseen ja tarkoituksenmukaisempi kuljetus on saatavissa, kuljettajan on kuitenkin avustettava kuljetuksen järjestämisessä.

58 § (64 §.)

Onnettomuuteen osallisen auttamisvelvollisuus

Tienkäyttäjän, joka syystään tai syyttään on joutunut osalliseksi liikenneonnettomuuteen, on heti pysähdyttävä ja kykynsä mukaan avustettava vahingoittuneita tai avuttomaan tilaan jääneitä sekä muutoinkin osallistuttava niihin toimenpiteisiin, joihin onnettomuus antaa aiheutta.

59 § (65 §.)

Ilmoitusten tekeminen

Liikenneonnettomuuteen osallisen tienkäyttäjän on toisen osallisen tai onnettomuudessa vahinkoa kärsineen vaatimuksesta ilmoitettava ni-

mensä ja osoitteensa sekä annettava tietoja tapahtumasta.

Milloin onnettomuudessa on joku kuollut tai vaikeasti loukkaantunut, siihen osallisen on ilmoitettava siitä ensi tilassa poliisille.

Jos omaisuutta on vahingoittunut eikä paikalla ole ketään, joka voi ottaa vastaan tietoja ja selvityksiä, onnettomuuteen osallisen on viipymättä ilmoitettava tapahtumasta vahinkoa kärsineelle tai poliisille.

60 § (66 §.)

Onnettomuusajoneuvon siirtäminen. Onnettomuusjälkien säilyttäminen

Milloin ajoneuvo liikenneonnettomuuden jälkeen on jäänyt paikkaan, jossa pysäyttäminen tai pysäköinti on kielletty, onnettomuuteen osallisen tienkäyttäjän on huolehdittava ajoneuvon siirtämisestä mahdollisimman pian sopivaan paikkaan. Sama velvollisuus on kuljettajalla, milloin ajoneuvo moottorivian tai vastaavan syyn vuoksi on jäänyt tällaiseen paikkaan.

Jos onnettomuudessa joku on kuollut tai vaikeasti loukkaantunut, onnettomuuspaikalla ei kuitenkaan poliisin luvatta saa siirtää ajoneuvoa tai muuten muuttaa olosuhteita, joilla voi olla merkitystä onnettomuuden selvittämisessä, ellei se liikenteen turvaamiseksi taikka henkilöiden tai arvokkaan omaisuuden suojaamiseksi ole välttämätöntä.

61 § (67 §.)

Tienkäyttäjien varoittaminen

Milloin ajoneuvo on pysähtynyt taajaman ulkopuolelle ajoradalle sellaiseen paikkaan, että se voi riittämättömän näkyvyyden vuoksi tai muusta syystä olla vaarana liikenteelle, kuljettajan on, jollei ajoneuvoa heti voida siirtää sopivaan paikkaan, asetettava tielle varoituskolmio, jos sellainen on ajoneuvossa pakollisena varusteena, ja tarvittaessa ryhdyttävä muihinkin toimenpiteisiin tienkäyttäjien varoittamiseksi. Jos ajoneuvo on jäänyt rautatie- tai raitiotiekiskoille, kuljettajan on ryhdyttävä junan tai raitiovaunun kuljettajan varoittamiseksi tarpeellisiin toimiin.

(*Poist.*)

Varoituskolmio on sijoitettava riittävän etäälle pysähtyneestä ajoneuvosta siten, että muut kuljettajat voivat hyvissä ajoin huomata varoituksen.

Tielle asetetun varoituskolmion luvaton pois-taminen tai siirtäminen on kielletty.

62 § (68 §.)

Tiellä oleva este

Tielle ei saa panna eikä jättää mitään, mikä voi vaarantaa tai haitata liikennettä.

Milloin jonkun syystä tielle on joutunut 1 momentissa tarkoitettu este, jota ei voida heti poistaa, hänen on merkitsemällä tai muulla tavoin kiinnitettävä muiden tienkäyttäjien huomiota esteeseen, kunnes hän on saanut sen poistetuksi.

Milloin tiellä on este, josta saattaa aiheutua vakavaa vaaraa liikenteelle, jokaisen esteen *havainneen tienkäyttäjän on mahdollisuuksiensa mukaan viipymättä ryhdyttävä* 2 momentissa tarkoitettuihin toimenpiteisiin taikka, jollei se ilman kohtuutonta hankaluutta ole mahdollista, ilmoitettava asiasta poliisille.

5 luku.

Ajoneuvon kuljettaja. Ajokortti

63 § (69 §.)

Kuljettajaa koskevat yleiset vaatimukset

Ajoneuvoa ei saa kuljettaa henkilö, jolta sairauden tai väsymyksen vuoksi tahi muusta vastaavasta syystä puuttuvat siihen tarpeelliset edellytykset taikka jonka terveydentila ei enää täytä ajoneuvon kuljettamiseen vaadittavan ajokortin myöntämisen edellytyksiä.

64 § (70 §.)

Ajokorttipakko

Moottorikäyttöistä ajoneuvoa saa kuljettaa vain henkilö, jolla on ajoneuvon luokkaa vastaava voimassa oleva ajokortti. *Asetuksella voidaan säätää erityistapauksia koskevia poikkeuksia.*

Mopon tai siihen rinnastettavan moottorikäyttöisen invalidiajoneuvon kuljettajalta ei vaadita ajokorttia, mutta kuljettajan on oltava 15 vuotta täyttänyt.

Kävellen ohjattavaksi tarkoitettua moottorikäyttöistä ajoneuvoa saa kuljettaa ajokorttitta.

65 § (71 §.)

Ajoneuvon luovuttaminen toisen kuljetettavaksi

Ajoneuvoa ei saa luovuttaa sellaisen henkilön kuljetettavaksi, jolla ei ole vaadittavaa ajokorttia tai jolta 63 tai 64 §:ssä tarkoitettuista syistä ilmeisesti puuttuvat edellytykset ajoneuvon kuljettamiseen.

Ajoneuvon luovuttajan on *ennen ajoneuvon luovuttamista toisen käyttöön* varmistauduttava, että kuljettajalla on *vaadittava* ajokortti.

66 § (72 §.)

Autokoululupa

Kuljettajaopetus annetaan autokoulussa, jollei jäljempänä toisin säädetä.

Autokoulun pitämiseen on hankittava lääninhallitukselta autokoululupa. Lääninhallitus voi myöntää luvan, jos hakijalla katsotaan olevan edellytykset autokoulun pitämiseen ja koulun perustaminen harkitaan liikenneministeriön antamien yleisten ohjeiden mukaan tarpeelliseksi ja tarkoituksenmukaiseksi.

Autokoululupa myönnetään määräajaksi ja se voidaan antaa ehdoin ja rajoituksin.

Ilman autokoululupaa saa antaa kuljettajaopetusta ammattikasvatushallituksen valvonnassa tapahtuvan kuljettajan ammattiopetuksen yhteydessä sekä liikenneopettajia kouluttavassa laitoksessa.

67 § (73 §.)

Autokoululuvan peruuttaminen

Lääninhallitus voi peruuttaa autokoululuvan kokonaan tai määräajaksi:

- 1) jos luvan haltijalla ei ole enää edellytyksiä autokoulun pitämiseen;
- 2) jos autokoulusta annettuja säännöksiä, määräyksiä tai lupaehtoja ei noudateta; tai
- 3) jos opetusta ei hoideta asianmukaisesti.

68 § (74 §.)

Opetus- ja harjoituslupa

Poliisi voi asetuksella *tarkemmin säädettävien edellytyksin* oikeuttaa piirissään asuvan ajokortin haltijan antamaan määrätylle henkilölle opetusta ajokortin saamiseksi:

1) *jos autokouluopetukseen osallistuminen tuottaa opetettavalle, hänen taloudellisista olo-*

subteistaan ja autokoulumatkojen pituudesta jobtuena, erityisiä vaikeuksia;

2) jos opettaja ja opetettava ovat saman perheen jäseniä;

3) jos ajo-opetus on opetettavan vammaan johdosta annettava erityisin hallintalaittein tai automaattivaihteistolla varustetulla autolla; tai

4) jos opetusta annetaan autonkuljettajan ammattiopetuksen tai siihen rinnastettavan työnantajan antaman koulutuksen yhteydessä.

Poliisi voi oikeuttaa piirissään asuvan henkilön suorittamaan moottoripyörän ajokorttia varten harjoitusajoa ilman ajo-opettajaa.

Opetus- tai harjoituslupa myönnetään määräajaksi ja se voidaan antaa ehdoin ja rajoituksin.

Luvan myöntänyt poliisi voi peruuttaa opetus- tai harjoitusluvan, milloin siihen on syytä.

69 § (75 §.)

Ajokortin myöntämisen edellytykset

Ajokortin myöntämisen edellytyksenä on:

1) että hakija ikänsä ja terveytensä puolesta täyttää asetuksella säädettyvät vaatimukset;

2) että hakija on suorittanut hyväksytyin kuljettajantutkinnon;

3) ettei hakijaa alkoholin tai muun huumausaineen jatkuvaan väärinkäytön vuoksi (*poist.*) ole katsottava kuljettajana liikenteelle vaaralliseksi;

4) jos hakija on syyllistynyt ajokorttista ajoon, että ajosta on kulunut vähintään vuosi, jollei ajokortin myöntämiseen ole erityisiä syitä; ja

5) ettei hakija ole ajokiellossa.

Jos ajokortti on peruutettu kokonaan, uuden ajokortin saa myöntää hakijan osoitettua olosuhteiden muuttuneen siten, että hän täyttää ajokortin saamisen edellytykset.

Ulkomaisen ajokortin vaihtamisesta vastaavaan suomalaiseen ajokorttiin kuljettajantutkintoa vaatimatta säädetään asetuksella.

70 § (76 §.)

Ajokortin ehdot. Ajokortin uudistaminen

Ajokortti on voimassa määräajan, joka päättyy ajokortin haltijan täyttäessä 70 vuotta. Muu kuin linja-auton tai raskaan ajoneuvoyhdistelmän kuljettamiseen oikeuttava ajokortti myönnetään 65 vuotta täyttäneelle henkilölle kuitenkin viideksi vuodeksi.

Ajokortti voidaan myöntää asetuksella tarkemmin säädettyinä ehdoin ja rajoituksin. Ajokortin ehtoja voidaan tarvittaessa muuttaa ajokortin voimassaoloaikana.

Poliisi uudistaa hakemuksesta ajokortin viideksi vuodeksi kerrallaan, jos hakija täyttää ajokortin saamisen edellytykset. Ajokorttia ei uudisteta linja-auton tai raskaan ajoneuvoyhdistelmän kuljettamiseen oikeuttavana.

71 § (77 §.)

Henkilöauton ammattiajolupa

Henkilöautoa saa kuljettaa ammattimaisessa henkilöliikenteessä vain se, jolla on ajokortin lisäksi ammattiajolupa. Ammattiajoluvasta säädetään tarkemmin asetuksella.

72 § (78 §.)

Lääkärintodistuksen esittämismuutokset

Ajokortin haltijan on esitettävä poliisille lääkärintodistus ja ajokortti kahden kuukauden kuluessa siitä, kun hän on täyttänyt 45, 50, 55, 60 ja 65 vuotta. Tätä velvollisuutta ei kuitenkaan ole silloin, kun mainitun määräajan alkaessa ei ole kulunut viittä vuotta ajokortin tai ammattiajoluvan antamisesta tai uudistamisesta.

Jos on syytä epäillä, ettei ajokortin haltija enää täytä ajokortin saamisen ehtona olevia terveysvaatimuksia, poliisi voi määrätä hänet esittämään todistuksen uudesta lääkärintarkastuksesta.

73 § (79 §.)

Uuteen kuljettajantutkintoon määrääminen

Poliisi voi määrätä ajokortin haltijan esittämään todistuksen uudesta hyväksytystä kuljettajantutkinnosta:

1) jos hän on moottorikäyttöistä ajoneuvoa kuljettaessaan toistuvasti syyllistynyt tämän lain tai sen nojalla annettujen säännösten ja määräysten rikkomiseen ja tämä osoittaa, ettei hän ole säilyttänyt ajotaitoaan; tai

2) jos muutoin on todennäköisiä perusteita epäillä, ettei hän ole säilyttänyt ajotaitoaan.

74 § (80 §.)

Ajokielto

Jos moottorikäyttöisen ajoneuvon kuljettaja tuomitaan rangaistukseen törkeästä liikenteen

vaarantamisesta, rattijuopumuksesta, törkeästä rattijuopumuksesta tai huumaantuneena ajamisesta, tuomioistuimen on samalla määrättävä hänet *enintään viideksi vuodeksi* ajokieltoon. Ajokieltoaikaa määrättäessä on otettava huomioon ne vaikutukset, jotka ajokiellolla on kieltoon määrätyn henkilön toimeentuloon ja muihin olosuhteisiin.

(Poist.) Tuomioistuin voi, jollei yleinen etu muuta vaadi, jättää ajokiellon määräämättä, jos ajokortti on kuljettajalle välttämätön työssä tai jos ajokiellon määräämättä jättämiseen on muu erityisen painava syy. Tuomioistuimen päätöksessä on mainittava syy, jonka perusteella ajokielto on jätetty määräämättä.

Ajokieltoaikaa määrättäessä on otettava vähennyksenä huomioon aika, jonka ajokortti on ollut poisotettuna ja väliaikaisesti peruutettuna. Ajokieltopäätös pannaan valituksesta huolimatta täytäntöön.

Ajokieltoon määrätyltä otetaan ajokortti pois, eikä hän saa ajokieltoaikana kuljettaa ajoneuvoa, jonka kuljettamiseen vaaditaan ajokortti.

75 § (81 §.)

Ajokortin peruuttaminen kokonaan

Poliisin on peruutettava ajokortti kokonaan:

- 1) jos ajokortin haltija ei enää täytä ajokortin saamisen edellytyksiä; tai
- 2) jos ajokortin haltija ei *kohtuullisessa ajassa* noudata poliisin määräystä uuden lääkärintodistuksen tai uuden kuljettajantutkintotodistuksen esittämisestä.

76 § (82 §.)

Ajokortin peruuttaminen määrääjäksi

Poliisin on *otettava ajokortin peruuttaminen tutkittavaksi*:

- 1) jos ajokortin haltija on rikkonut uusia kuljettajia koskevia erityissäännöksiä tai -määräyksiä; (*poist.*)
- 2) jos ajokortin haltija on moottorikäyttöisellä ajoneuvoa kuljettaessaan *vähintään kolmasti vuoden kuluessa* syyllistynyt tämän lain nojalla rangaistavaan tekoon; tai
- 3) jos ajokortin haltija on *ulkomailla syyllistynyt liikennejuopumukseen moottorikäyttöisellä ajoneuvolla.*

Poliisi voi 1 momentissa mainituissa tapauksissa antaa varoituksen, peruuttaa ajokortin enintään kuudeksi kuukaudeksi tai vaatia todistuksen uudesta hyväksytystä kuljettajantutkinnosta sen mukaan kuin asetuksella tarkemmin säädetään.

Tätä pykälää ei sovelleta, jos kuljettaja on viimeksi syyllistynyt sellaiseen rikokseen, josta hänet voidaan määrätä ajokieltoon.

77 § (83 §.)

Ajokortin poisottaminen ja väliaikainen peruuttaminen

Poliisimies voi ottaa ajokortin heti pois:

- 1) jos on syytä epäillä ajokortin haltijan syyllistyneen törkeään liikenteen vaarantamiseen, rattijuopumukseen, törkeään rattijuopumukseen tai huumaantuneena ajamiseen; tai
(2 ja 3 kohta *poist.*)
- 2) jos ajokortin peruuttamiseen 76 §:n nojalla on todennäköisiä syitä.

Ajokortin poisottamisen jälkeen poliisin on viipymättä ratkaistava, peruutetaanko ajokortti, määrätäkö sen haltija esittämään uusi lääkärintodistus tai todistus kuljettajantutkinnosta vai onko ajokortti palautettava.

Jos on todennäköistä, että ajokortin haltija on syyllistynyt törkeään liikenteen vaarantamiseen, rattijuopumukseen, törkeään rattijuopumukseen tai huumaantuneena ajamiseen, teko paikan poliisin on peruutettava ajokortti väliaikaisesti, kunnes asia on tuomioistuimessa ratkaistu. Jos poliisitutkinnan perusteella kuitenkin on ilmeistä, että tuomioistuin 74 §:n 2 momentin nojalla jättää ajokiellon määräämättä, poliisi voi jättää ajokortin väliaikaisesti peruuttamatta tai antaa väliaikaisesti peruutetun ajokortin takaisin.

Jos tuomioistuin hylkää syytteen rikoksesta, jonka vuoksi ajokortti on väliaikaisesti peruutettu, tai jos ajokieltoa ei määrätä, ajokortti on heti annettava takaisin sen haltijalle, vaikka tuomioistuimen päätöksestä valitetaankin.

78 § (84 §.)

Ajokortin luovuttamisvelvollisuus

Ajokortti on luovutettava poliisille heti, kun poliisi on päättänyt sen poisottamisesta tai peruuttamista taikka ajokortin haltija on määrätty ajokieltoon.

79 § (85 §.)

Ajokortin palauttaminen

Ennen ajokortin palauttamista henkilölle, joka on määrätty ajokieltoon tai jonka ajokortti on peruutettu määräajaksi, poliisi voi vaatia esitettäväksi uuden lääkärintodistuksen tai, milloin siihen on syytä, todistuksen uudesta hyväksytystä kuljettajantutkinnosta.

86 §. (Poist.)

80 § (87 §.)

Menettely ajokorttiasiassa

Ajokortin myöntää, uudistaa ja peruuttaa henkilön asuinpaikan poliisi, jollei 77 §:stä muuta johdu. Jollei henkilöllä ole asuinpaikkaa Suomessa, ajokortin peruuttaa sen paikkakunnan poliisi, jossa hän on viimeksi asunut tai oleskellut.

Päätöksen ajokorttiasiassa tekee poliisipiirin päällikkö tai hänen sijastaan poliisipiirin ohjesäännössä määrätty toimenhaltija. Ajokortin poisottaneen poliisin on viipymättä ilmoitettava toimenpiteestä ajokortin peruuttamisesta päättävälle poliisille.

81 § (88 §.)

Puolustusvoimien ajokortti

Asetuksella säädetään puolustusvoimien moottorikäyttöisten ajoneuvojen kuljettamiseen vaadittavista ajokorteista ja niiden ehdoista sekä kuljettajaopetuksen antamisesta ja kuljettajantutkinnoista puolustusvoimissa.

82 § (89 §.)

Poikkeusluvut

Liikenneministeriö voi erityisistä syistä myöntää poikkeuksen ajokorttia koskevista ikä- ja terveysvaatimuksista.

6 luku.

Ajoneuvo. Liikennetarvikkeet

83 § (90 §.)

Ajoneuvon rakenne, varusteet ja kunto

Liikenteessä käytettävän ajoneuvon on oltava rakenteeltaan, varusteiltaan, kunnoltaan ja muilta ominaisuuksiltaan turvallinen, tarkoituksenmukainen sekä muutoinkin liikenteeseen soveltuva ja sellainen, että sen käytöstä aiheutuva melu ja ilman pilaantuminen jää mahdollisimman vähäiseksi sekä ettei sen käytöstä aiheudu muuta haittaa tai kohtuutonta energian kulutusta.

Autossa, moottoripyörässä ja mopossa tulee olla laite sen luvattoman käytön estämiseksi.

Henkilöauton kori on hyväksytyllä tavalla suojattava syöpymistä vastaan.

84 § (91 §.)

Ajoneuvon hyväksyminen liikenteeseen ja rekisteröinti

Moottorikäyttöisen ajoneuvon käyttö liikenteessä on kielletty, jollei sitä ole asianmukaisesti katsastettu ja rekisteröity. Asetuksella voidaan säätää poikkeuksia katsastus- ja rekisteröintivelvollisuudesta.

Ajoneuvon omistaja ja haltija ovat velvollisia ilmoittamaan rekisteritiedot ja niissä tapahtuneet muutokset rekisteriviranomaiselle siten kuin asetuksella säädetään.

85 § (92 §.)

Vastuu ajoneuvon kunnosta

Ajoneuvon omistaja tai hänen sijastaan rekisteriin ilmoitettu haltija sekä ajoneuvon kuljettaja ovat vastuussa siitä, että liikenteeseen käytettävä ajoneuvo on asianmukaisesti katsastettu ja rekisteröity sekä muutenkin liikennekelpoinen.

Jos ajoneuvoa kuljettaa sen omistajan tai haltijan työntekijä, työnantajan on huolehdittava siitä, että ajoneuvo on liikennekelpoinen, kun se luovutetaan työntekijän kuljettavaksi, ja että ajoneuvo tarkastetaan ja huolletaan riittävän usein sen pitämiseksi liikennekelpoisessa kunnossa. Kuljettajan on viipymättä ilmoitetta-

va työnantajalle ajoneuvon kunnossa havaitsemistaan puutteista, joita hän ei voi korjata.

86 § (93 §.)

Ajoneuvon käyttäminen

Moottorikäyttöistä ajoneuvoa on käsiteltävä siten, ettei sen moottorista ja muista laitteista aiheudu kohtuutonta melua, *ilman pilaantumista* tai muuta haittaa ajoneuvossa matkustaville tai ympäristölle.

Asetuksella voidaan säätää ajoneuvon moottorin tarpeetonta joutokäyntiä sekä tarpeetonta ja häiritsevää ajamista taajamassa *koskevia rajoituksia*.

87 § (94 §.)

Ajoneuvon mitat, painot ja kuormaaminen

Ajoneuvon suurimmista sallituista mitoista ja painoista sekä ajoneuvon kuormaamisesta säädetään asetuksella.

Eläinten ja tavarain kuljettamisesta moottorikäyttöisellä ja hinattavalla ajoneuvolla on lisäksi voimassa, mitä siitä on erikseen säädetty.

88 § (95 §.)

Turvavyön käyttö

Henkilöautossa (*poist.*) kuljettajan ja etuisuimella matkustavan (*poist.*) on ajon aikana käytettävä istuinpaikalle asennettua turvavyötä, jollei asianomaisen sairaus tai vamma taikka muu erityinen syy sitä estä. Liikenneministeriö voi antaa tarkempia määräyksiä sellaisista henkilöön liittyvistä seikoista, jotka estävät turvavyön käytön.

Jollei lapsi voi käyttää turvavyötä, kuljettajan on huolehdittava, että lapsi matkustaa takaistuimella tai tarkoitukseen soveltuvassa turvaistuimessa.

Edellä 1 momentissa säädetty turvavyön käyttämisvelvollisuus ei kuitenkaan koske ammattimaiseen henkilöliikenteeseen käytettävän henkilöauton kuljettajaa eikä matkustajaa. Asetuksella voidaan säätää kuljetuksen ja ajotehtävän erityislaadusta johtuvia vapautuksia.

89 § (96 §.)

Moottoripyöräilijän ja mopon kuljettajan suojakypärän käyttö

Moottoripyörän ja mopon kuljettajan sekä 15 vuotta täyttäneen matkustajan on ajon aikana käytettävä malliltaan hyväksyttyä (*poist.*) suojakypärää, jollei hänen sairautensa tai vamman- sa taikka muu erityinen syy sitä estä. Asetuksella voidaan säätää ajoneuvon erityisestä rakenteesta tai ajotehtävän erityislaadusta johtuvia vapautuksia.

90 § (97 §.)

Määräykset liikennetarvikkeista

Liikenneministeriö antaa määräykset liikennetarvikkeiden teknisistä ja muista ominaisuuksista, kun se on tarpeen liikenneturvallisuuden edistämiseksi tai liikenteen haittojen vähentämiseksi.

91 § (98 §.)

Liikennetarvikkeen mallin hyväksyminen

Liikenneministeriö voi määrätä, että liikennetarvikkeen on oltava malliltaan viranomaisen hyväksymä ja vahvistetulla hyväksymismerkinnällä varustettu.

92 § (99 §.)

Ajoneuvoa ja liikennetarvikkeita koskevien säännösten soveltaminen

Tässä luvussa olevia säännöksiä sovelletaan kaikkeen ajoneuvoliikenteeseen tiellä ja muualla sekä kaikkiin ajoneuvoihin ja niiden tarvikkeisiin. Säännöksiä ei kuitenkaan sovelleta sellaiseen ajoneuvoon, jota käytetään yksinomaan yleiseltä liikenteeltä eristetyllä työmaalla, tehdas-, satama-, varasto-, kilpailu- tai muulla vastaavalla alueella, jollei asetuksella toisin säädetä. Tällaisen ajoneuvon tulee olla rakenteeltaan turvallinen ja tarkoitukseenmukainen.

Tämän luvun säännöksiä moottorikäyttöisestä ajoneuvosta sovelletaan myös moottorikäyttöiseen ajoneuvoon kytkettävään hinattavaan ajoneuvoon, jollei asetuksella toisin säädetä.

Tämän luvun säännöksiä ei sovelleta erityisiin sotilastarkoituksiin rakennettuihin, valtiolle kuuluviin ajoneuvoihin ja laitteisiin.

7 luku.

96 § (103 §.)

Liikennevalvonta

93 § (100 §.)

Ajoneuvon pysäyttäminen ja tarkastus

Ajoneuvo on poliisimiehen antamasta merkistä pysäytettävä.

Kuljettaja on velvollinen noudattamaan poliisimiehen ajoneuvon kunnan, varusteiden ja kuormituksen tarkastamiseksi antamia määräyksiä sekä sallimaan ajoneuvon liikennekelpoisuuden tarkastamisen.

94 § (101 §.)

Ajoasiakirjan esittämisvelvollisuus

Moottorikäyttöisen ajoneuvon kuljettajan on vaadittaessa esitettävä poliisimiehelle ajokortti, ajoneuvon rekisteriote ja muu asiakirja, jonka mukana pitämiseen hän on velvollinen.

Jos ajoneuvon kuljettajalla ei ole mukanaan vaadittavaa ajokorttia, mutta hänen henkilöllisyytensä on todettu ja hänellä voidaan olettaa olevan ajokortti, poliisimies voi sallia ajon jatkamisen. Tällöin kuljettaja on kuitenkin velvoitettu esittämään ajokortti poliisille määrääjassa. Vastaavasti voidaan menetellä, jos kuljettajalta puuttuu muu 1 momentissa tarkoitettu asiakirja.

95 § (102 §.)

Kuljettajan ajokunnan valvonta

Poliisimies voi määrätä moottorikäyttöisen ajoneuvon kuljettajan näkökyvyn tutkimiseksi tehtävään kokeeseen. Kokeen saa tehdä vain siten ja sellaisella menetelmällä, ettei toimenpiteestä aiheudu tarpeetonta tai kohtuutonta haittaa ajoneuvon kuljettajalle. Sisäasiainministeriö antaa tarkemmat ohjeet kokeen tekemisestä.

Poliisimies määrää muihin toimenpiteisiin ryhtymättä kokeesta kieltäytyneen kuljettajan esittämään lääkärintodistuksen asuinpaikkansa poliisille.

Alkoholin tai muun huumaavan aineen toteamiseksi tehtävästä kokeesta säädetään erikseen.

Ajon kieltäminen alkoholia nauttimeelta

Jos mahdollisesti nautitun alkoholin toteamiseksi tehtävässä kokeessa moottorikäyttöisen ajoneuvon tai raitiovaunun kuljettajan havaitaan nauttineen alkoholia, mutta kokeen tuloksen perusteella ei ole todennäköisiä syitä epäillä hänen syyllistyneen liikennejuopumukseen, poliisimies voi kieltää tai tarvittaessa estää häntä kuljettamasta moottorikäyttöistä ajoneuvoa tai raitiovaunua, kunnes hänen elimistönsä ei enää ole havaittavaa määrää alkoholia.

Sisäasiainministeriö antaa tarkemmat ohjeet ajon kieltämisen edellytyksistä ja menettelystä edellä mainituissa tapauksissa.

97 § (104 §.)

Ajoneuvon käytön estäminen

Jos ajoneuvo ei rakenteeltaan, varusteiltaan tai kunnoltaan täytä säädettyjä vaatimuksia tai jollei sitä ole asianmukaisesti katsastettu tai rekisteröity, poliisimies voi estää ajoneuvon käytämisen liikenteeseen ottamalla pois rekisteritunnukset ja rekisteriotteen tai muunlaisin tarvittavin keinoin. Asetuksella säädetään, millä ehdoin tällaisen ajoneuvon saa kuljettaa säilytettäväksi, korjattavaksi ja katsastettavaksi.

Jos ajoneuvossa oleva puutteellisuus ei aiheuta välitöntä vaaraa liikenneturvallisuudelle, poliisimies voi ajoneuvon käyttöä estämättä määrätä ajan, jonka kuluessa puutteellisuus on korjattava. Poliisimies voi samalla määrätä ajoneuvon katsastettavaksi.

Jos ajoneuvo on kuormattu säännösten vastaisesti, poliisimies voi määrätä ylikuorman purettavaksi, virheellisen kuormauksen korjattavaksi tai tarvittaessa estää ajon jatkamisen. Samoin poliisimies voi estää ajon jatkamisen ajoneuvolla, jossa on enemmän kuin sallittu määrä henkilöitä.

98 § (105 §.)

Muut liikenteen valvojat

Liikenneministeriön liikennettä valvomaan määräämällä virkamiehellä sekä autorekisterikeskuksen määräämällä katsastustehtäviä hoitavalla virkamiehellä on virkatehtävissään sama toimivalta kuin poliisimiehellä 93—95 ja 97 §:n mukaan.

Tie- ja vesirakennushallituksen ajoneuvon mittoja, painoja ja kuormituksia valvomaan määräämällä virkamiehellä on näissä virkatehtävissään sama toimivalta kuin poliisimiehellä 93, 94 ja 97 §:n mukaan.

8 luku.

Liikenne rikokset

99 § (106 §.)

Liikenteen vaarantaminen

Jos tienkäyttäjä tahallaan taikka huolimattomuudesta tai varomattomuudesta rikkoo tätä lakia tai sen nojalla annettuja säännöksiä tai määräyksiä *siten, että* hänen menettelynsä on omiaan aiheuttamaan vaaraa liikenneturvallisuudelle, hänet on tuomittava *liikenteen vaarantamisesta* sakkoon tai vankeuteen enintään kolmeksi kuukaudeksi.

100 § (107 §.)

Törkeä liikenteen vaarantaminen

Jos moottorikäyttöisen ajoneuvon kuljettaja tahallaan tai piittaamattomuudesta rikkoo tätä lakia tai sen nojalla annettuja säännöksiä tai määräyksiä *siten, että* hänen menettelynsä on omiaan aiheuttamaan vakavaa vaaraa toisen hengelle tai terveydelle, hänet on tuomittava *törkeästä liikenteen vaarantamisesta* vähintään kolmeenkymmeneen päiväsakkoon tai vankeuteen enintään kahdeksi vuodeksi.

101 § (108 §.)

Liikennejuopumus

Joka kuljettaa moottoritonta ajoneuvoa alkoholin tai muun huumaavan aineen vaikutuksen alaisena ja *siten* aiheuttaa vaaraa toisten turvallisuudelle, on tuomittava *liikennejuopumuksesta moottorittomalla ajoneuvolla* sakkoon tai vankeuteen enintään kolmeksi kuukaudeksi.

Rattijuopumuksesta, törkeästä rattijuopumuksesta, huumaantuneena ajamisesta ja kuluneuvon luovuttamisesta juopuneelle säädetään rikoslaisa.

102 § (109 §.)

Liikennepako

Jos moottorikäyttöisen ajoneuvon kuljettaja, joka syystään tai syyttään on joutunut osalliseksi liikenneonnettomuuteen, laiminlyö velvollisuutensa heti pysäyttää ja kykynsä mukaan avustaa vahingoittuneita, hänet on tuomittava, ellei teko ole rangaistava rikoslain mukaan heitteillepanona, *liikennepaosta* sakkoon tai vankeuteen enintään yhdeksi vuodeksi.

103 § (110 §.)

Ajokorttita ajo

Jos joku kuljettaa moottorikäyttöistä ajoneuvoa, vaikka hänellä ei ole sen kuljettamiseen oikeuttavaa voimassa olevaa ajokorttia, hänet on tuomittava *ajokorttita ajosta* sakkoon tai vankeuteen enintään kolmeksi kuukaudeksi.

104 § (111 §.)

Liikenne rikkomus

Jos joku muuten kuin 99—103 §:ssä mainitulla tavalla rikkoo tätä lakia tai sen nojalla annettuja säännöksiä tai määräyksiä, hänet on tuomittava *liikenne rikkomuksesta* sakkoon (*poist.*).

105 § (112 §.)

Toimenpiteistä luopuminen

Jos 99, 101, 103 tai 104 §:ssä tarkoitettu rikos, olosuhteet huomioon ottaen, on vähäinen, voidaan tällaisesta rikkomuksesta jättää syyte tekemättä ja rangaistus tuomitsematta.

Milloin rikkomus ilmeisesti on sellainen kuin 1 momentissa säädetään, voi poliisimies muihin toimenpiteisiin ryhtymättä antaa rikkomukseen syyllystyneelle huomautuksen.

106 § (113 §.)

Pysäköintivirhe

Ajoneuvon pysäyttämistä ja pysäköimistä koskevien kieltojen ja rajoitusten rikkomisesta tuomitaan rangaistus vain, jos pysäköintivirheestä on aiheutunut tai voinut aiheutua vakavaa vaaraa tai haittaa. Muutoin virheestä määrätään suoritettavaksi pysäköintivirhemaksu sen mukaan kuin siitä on erikseen säädetty.

107 § (114 §.)

Ilmoitus liikenneerikosta koskevasta päätöksestä

Jos joku tuomitaan rangaistukseen moottori-käyttöistä ajoneuvoa kuljettaessa tehdystä liikenneerikoksesta, päätöksestä on ilmoitettava ajokorttirekisteriä pitävälle viranomaiselle oikeusministeriön määräämällä tavalla.

9 luku

Valtuutus- ja voimaantulosäännökset

108 § (115 §.)

Kansainvälinen liikenne

Muulla kuin Suomessa rekisteröidyn ajoneuvon käyttämisestä sekä ulkomailla annetun ajokortin kelpoisuudesta Suomessa säädetään asetuksella.

109 § (116 §.)

Valtuutussäännös

Tarkemmat säännökset tämän lain soveltamisesta annetaan asetuksella. Asetuksella säädetään myös oikeudesta käyttää maastoajoneuvoa tiellä.

Liikenneministeriö voi puolustusministeriön esityksestä sallia tiellä suoritettavien puolustusvoimien harjoituksien osalta poikkeuksia tämän lain säännöksistä.

Helsingissä 25 päivänä marraskuuta 1980.

Asian ratkaisevaan käsittelyyn valiokunnassa ovat ottaneet osaa puheenjohtaja Saukko, varapuheenjohtaja Vähäkangas (osittain), jäsenet Bärlund (osittain), Fred, Hietala (osittain), Juhantalo, H. Järvenpää, Knuuttila, Koskinen

110 § (117 §.)

Voimaantulosäännös

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 19 .

Ennen tämän lain voimaantuloa liikenteeseen hyväksytyä ajoneuvoa saa edelleen käyttää liikenteessä 83 §:n 2 ja 3 momentin säännöksistä huolimatta. Asetuksella säädetään, mistä ajankohdasta 83 §:n 2 momentin säännöstä sovelletaan muihin autoihin kuin henkilö- ja paketti-autoon, sekä 83 §:n 3 momentin voimaantulosäännöstä.

Tällä lailla kumotaan 29 päivänä maaliskuuta 1957 annettu tieliikennelaki (143/57) siihen myöhemmin tehtyine muutoksineen, lukuun ottamatta lain 5 §:n 3 ja 4 momenttia, 5 a, 9 ja 9 a §:ää. Aikaisemman lain nojalla annetut asetukset ja aikaisempien säännösten nojalla määrätyt nopeusrajoitukset jäävät edelleen voimaan, kunnes niistä tämän lain nojalla toisin säädetään tai määrätään.

Samalla valiokunta ehdottaa,

että lakialoitteisiin n:o 410, 411, 437 ja 438 (kaikki 1979 vp.) sisältyvät lakiehdotukset hylättäisiin.

Lisäksi valiokunta ehdottaa,

että toivomusaloitteet n:o 1608, 1622, 1731, 1735, 1871, 1875 ja 1903 (kaikki 1979 vp.) hylättäisiin.

(osittain), Palmunen, Rehn (osittain), Ruotsalainen, Rönnholm, Torikka (osittain), Tuominen (osittain), Valo ja Viljanen sekä varajäsenet Eenilä (osittain) ja Holvitie (osittain).

EDUSKUNNAN
PERUSTUSLAKIVALIOKUNTA

Liite 1

Helsingissä,
13 päivänä marraskuuta 1979.
Lausunto n:o 4.

Liikennevaliokunnalle.

Liikennevaliokunta on kirjeellään 5 päivältä lokakuuta 1979 pyytänyt perustuslakivaliokunnan lausuntoa hallituksen esityksestä n:o 74 tieliikennelaksi. Kirjeessään liikennevaliokunta on pyytänyt lausunnossa kiinnittämään huomiota erityisesti hallituksen esitykseen sisältyvän lakiehdotuksen 102 §:n säännöksiin valtiosääntöoikeudelliselta kannalta. Kuultuaan asian johdosta professori Mikael Hidéniä ja apulaisprofessori Ilkka Saraviitaa perustuslakivaliokunta, joka on käsitellyt asiaa yksinomaan valtiosääntöoikeudelliselta kannalta, esittää kunnioit-taen seuraavaa.

Hallituksen esityksen tarkoituksena on tieliikennelainsäädännön uudistaminen kokonaisuudessaan. Tarkoituksena on edelleen sisällyttää ehdotettuun tieliikennelakiin kaikki keskeisimmät liikennettä koskevat säännökset. Uudistuksen tavoitteena on liikenneturvallisuuden parantaminen muun muassa asettamalla ajoneuvon kuljettajille nykyistä tiukempia veloituksia erityisesti kevyttä liikennettä kohtaan ja tehostamalla liikenteen valvontaa. Pyrkimyksenä on laajentaa lain tasoista liikenteen säätelyä erityisesti kansalaisten liikenteellisten oikeuksien ja velvollisuuksien osalta.

Liikennevaliokunnan lausuntopyynnössä mainitun lakiehdotuksen 102 §:n tavoitteena on sekä liikenneturvallisuuden parantaminen että liikenteen valvonnan tehostaminen. Säännöksen mukaan moottorikäyttöisen ajoneuvon kuljettaja olisi velvollinen poliisimiehen määräyksestä alistumaan hänen näkökykynsä tutkimiseen siten ja sellaisella menetelmällä, ettei toimenpiteestä aiheudu tarpeetonta tai kohtuutonta haittaa. Hallituksen esityksen perustelujen mukaan tällä liikenteen valvonnan yhteydessä tapahtuvalla tarkastuksella voitaisiin merkittävästi vähentää näkökyvyltään puutteellisten kuljettajien määrää liikenteessä.

Lakiehdotuksen 83 §:n 1 momentin 3 kohdan mukaan poliisimies olisi oikeutettu ottamaan ajokortin heti pois kuljettajalta, joka ei suostu kysymyksessä olevaan näkökyvyn tutkimiseen. Ajokortin poisottamisen jälkeen olisi lakiehdotuksen 83 §:n 2 momentin mukaan viipymättä ratkaistava muun muassa ajokortin haltijan määrääminen esittämään uusi lääkärintodistus ennen ajokortin palauttamista tai palautettava ajokortti.

Lakiehdotuksen edellä selostettujen säännösten mukaan kuljettajalla olisi siis mahdollisuus kieltäytyä poliisin suorittamasta näkö tarkastuksesta, jolloin häneltä voitaisiin ottaa heti ajokortti pois, mutta poliisi olisi velvollinen viipymättä palauttamaan ajokortin, kun asianomainen olisi esittänyt lääkärintodistuksen riittävästä näkökyvystään.

Näkökyvyn tarkastus poliisiin tai lakiehdotuksen 105 §:n säännökset huomioon ottaen, myös muun liikennettä valvovan virkamiehen toimesta liikenteen valvonnan yhteydessä tiellä puuttuu Suomen kansalaisen hallitusmuodon 6 §:ssä säädettyyn henkilökohtaisen vapauden suojaan. Kyseessä on puuttuminen kansalaisen ruumiilliseen koskemattomuuteen, jota ei sinänsä mainita tässä hallitusmuodon säännöksessä, mutta jonka suoja on vakiintuneesti katsottu sisältyvän henkilökohtaisen vapauden suojaan.

Lakiehdotuksen 102 §:ssä tarkoitettu puuttuminen henkilökohtaiseen vapauteen säädettäisiin lain tasolla, joten puuttuminen on tältä osin lainsäädäntökäytännön mukainen. Edellä esitetyistä syistä velvollisuus alistua tähän puuttumiseen ei olisi oikeudellisesti ehdoton eikä kieltäytyminen sinänsä aiheuttaisi rikosoikeudellisia seuraamuksia. Näkö tarkastuksen tavoitteena oleva liikenneturvallisuuden parantaminen on hyväksyttävä ja yhteiskunnallisesti tärkeä

peruste henkilökohtaisen vapauden rajoittamiselle, joka ehdotetussa muodossaan on kohtuullinen ja järkevä edellyttäen, että lakiehdotuksessa näkö tarkastuksen suorittamiselle asetetut vaatimukset toteutuvat. Tarkastuksen suorittajana on aina virkavastuulla toimiva henkilö, jonka voidaan katsoa omaavan riittävän asiantuntemuksen.

Käsiteltävänä olevan säännösehdotuksen mukaan sisäasiainministeriö antaisi tarkemmat ohjeet näkö tarkastuksen suorittamisesta. Kun näkökokeen tarkempaa suorittamistapaa koskevat ohjeet ovat näkö tarkastuksen tekemiselle säännösehdotuksessa asetettujen vaatimusten, tarpeettoman ja kohtuuttoman haitan välttämisen toteutumisen kannalta olennaisia ja niillä on huomattavaa merkitystä myös kansalaisten oi-

keusturvalle, perustuslakivaliokunta pitää asianmukaisempana, että ohjeet annettaisiin asetuksella. Tällöin voidaan varmistua niiden julkaisemisesta asetuskokoelmassa, mitä on pidettävä oikeusturvan kannalta suositeltavana.

Edellä esitettyyn viitaten perustuslakivaliokunta toteaa, etteivät hallituksen esitykseen sisältyvän lakiehdotuksen 102 §:n tai muutkaan säännökset anna aihetta enempiin valtiosääntöoikeudellisiin huomautuksiin, sekä pyydettyinä lausuntonaan kunnioittaen esittää,

että hallituksen esitykseen n:o 74 sisältyvä lakiehdotus voidaan käsitellä johtolauseensa mukaisessa säätämisyjärjestyksessä.

Perustuslakivaliokunnan puolesta:

Erkki Pystynen

Martti Manninen

EDUSKUNNAN
LAKIVALIOKUNTA

Liite 2

Helsingissä,
17 päivänä kesäkuuta 1980.

Lausunto n:o 1.

Liikennevaliokunnalle.

Liikennevaliokunta on 5 päivänä lokakuuta 1979 päivätyllä kirjeellään eduskunnan päätöksen mukaisesti pyytänyt lakivaliokunnalta lausuntoa hallituksen esityksestä n:o 74 (1979 vp.) tieliikenneliksi sekä ed. Koskenniemen ym. lakialoitteesta n:o 410 (1979 vp.) tieliikenneliksi, ed. Rautiaisen ym. lakialoitteesta n:o 411 (1979 vp.) laiksi tieliikennelain 8 §:n muuttamisesta, ed. Leppäsen ym. lakialoitteesta n:o 437 (1979 vp.) tieliikenneliksi ja ed. Fredin ym. lakialoitteesta n:o 438 (1979 vp.) tieliikenneliksi.

Asian johdosta ovat valiokunnassa olleet kuultavina oikeusministeriöstä lainsäädäntöneuvos Antero Kantola, sisäasiainministeriöstä toimistopäällikkö Raimo Turkki, liikenneministeriöstä toimistopäällikkö Jarmo Hirsto ja ylitarkastaja Harri Cavén, liikkuvasta poliisista päällikkö Knut Aas, Kouvolan hovioikeudesta presidentti Heimo Lampi, Helsingin raastuvanoikeudesta oikeusneuvosmies Markku Pohjola, Autorekisterikeskuksesta toimistopäällikkö Pertti Moll, Helsingin yliopistosta rikosoikeuden professorit Pekka Koskinen ja Raimo Lahti sekä oikeuslääketieteen laitokselta professori Matti Möttönen ja laboratoriomestari Veikko Veckström, Suomen kihlakunnan- ja käräjätuomarit r.y:stä kihlakunnantuomari Kauko Kuisma, Suomen Kaupunkituomarien Yhdistys r.y:stä oikeusneuvosmies Toivo Haukio, Suomen Nimismiesyhdistys r.y:stä nimismies Antero Huhtinen, Suomen Kaupunginviskaalilyhdistys r.y:stä kaupunginviskaali Mauri Suo, Poliisikunnan Keskusliitosta varatuomari Pertti Luntiala, Moottoriliikenteen keskusjärjestöstä toimitusjohtaja Heimo Jaakola, Liikennepoliittinen yhdistys Enemmistö r.y:stä varapuheenjohtaja Tuomas Aarnio,

Suomen Asianajajaliitosta asianajaja Jukka Peltonen, Liikenneturvasta toimitusjohtaja Ilpo Krootila, Linja-autoliitto r.y:stä toiminnanjohtaja Hannu Mäkipeska, Suomen Kuorma-autoliitto r.y:stä varatuomari Seppo Sava, Suomen Taksiliitto r.y:stä toiminnanjohtaja Olavi Ruutu, Suomen Autokoululiitto r.y:stä toiminnanjohtaja Urpo Vihervaara, Auto- ja Kuljetusalan Työntekijäliitto r.y:stä sihteeri Kauko Lehikoinen, Helsingin Taksiautoilijat r.y:stä puheenjohtaja Pentti Saarinen, Suomen Eläinlääkäriliitosta toiminnanjohtaja Pekka Nurmio, Suomen Ulkomainosliitto r.y:stä puheenjohtaja Bengt Fagerlund, varapuheenjohtaja Reijo Ikäheimonen ja toimitusjohtaja Hannu Sinerma sekä Paliskuntain Yhdistyksestä toiminnanjohtaja Veikko Huttu-Hiltunen.

Lakivaliokunta esittää lausuntonaan kunnioitavasti seuraavaa:

Hallituksen esitys sisältää vuodelta 1957 peräisin olevan tieliikennelain kokonaisuudistuksen. Tarkoituksena on säätää nykyistä huomattavasti laajempi uusi laki, johon sisältyisivät kaikki tärkeimmät liikennesäännöt sekä keskeisimmät säännökset liikenteen ohjauksesta, liikenneonnettomuuden edellyttämistä toimista, ajoneuvon kuljettajalle asetettavista vaatimuksista ja ajokorteista, ajoneuvoista ja liikennetarvikkeista, liikenteen valvonnasta ja liikennetikoksista. Lakiehdotuksen päätavoitteena on liikenneturvallisuuden parantaminen — mihin pyritään muun muassa säätämällä ajoneuvon kuljettajalle nykyistä tiukempia velvoitteita erityisesti kevyttä liikennettä kohtaan sekä tehostamalla liikenteen valvontaa — sekä nykyisen tieliikennelain selkeyttäminen ja uudistaminen.

Hallituksen esityksessä on lähdetty siitä,

että liikennesäännöt siirretään lähes kokonaan asetuksen tasolta lain tasolle. Tieliikennelaki muodostuu täten varsin laajaksi ja yksityiskoh- taiseksi. Rajanveto lakiin otettavien ja edelleen asetukseen jäävien säännösten välillä on har- kinnanvarainen — eräät nyt lakiin otettavat säännökset olisivat perusteltavissa myös ase- tustasoisina. Liikennesääntöjen muodostama kokonaisuus on kuitenkin liikennepoliittisesti tärkeä ja sen vuoksi on perusteltua, että sen sääntely tapahtuu eduskunnan tasolla. Myös lainkäytön ja sitä koskevan tiedotuksen kan- nalta on eduksi, että kaikki keskeiset liiken- nesäännöt löytyvät tieliikennelaista. Valiokunta korostaa, että säädöstason nostaminen asetuk- sesta lain tasolle ei kuitenkaan saa estää lii- kennesäännösten jatkuvaa kehittämistä turval- lisen ja joustavan liikenteen edellyttämällä ta- valla.

Valiokunta on ensisijaisesti keskittynyt tar- kastelemaan tieliikennelakiehdotusta lakitekni- seltä ja rikosoikeudelliselta kannalta. Lisäksi valiokunnassa on kiinnitetty huomiota erinäi- siin säännöksiin, joilla on erityistä oikeudellis- ta merkitystä kuten liikennevalvontaa koske- villa säännöksillä sekä näihin ja muihinkin säännöksiin liittyvillä oikeusturvakysymyksillä. Ehdotuksen liikennesääntöihin ja muihin sään- nöksiin on otettu kantaa silloin, kun niillä on merkitystä rangaistussäännösten tai lain selkeän kirjoittamisen ja soveltamisen taikka liikenteen osallistuvien turvallisuuden kannalta.

Valiokunta pitää hallituksen esityksen tavoit- teita ja päämääriä hyvinä ja kannatettavina. Valiokunta toteaa, että yksin lainsäädännön avulla ei näitä tavoitteita kuitenkaan saavuteta vaan tueksi tarvitaan myönteinen asenne liiken- nekulttuuria kohtaan. Tähän päästään liikenne- kasvatuksella ja koulutuksella sekä jatkuvalla valistustyöllä. Valiokunta korostaa erityisesti jokaisen tienkäyttäjän, niin jalankulkijan ja pyöräilijän kuin moottoriajoneuvon kuljettajan, omaa vastuuta liikenteessä ja tämän omaku- miseen tähtävästä asennekasvatusta.

Valiokunta pitää erittäin tärkeänä, että en- nen uuden tieliikennelain voimaantuloa järjes- tetään riittävän voimakas ja riittävän pitkäai- kainen uusien säännöksiä koskeva tiedotuskam- panja yleisten tiedotusvälineiden ja yleisölle jaettavien esitteiden avulla. Tätä varten on tarpeen niin vaatiessa erikseen osoitettava varoja. Perusteellisella tiedottamisella luodaan edellytykset lain tuntemiselle ja noudattami- selle.

Lakiehdotuksen yksityiskohtien osalta valio- kunta kunnioittaen esittää seuraavaa.

2 §. Lain soveltamisen kannalta pykälä on erittäin tärkeä ja sen takia on välttämätöntä, että määritelmät ovat mahdollisimman selviä ja yksiselitteisiä ja että kaikki tarpeelliset kä- sitteet on määritelty. Tämän vuoksi valiokunta esittää seuraavia tarkennuksia:

Pykälän 5 kohdassa määritellyn suojatien tulisi valiokunnan mielestä Suomen olosuh- teissa aina olla liikennemerkillä merkitty, kos- ka ajoratamerkinnän havaitseminen esimerkiksi lumen tai kuran alta ei ole mahdollista. Va- liokunta ei ole voinut vakuuttautua siitä, että pelkästään ajoratamerkinnöin osoitettu suoja- tie, jos sellainen olisi laillinen merkitsemis- tapa, jäisi perustelujen tarkoittamalla tavalla vain poikkeuksellisesti käytetyksi.

Pykälän 6 kohdassa on otettu käyttöön uusi käsite ”suojakatu”. Valiokunta pitää määritel- mää sinänsä tarpeellisena, mutta toteaa, ettei sana ”suojakatu” ehkä anna asiasta oikeata mielikuvaa eikä näin ollen ole paras mahdol- linen. Valiokunta pitää harkitsemisen arvoi- sena vaihtoehtona esiintuotua sanaa ”piha- katu”.

Pykälän 11 kohdan perustelujen mukaan rullasuksiihittäjä on rinnastettavissa jalankul- kijaan. Valiokunta katsoo, että rullasuksiihti- täjä olisi mainittava myös laissa, koska nämä ovat viime aikoina yleistyneet.

Valiokunta esittää, että määritelmiin lisät- täisiin nykyisin tieliikenneasetuksen 14 § 6 momenttiin sisältyvä risteuksen määritelmä, koska se on lainkäytön kannalta tarpeellinen.

Käytännössä kevyen liikenteen väylät ovat jo melko yleisiä ja paine niiden lisäämiseen on suuri. Kun lakiehdotuksen eräänä päätavoitte- na on nykyistä paremmin turvata kevyttä lii- kennettä ja kun sekä yleiskielessä että suunnittelijoiden piirissä jo vakiintuneesti puhu- taan kevyen liikenteen väylistä, valiokunta pi- tää myös kevyen liikenteen väylän määrittele- mistä tarpeellisena.

Edellä sanotun perusteella pykälä voisi kuu- lua esimerkiksi seuraavasti:

”Tieliikennelainsäädännössä tarkoitetaan:

(1—4 kohdat kuten hallituksen esityksessä.)

5) *suojiatiella* jalankulkijoiden käytettäväksi ajoradan, pyörätien tai raitiovaunukaistan ylit- tämiseen tarkoitettua, liikennemerkillä (*poist.*) osoitettua tien osaa;

6) *pibakadulla* asuntoalueen liikenteelle tarkoitettua, liikennemerkein sellaiseksi kaduksi osoitettua tietä;

(7—10 kohdat kuten hallituksen esityksessä.)

11) *jalankulkijalla* jalan, suksilla, *rullasuk-silla*, luistimilla tai vastaavilla välineillä liikkuva ja potkukelkan, lastenvaunujen, leikki-ajoneuvon tai vastaavan laitteen kuljettajaa sekä polkupyörän tai mopon taluttajaa;

(12 ja 13 kohdat kuten hallituksen esityksessä.)

14) *liikennetarvikkeella* ajoneuvon rakenneosaa ja varustetta tai tienkäyttäjän henkilökohtaista suojavälinettä; (*poist.*)

15) *pysäköinnillä* ajoneuvon seisottamista kuljettajineen tai ilman kuljettajaa, ei kuitenkaan lyhytaikaista ajoneuvon seisottamista siihen nousemista tai siitä poistumista tahi ajoneuvon kuormaamista tai kuorman purkamista varten;

16) *risteyksellä aluetta, jota rajoittavat suojatiet, tai jollei niitä ole, risteävien ajoratojen sivujen ajatellut jatkot; sekä*

17) *kevyen liikenteen väylällä jalankulku- ja polkupyöräliikenteelle tarkoitettua, liikennemerkein sellaiseksi osoitettua tietä.*"

4 §. Valiokunnassa on kiinnitetty huomiota 2 momentissa oleviin sanoihin "muu ohjuslaite" ja pidetty niitä vaikeasti ymmärrettävinä. Valiokunta on todennut, että perusteluissa on vastaavassa kohdassa käytetty sanaa "liikennemerkein". Liikennevaliokunta tutkinee, onko sananvalinta momentissa onnistunut.

5 §. Valiokunta toteaa, että 1 momentissa oleva sana "luvatta" on epäselvä. Lakitekstistä sen paremmin kuin perusteluistakaan ei käy selville, mitä luvalla tarkoitetaan ja kuka sellaisen voi myöntää. Pykälässä tarkoitettaneen lähinnä maanomistajan antamaa kulkulupaa eikä ajokortin antamaa yleistä ajolupaa. Sana "luvattomasti" olisi ehkä kielellisesti parempi. Liikennevaliokunta selvittää asiaa mietintönsä puitteissa.

Valiokunnan huomiota on kiinnitetty siihen, että rikottaessa tätä pykälää ei lakiehdotuksen rangaistussäännösten soveltaminen ole ongelmatonta. Saamansa selvityksen perusteella valiokunta toteaa, että ehdotuksen 106 § ei sovellu mainittuihin tekoihin, mutta sitä vastoin 111 § on sovellettavissa myös tämän pykälän 3 momentissa tarkoitettuihin tekoihin. Valiokunta pitää tätä riittävänä.

Esitys ei sisällä mitään viittausta tien ulkopuolella tapahtuvan liikenteen suhteesta yleisiin liikennesääntöihin. Käytännössä esiintyy kuitenkin liikennevahinkoja, joiden syyllisyyseratkaisu, joka on välttämätön korvauskysymyksen kannalta, jäisi vaille ratkaisuperusteita. Tämän vuoksi olisi tarpeen sisällyttää lakiin normi myös tien ulkopuolella noudatettavista velvoitteista. Valiokunta katsoo, että 3 momentin loppuun tulisi lisätä lause, jossa on viittaus tieliikennelain tarkoittamalla tiellä noudatettavien liikennesääntöjen noudattamisesta soveltuvin kohdin myös tien ulkopuolella tapahtuvassa liikenteessä.

6 §. Pykälän tulisi kokonaisuudessaan koskea hälytysajoneuvon vetämää saattuetta (valtiotieverailujen saattueet). Vaikka lakiehdotus lienee tällä kannalla, asia ei riittävän hyvin käy ilmi. Valiokunta katsoo, että ainakin perusteluja olisi tältä osin täydennettävä, ellei 1 momentin sanontaan katsota aiheelliseksi puuttua.

Valiokunnan tietoon on saatettu, että erät ammattikunnat, mm. eläinlääkärit, katsovat, että varsinkin kiireellisissä päivystystapauksissa pitkien matkojen takia heille olisi tarpeen oikeus käyttää omaa autoaan hälytysajoneuvona. Kun lakiehdotuksen perusteluista ei käy ilmi, miten hälytysajoneuvo aiotaan määritellä ja onko tarkoitus jo vakiintuneiden hälytysajoneuvojen — palo-, poliisi- tai sairausautojen — lisäksi antaa joillekin ryhmille rajattu "hälytysajoneuvo-oikeus", valiokunta saattaa asian liikennevaliokunnan tietoon ja harkintaan. Valiokunta toteaa kuitenkin samalla, että vakiintuneen käsityksen mukaan tieliikenteessä saattaa hyvinkin esiintyä tapauksia, joissa tieliikennesäädösten soveltaminen väistyy rikoslain 3 luvun 10 §:ään sisältyvän pakkotiläsäännösten nojalla. Pakkotilassa liikenne rikkomukseen syyllistynyt voidaan jättää kokonaan rangaistukseen tuomitsematta.

8 §. Pykälän 1 momentin toinen lause on valiokunnan mielestä liian harkinnanvarainen. Ehdotuksen mukaan piennarta olisi käytettävä, jos ajo sillä käy haitatta päinsä. Parempi ratkaisu olisi velvoittaa piennareen käyttöön vain, jos se on riittävän leveä, päällystetty ja tiemerkinöin erotettu ajoradasta.

Pyörällä liikkuvat lapset ovat moottoriajoneuvoliikenteen kasvaessa joutuneet erityisen turvattomaan asemaan. Liikenteen keskessä pyöräilevä lapsi saattaa myös vaarantaa muiden tienkäyttäjien turvallisuutta. Ensisijassa

ratkaisuna lasten ja muiden polkupyöräilijöiden turvallisuuden parantamiseksi on kevyen liikenteen väylien lisääminen. Valtion ja kuntien toimenpitein tulisi mahdollisimman pikaisesti päästä siihen, että kaikilla liikenneväylillä olisi erillinen väylä tai väylän osa kevyttä liikennettä varten. Koska kevyen liikenteen väyliä ei vielä ole riittävästi ja koska lapsen havaintotoiminnat ja liikennetilanteiden jäsentämiskyky ovat puutteelliset siten, että lapsi saavuttaa liikennekypsyyden vasta 11—12 vuoden ikäisenä, olisi lasten turvallisuuden parantamiseksi 1 momenttiin lisättävä säännös, jonka mukaan enintään 12-vuotias lapsi saa kuljettaa polkupyörää jalkakäytävällä jalankulkuliikennettä kohtuuttomasti häiritsemättä.

Piennaralueen tilapäinen käyttö tulisi esityksessä mainitun pakottavan syyn lisäksi sallia myös silloin, kun muuta liikennettä selvästi hitaammin liikkuva ajoneuvo hetkeksi siirtyy sinne ohituksen helpottamiseksi. Tällä lisätsäisiin liikenteen joustavuutta.

Edellä sanotun perusteella pykälä voitaisiin kirjoittaa esimerkiksi seuraavaan muotoon:

”Ajoneuvoa on kuljetettava ajoradalla. Jos tien oikealla puolella on riittävän leveä piennar, joka on päällystetty ja tiemerkinnoin erotettu ajoradasta, polkupyörää ja muuta moottoritonta ajoneuvoa sekä mopoa on kuitenkin kuljetettava pientareella. Enintään 12-vuotias lapsi saa kuljettaa polkupyörää jalkakäytävällä jalankulkuliikennettä kohtuuttomasti häiritsemättä.

(Poist.) Ajoneuvoa saa tilapäisesti kuljettaa muullakin kuin sille tarkoitettulla tien osalla, jolle siitä aiheudu vaaraa eikä huomattavaa haittaa.”

9 §. Valiokunta ei pidä tämän eikä seuraavan 10 §:n sanamuotoa onnistuneena. Oikealla ajamisen periaate, sujuva käyttäytyminen liikenteessä sekä ajokaistojen tarpeettoman vaihtamisen kieltäminen pitäisi voida lausua selkeämmin. Valiokunta esittää harkittavaksi pykälän 1 ja 2 momenteissa esimerkiksi seuraava sanamuotoa:

”Ajoneuvoa on ajoradalla kuljetettava muu liikenne, olosuhteet ja turvallisuusnäkökohdat huomioon ottaen (poist.) ajoradan oikeata reunaa (poist.) Kaupunki- ja taajama-alueilla ajokaistan muuttaminen ei kuitenkaan ole välttämätöntä, jos autoja on pysäköity tien oikeaan reunaan. Tämä säännös ei koske ajoa yksisuuntaisella ajoradalla.

Milloin kuljettajan ajosuunnassa on vähintään kaksi ajokaistaa, hänen on kuljetettava ajoneuvoa ajokaistaa tarpeettomasti vaihtamatta yleensä eniten oikealla olevalla vapaalla ajokaistalla. (Poist.)”

10 §. Edellä 9 §:n kohdalla lausuttu ja tehty pykäläehdotus huomioon ottaen valiokunta esittää tämän pykälän poistettavaksi. Tällöin jäljempänä olevien pykälien numerointi vastavasti muuttuisi.

13 §. Pykälän 2 momentin viimeinen lause sisältää harkinnanvaraisen ja vaaratilanteita aiheuttavan säännöksen, kun siinä sallitaan risteyksestä poistuminen sopivinta ajokaistaa käyttäen. Risteyksestä poistuminen olisi valiokunnan mielestä säänneltävä nykyisellä tavalla (TLA 14 § 6 mom.).

Käännyttäessä maantiellä vasemmalle yksityiselle alueelle tai tielle aiheutuu usein vakavia vaaratilanteita ryhmittäessä välittömästi keskiviivan oikealle puolelle. Valiokunta kiinnittää liikennevaliokunnan huomiota asiaan ja ehdottaa, että harkittaisiin tällaisia vaaratilanteita estävän liikennesäännön sisällyttämistä lakiin. Mikäli näin tehdään, asiaa tulee ottaa huomioon myös väistämismääräyksiä koskevan 15 §:n 3 momentin kohdalla (vrt. TLA 17 § 6 mom.). Näillä perusteilla valiokunta esittää pykälän sanamuodoksi seuraavaa:

”(1 mom. kuten hallituksen esityksessä.)

Risteyksessä on oikealle käännyttäessä ohjattava mahdollisimman lähelle risteävän ajoradan oikeata reunaa. Vasemmalle käännyttäessä on ohjattava siten, että ajoneuvo jättää risteuksen välittömästi risteävän ajoradan keskiviivan oikealla puolella tai yksisuuntaisen ajoradan vasemmalla reunalla. Tämä koskee myös useampikaistaisille ajoradoille käännyttäessä ellei liikennemerkeillä ole toisin osoitettu.

(3 mom. kuten hallituksen esityksessä.)

Milloin taajaman ulkopuolella käännyttään vasemmalle pyrittäessä pihalle, pysäköintipaikalle, huoltoasemalle tai muulle vastaavalle alueelle taikka polulle, tilustielle tai muulle yksityistielle taikka metsätielle, on pysähdyttävä tien oikeaan reunaan ja odotettava, kunnes kääntyminen voi vaaratta tapahtua.”

15 §. Risteysajon peruseriaatteisiin kuuluu, että ajoneuvon nopeutta on vähennettävä risteystä lähestyttäessä. Voimassa olevan tieliikenneasetuksen 17 §:n 1 momenttiin sisältyvä velvollisuus vähentää nopeutta risteystä

lähestyttäessä olisi säilytettävä. Pykälän 1 momentin ensimmäisen lauseen säännöstä olisi siten täydennettävä lisäämällä siihen sanat ”ja vähennettävä nopeutta”.

Pykälän 3 momentissa rajanveto esim. tilustien ja muun tien välillä on vaikeaa. Tiellä liikkujan tulee voida tiellä liikkueensa tekemistään havainnoista päätellä, milloin hänellä on ehdoton väistämismvöllisuus. Valiokunta ehdottaa, että sanan ”ajotieltä” sijasta käytetään sanoja ”yksitystieltä tai metsätieltä”.

Valiokunta katsoo, ettei raitiovaunuliikenteelle voi liikenneturvallisuutta vaarantamatta antaa vapautusta väistämismvöllisyydestä. Raitiovaunuja on ainoastaan Helsingissä. Erityisesti vieraspaikkakuntalaisten on vaikea muistaa raitiovaunujen erityisoikeuksia niin keskeisen liikennesäännön kuin väistämisen suhteen. Raitiovaunuliikenteen sujuvuutta tärkeänä joukkoliikenteen muotona voitaneen paremmin liikenneturvallisuutta vaarantamatta edistää liikennemerkkien ja -valojen järjestylyillä. Valiokunta ehdottaa pykälän 4 momentin poistamista.

19 §. Valiokunta ei pidä pykälän kirjoitustapaa onnistuneena. Erityisesti kiinnittävät huomiota 2 momentin 7 kohta, jossa pääsääntönä kielletään ohittaminen risteyksessä ja välittömästi ennen sitä (jollei ohitusta ole tehtävä oikealta), ja 3 momentti, jossa ohittaminen eräissä risteyksissä sallitaan. Myöskin nykyinen tilanne on epätydyttävä ja oikeuskäytännössä esiintyy suurta kirjavuutta. Valiokunta esittää, että liikennevaliokunta kiinnittäisi pykälän sanamuotoon vakavaa huomiota ja pyrkisi selkeyttämään ohitussääntöjä.

21 §. Valiokunta huomauttaa, että pykälässä on viittaus 10 §:ään, jonka poistamista on edellä esitetty.

22 §. Lain soveltamisen kannalta asiaa tarkastellen valiokunta esittää, että pykälässä käytettäisiin nykyisin voimassa olevan tieliikenneasetuksen 14 §:n 8 momentin säännöksessä käytettyä käsitettä ”muu liikenne”, joka on hallituksen esityksessä käytettyä sanaa ”muuta” selkeämpi.

23 §. Myös tämän pykälän osalta valiokunta esittää, että käytettäisiin nykyisin voimassa olevan tieliikenneasetuksen 19 §:n 2 momentin säännöksessä käytettyä käsitettä ”muu liikenne”, joka on hallituksen esityksessä käytettyä sanaa ”muuta” selkeämpi.

24 §. Nykyisen säännöksen mukaan pysäköityä lähtevälle linja-autolle on muun ajoneuvon kuljettajan annettava tietä, jos kyseisellä tiellä on enintään 60 km/t nopeusrajoitus. Esityksessä säännös muutettaisiin vain taajamia koskevaksi.

Nykyinen käytäntö on osoittautunut tarkoituksenmukaiseksi. Säännös olisi edelleenkin tarpeen taajamien ulkopuolella kaupunkien sisäntuloteilla. Toisaalta taajama-alueella on myös teitä, joilla sallitaan suurempi nopeus kuin 60 km/t. Liikenneturvallisuuden kannalta olisi puheena olevan etuajo-oikeuden myöntäminen näillä teillä kyseenalaista. Lisäksi kuljettajan on helpompi mukauttaa ajonsa liikennemerkein osoitetun nopeusrajoituksen kuin taajamakäsitteen mukaan.

Näillä perusteilla valiokunta esittää, että pykälän 1 momentti muutettaisiin kuulumaan seuraavasti:

”Jos (poist.) linja-auton kuljettaja tiellä, jolla suurin sallittu nopeus on 60 km/t, osoittaa suuntamerkillä aikovansa lähteä liikkeelle pysäköityä, takaa lähestyvän ajoneuvon kuljettajan on vähennettävä nopeutta ja tarvittaessa pysäytettävä antaakseen linja-autolle tietä.”

36 §. Valiokunta on edellä 2 §:n kohdalla esittänyt harkittavaksi sanaa ”pihakatu” sanan ”suojakatu” sijaan.

37 §. Äänimerkin käytön rajoittamista on tarpeettomasti korostettu. Huomion herättämiseksi annettu lyhyt äänimerkki on tilannetta selventävä silloinkin, kun se ei suoranaisesti liity vaaran välttämiseen. Esimerkkinä voidaan mainita liikenteen varoittaminen taajamien ulkopuolella. Valiokunta ehdottaa 1 momentin toisen lauseen poistamista momentin kielteisen sanonnan lieventämiseksi.

Valiokunta toteaa, että nykyisin on voimassa säännös, jonka mukaan kuljettajan on hvvissä ajoin jarruvaloa käyttämällä, kätensä kohottamalla tai muulla sopivalla tavalla ilmoitettava takana ajavalle aikovansa hiljentää vauhtia tai pysähtyä.

Koska vilkkaassa maantieliikenteessä kuljettajan on katsottava olevan velvollinen ilmoittamaan jonokolareita välttääkseen nopeuden hiljentämisestä ja pysähtymisaikeistaan, valiokunta ehdottaa, että vastaava säännös lisättäisiin pykälän 3 momentiksi seuraavasti:

”Kuljettajan on hvvissä ajoin jarruvaloa käyttämällä tai muulla sopivalla tavalla ilmoitettava takana ajavalle aikovansa hiljentää vauhtia tai pysähtyä.”

38 §. Käytäntö on horjuva suuntamerkin antamisessa ohituksen jälkeen. Liikennetapaa voitaisiin yhtenäistää ja selkeyttää, mikäli 1 momenttiin lisättäisiin säännös, jonka mukaan suuntamerkki on annettava, kun aikoo palata vastaan tulevalta ajokaistalta omalle ajokaistalle ohituksen jälkeen.

39 §. Pykälän 2 momentin ehdotus ajovalojen ympärivuotisesta käyttöpakosta moottorikäyttöisille ajoneuvoille ei ole soposoinnussa käytännön liikennetarpeen eikä energian säästämisen kanssa. Ajovalojen käyttö ei ole tarpeen valoisina vuodenaikoina eikä taajamissa. Valiokunta esittää 2 momentin muutettavaksi nykyistä lainsäädäntöä vastaavaksi seuraavasti:

”Moottorikäyttöisellä ajoneuvolla ajettaessa on 1 päivän syyskuuta ja 30 päivän huhtikuuta välisenä aikana, mainitut päivät mukaan luettuina, taajaan asutun alueen ulkopuolella käytettävä ajovaloja tai erikseen määrättyjä huomiovaloja.”

47 §. Valiokunta katsoo, että sairaskäyntiin käytettävä ajoneuvo on rinnastettava pykälässä mainittuihin muihin etuoikeutettuihin ajoneuvoihin, ja ehdottaa, että 1 momenttiin tehdään tätä koskeva täydennys.

49 §. Silloin kun ajoneuvo ei liikennesteestä vuoksi pääse lähelle kohdettaan, kuorma joudutaan siirtämään mahdollisesti kaukaakin jalkakäytävää pitkin joko kantamalla tai kärryillä työntämällä. Vaikka 29 §:ssä sallitaan ajoneuvon pysäyttäminen jalkakäytävälle kuormamista tai kuorman purkamista varten, tulisi myös tämän pykälän 1 momentissa, momentin sanamuodosta mahdollisesti johtuvien epäselvyyksien välttämiseksi, olla maininta siitä, että ajoneuvoa kuormattaessa tai kuormaa purettaessa voidaan tavara kuitenkin kantaa tai muulla tavalla siirtää jalkakäytävää pitkin.

Varovaisuuden noudattaminen kuuluu varsinkin ajoradalla liikuttaessa muillekin kuin ajoneuvon kuljettajalle. Myös jalankulkija tulisi velvoittaa varovaisuuteen ja sen vuoksi 2 momentin loppuun tulisi lisätä säännös tarpeellisen varovaisuuden noudattamisvelvollisuudesta.

Valiokunnan edellä 2 §:n kohdalla käsitteen ”kevyen liikenteen väylä” osalta omaksumasta kannasta seuraa, että tähän pykälään tulisi lisätä ohjeet kulkemisesta kevyen liikenteen väylällä.

Myös pykälän 4 momentti voitaisiin valiokunnan mielestä kirjoittaa selvempään muotoon.

Eräiden asiantuntijoiden lausunnoissa on tässä pykälässä ehdotettu säädettäväksi jalankulkijoille heijastinpakko. Valiokunta ei pidä tarkoituksenmukaisena säätää heijastimen käytöstä lailla, koska tällaisen velvoitteen valvonta ottaen huomioon jalankulkijoiden koostumus ja vaatetuksen vaihtelut eri vuodenaikoina olisi tehotonta. Valiokunta katsoo myös, että heijastinpakko lisäisi kohtuuttomalla tavalla jalankulkijan vastuuta mahdollisen onnettomuuden tapahtuessa. Sen sijaan heijastimen käyttöä tulisi edistää liikennekasvatuksen ja -valistuksen avulla, tekemällä heijastimien saanti vauvattomaksi ja pyrkimällä siihen, että erityisesti ulkoiluvaatteisiin ja jalkineisiin jo valmistusvaiheessa kiinnitettäisiin heijastavat nauhat.

Edellä sanotun huomioon ottaen valiokunta ehdottaa, että pykälä kirjoitettaisiin seuraavaan muotoon:

”Jalankulkijan on käytettävä jalkakäytävää tai piennarta. Hän ei kuitenkaan saa jalkakäytävällä taluttaa polkupyörää tai mopoa, kuljettaa potkukelkkaa, hiihtää eikä kantaa kookasta taakkaa, jos siitä voi aiheutua huomattavaa haittaa muille jalankulkijoille. Ajoneuvoa kuormattaessa tai kuormaa purettaessa voidaan tavara kuitenkin kantaa tai muulla tavalla siirtää jalkakäytävää pitkin.

Missä jalkakäytävää tai piennarta ei ole tai milloin sillä kulkeminen ei käy haitatta päinsä, jalankulkijan on käytettävä pyörätietä tai ajoradan reunaa ja noudatettava tarpeellista varovaisuutta.

Jalankulkijan on jalkakäytävällä, pyörätiellä, kevyen liikenteen väylällä ja suojatiellä yleensä kuljettava sen oikeanpuoleisella osalla, ellei liikennemerkeillä toisin ole osoitettu, sekä si-
vuutettava vastaan tuleva jalankulkija oikealta ja ohitettava edellä kulkeva vasemmalta.

Ajoradalla jalankulkijan on ensisijaisesti käytettävä sen vasenta reunaa. *Mikäli vaseman reunan käyttäminen ei ole kulkureitin tai muiden syiden vuoksi turvallista, on jalankulkijalla oikeus käyttää oikeata reunaa.* Polkupyörää tai mopoa taluttava saa (poist.) käyttää ajoradan oikeaa reunaa.”

50 §. Valiokunta on jo edellä 2 ja 36 §:n kohdalla kiinnittänyt huomiota sanaan ”suojakatu”.

51 §. Jotta pykälän 2 momentin sisältö olisi järkevä ja ymmärrettävä, sen tulisi kuulua seuraavasti:

”Valvotulla kulkijaryhmällä tai järjestäytyneellä kulkueella, joka käyttää valaisematto-

malla tiellä (*poist.*) piennarta, ajorataa tai pyörätietä, on *pimeän tai hämärän aikana taikka sääolosuhteiden sitä edellyttäessä* oltava tien keskiviivan puolella edessä vähintään yksi valkoista tai keltaista valoa eteenpäin näyttävä valaisin ja takana yksi taaksepäin punaista valoa näyttävä valaisin.”

52 §. Kevyellä liikenteellä tulee olla myös oma vastuunsa, jotta lakiehdotuksen päätavoite — liikenneturvallisuuden parantuminen — saavutettaisiin. Tämän vuoksi valiokunta ehdottaa, että nykyisinkin voimassa oleva ”varovaisuusvelvoite” sisällytettäisiin pykälän 2 momenttiin seuraavasti:

”Suojatielle tai muuten ajoradalle astuvan jalankulkijan on *noudatettava tarpeellista varovaisuutta ja otettava huomioon tie- ja liikenneolosuhteet ja ylitettävä ajorata tarpeettomasti viivyttämättä.*”

54 §. Vaikka valiokunta hyväksyy pykälässä ilmaistun periaatteen sinänsä, valiokunta katsoo, ettei pykälän sanamuoto anna lainkäyttäjälle oikeata mielikuvaa asiasta, koska ajoneuvon ja eläimen varsinkin karjalauman, käyttäytyminen ja ohjattavuus eroavat toisistaan melkoisesti. Valiokunnan mielestä pykälässä tulisi selkeämmin ilmaista, että ratsastamisessa ja karjanajossa on noudatettava niitä säännöksiä, jotka koskevat tien eri osien käyttöä.

Voimassa olevan tieliikenneasetuksen 15 §:n 4 momentin mukaan ajoneuvolla ajettaessa on käytettävä riittävän alhaista nopeutta paitsi lähestyttäessä lapsia, vanhuksia, rampoja ja aistivallisia, niin myös lähestyttäessä kotieläimiä ja silloin, kun muiden tiellä kulkevien ottaminen huomioon muutoin edellyttää erityistä varovaisuutta. Vastaava säännös kuljettajan varovaisuusvelvollisuudesta kotieläimiä lähestyttäessä puuttuu tästä lakiehdotuksesta. Valiokunnan mielestä tällainen säännös olisi laissa kuitenkin välttämätön, sillä jatkuvasti vilkastuneen moottoriajoneuvoliikenteen johdosta karjan kuljettaminen esimerkiksi tien ylitse on muutoinkin tullut yhä hankalammaksi. Valiokunta katsoo, että tähän pykälään voitaisiin lisätä asiaa koskeva uusi momentti ja täydentää pykälän otsikkoa sanoilla ”*ja kotieläimen varominen*”. Uusi 2 momentti voisi kuulua esimerkiksi näin:

”*Ajoneuvon kuljettajan on lähestyessään tiellä olevaa hevosta, karjaa tai vastaavia kotieläimiä noudatettava tarpeellista varovaisuutta ja käytettävä riittävän alhaista nopeutta.*”

55 §. Valiokunnan raitiovaunuliikenteeseen 15 §:n kohdalla ottamasta kannasta johtuu, että 1 momentista on poistettava sanat ”jollei 15 §:stä muuta johdu.”

56 §. Valiokunta pitää tärkeänä, että liikenteen ohjauksessa käytettävät ohjausmerkit vahvistettaisiin virallisesti, jotta tiellä liikkujat tietäisivät, keitä ohjaajia heidän on toteltava. Valiokunta esittää, että 2 momentin loppuun lisätään seuraava lause: ”*Liikenteen ohjauksessa käytettävistä ohjausmerkeistä säädetään asetuksella*”.

62 §. Valiokunta toteaa, että esityksen perusteluista ei käy ilmi, miten tulisi tulkita 1 momentin loppuosaa. Epäyhtenäisen käytännön välttämiseksi on asetuksella annettava pykälää täydentävät ja selventävät säännökset.

67 §. Valiokunta katsoo, että 3 momentissa käytettyä tulkinnanvaraista sanontaa ”riittävän etäälle” olisi liikennevaliokunnan mietinnön perusteluissa täsmennettävä ja annettava varoituskolmion sijoittamisesta käytännön ohjeet, esimerkiksi noin 200 metriä.

68 §. Valiokunta katsoo, että liikenneturvallisuuden takia velvollisuus tiellä olevan, vaaraa aiheuttavan esteen poistamiseksi, merkitsemiseksi ja muiden tietä käyttävien huomion kiinnittämiseksi on asetettava kaikille tien käyttäjille eikä vain moottorikäyttöisten ajoneuvojen kuljettajille. Valiokunta ehdottaa, että 3 momentin alku muutetaan näin kuuluvaksi: ”*Milloin tiellä on este, josta saattaa aiheutua (poist.) vaaraa liikenteelle, jokaisen esteen havainneen on mahdollisuuksiensa mukaan viipymättä ryhdyttävä 2 momentissa tarkoitettuihin toimenpiteisiin . . .*”.

75 §. Huomioon ottaen, että jo 1 momentin 1 kohtaan sisältyy edellytys ”terveytensä puolesta täyttää asetuksella säädettävät vaatimukset”, valiokunta ei pidä momentin 3 kohdassa olevaa määrettä ”henkilökohtaisten ominaisuuksiensa johdosta” asianmukaisena. Valiokunta ehdottaa näiden sanojen poistamista.

Valiokunta toteaa, että hallituksen esityksestä puuttuu nykyisin voimassa oleva säännös siitä, että ulkomailta tapahtunut moottorikäyttöisen ajoneuvon kuljettaminen alkoholin tai muun huumaaavan aineen vaikutuksen alaisena on kahden vuoden ajan ajokortin saannin esteenä. Eräät asiantuntijat ovat ehdottaneet, että säännös tulisi edelleen sisällyttää lakiehdotukseen. Säännös sellaisenaan on kuitenkin lakiehdotuksen ajokieltopykälään (80 §) verrattu-

na liian tiukka. Valiokunnan mielestä ulkomailla annettuun tuomioon mahdollisesti liittyvän ajokiellon tulisi kuitenkin olla Suomessa ajokortin myöntämisen esteenä. Tämän vuoksi valiokunta ehdottaa, että 1 momentin 5 kohta muutettaisiin kuulumaan esimerkiksi seuraavasti:

”5) ettei hakija Suomessa tai ulkomailla annetun tuomion perusteella ole ajokiellossa”.

79 §. Esityksen mukaan poliisi voisi määrätä ajokortin haltijan uuteen kuljettajantutkintoon yksinomaan sillä perusteella, että hän on toistuvasti syyllistynyt liikenne rikkomuksiin. Säännös tekisi mahdolliseksi sen, että turvaamistoimenpidettä, jollainen kuljettajantutkintoon määrääminen on, käytetään rangaistuksena. Tämä on rikosoikeudellisten periaatteiden vastaista. Uuteen kuljettajantutkintoon saisi määrätä vain, jos ilmenee, että liikenne rikkomukset johtuvat pelkästään puuttuvasta tiedosta tai taidosta, mutta ei sitä vastoin, kun rikokset johtuvat puuttuvasta halusta noudattaa lakia. Viimeksi mainituissa tapauksissa käytetään rangaistuksia. Valiokunta esittää, että pykälä kirjoitettaisiin näin:

”Poliisi voi määrätä ajokortin haltijan esittämään todistuksen uudesta hyväksytystä kuljettajantutkinnosta, jos hän on moottorikäyttöistä ajoneuvoa kuljettaessaan toistuvasti syyllistynyt tämän lain tai sen nojalla annettujen säännösten ja määräysten rikkomiseen ja tämä osoittaa, ettei hän ole säilyttänyt ajotaitoaan.”

80 §. Ajokielto olisi esityksen perustelujen mukaan määrättävä ”määräajaksi”. Ajokiellon kestolle ei kuitenkaan ole määrätty enimmäispituutta. Koska ajokieltoa on tosiasiassa pidettävä rangaistuksena, olisi rikosoikeudellisten periaatteiden mukaista ja oikeusturvan kannalta tärkeätä säätää seuraamuksille asteikko, jonka puitteissa seuraamus määrätään. Valiokunta pitää sopivana enimmäismääränä viittä vuotta.

Pykälän 2 momentin mukaan ajokielto olisi ehdoton seuraamus törkeästä rattijuopumuksesta ja huumaantuneena ajamisesta, mutta voitaisiin jättää määräämättä, jos syytetty tuomitaan törkeästä liikenteen vaarantamisesta tai rattijuopumuksesta. Säännös on liian jäykkä ja saattaa johtaa käytännössä kohtuuttomuuksiin, minkä vuoksi seuraamuksesta luopuminen olisi tehtävä mahdolliseksi kaikissa 1 momentissa mainituissa rikoksissa.

Valiokunta esittää, että pykälän 1 ja 2 momentit hyväksyttäisiin seuraavan sisältöisinä:

”Jos moottorikäyttöisen ajoneuvon kuljettaja tuomitaan rangaistukseen törkeästä liikenteen vaarantamisesta, rattijuopumuksesta, törkeästä rattijuopumuksesta tai huumaantuneena ajamisesta, tuomioistuimen on samalla määrättävä hänet *enintään viideksi vuodeksi* ajokieltoon. Ajokieltoaikaa määrättäessä on otettava huomioon ne vaikutukset, jotka ajokielloilla on kieltoon määrätyn henkilön toimeentuloon ja muihin olosuhteisiin.

Tuomitessaan kuljettajan *edellä 1 momentissa tarkoitettusta rikoksesta* tuomioistuimen voi, jollei yleinen etu muuta vaadi, jättää ajokiellon määräämättä, jos ajokortti on kuljettajalle välttämätön työssä tai jos ajokiellon määräämättä jättämiseen on muu erityisen painava syy. Tuomioistuimen päätöksessä on mainittava syy, jonka perusteella ajokielto on jätetty määräämättä.”

82 §. Valiokunta ehdottaa pykälään, osaksi samoilla perusteilla kuin edellä 79 ja 80 §:n kohdalla seuraavia muutoksia:

— Ajokortin peruuttamiselle säädetään enimmäisaika, esimerkiksi 6 kuukautta.

— 1 momentin 1 kohta poistetaan. Ajokortin peruuttaminen uusia kuljettajia koskevien erityissäännösten ja -määräysten rikkomisen perusteella on periaatteessa väärin, koska uuden kuljettajan ajotaito ei ainakaan parane peruuttamisen aikana. Tästä muutoksesta seuraa, että myös 3 momentti on poistettava.

— Ajokortin peruuttamisen edellytykseksi säädetään, että kuljettaja on toistuvasti vuoden kuluessa syyllistynyt liikenne rikkomukseen kuljettaessaan moottorikäyttöistä ajoneuvoa. Sen sijaan poistetaan 1 momentin 2 kohdan säännös, jonka perusteella ajokortti voitaisiin peruuttaa myös, kun rikkomukset osoittavat puuttuvaa kykyä noudattaa liikennesäännöksiä. Ajokortin peruuttaminen on omiaan vain huonontamaan entisestään ajotaitoa. Puuttuvan ajokortin perusteella tulisi määrätä uuteen kuljettajantutkintoon eikä peruuttaa ajokorttia. Tämä muutos aiheuttaa sen, että pykälän viimeinen momentti on poistettava turhana.

Näiden muutosten jälkeen pykälä voisi kuulua esimerkiksi seuraavasti:

”Poliisi voi peruuttaa ajokortin määräajaksi, kuitenkin *enintään 6 kuukaudeksi*:

(1 kohta *poist.*)

1) jos ajokortin haltija on moottorikäyttöistä ajoneuvoa kuljettaessaan toistuvasti syyllistynyt tämän lain tai sen nojalla annettujen

säännösten ja määräysten rikkomiseen (*poist.*)
tai

2) (*poist.*) jos ajokortin haltija on ulkomailla syyllistynyt liikennejuopumukseen moottorikäyttöisellä ajoneuvolla.

(3 mom. *poist.*)

(4 mom. *poist.*)”

83 §. Valiokunta ei pidä 1 momentin 2 kohdan säännöstä asianmukaisena ja sen vuoksi ehdottaa sen poistamista. Tällöin jäljempänä olevien kohtien numerointi vastaavasti muuttuu.

95 §. Koska henkilön ikä ei ratkaise hänen kokoaan, valiokunta ehdottaa, että 1 momentista poistetaan ikärajoitus ”15 vuotta täyttäneen”. Tämä lisäksi liikenneturvallisuutta myös siten, että pieniä lapsia olisi pääsääntöisesti kuljettava takapenkillä.

Valiokunnan mielestä pitäisi pyrkiä turvavöiden mahdollisimman laajaan käyttämiseen. Sen vuoksi valiokunnan mielestä ei ole aiheellista 2 momentissa esitetyllä tavalla vapauttaa ammatimaiseen henkilöliikenteeseen käytettävän henkilöauton matkustajaa turvavyöpakosta. Valiokunta esittää sanojen ”eikä matkustajaa” poistamista 2 momentista. Kun tästä valiokunnan liikenneturvallisuusnäkökohtien perusteella omaksumasta kannasta saattaa kaupunkiajossa aiheutua hankaluuksia taksiliikenteessä, olisi pykälässä olevan valtuutuksen perusteella harkittava kaupunkiajaja koskevien tarpeellisten vapautusten myöntämistä asetuksella.

96 §. Kun vakiintuneessa kielenkäytössä moottoripyörää ja mopoa pidetään täysin eri asioina, tulisi myös mopon kuljettaja saattaa varsinaisessa säädöstekstissä kypäräpakon alaiseksi. Valiokunta esittää sekä pykälän otsikkoa että tekstiosaa täydennettäväksi.

Myös tässä pykälässä valiokunta esittää ikämääreen ”15 vuotta täyttäneen” poistamista.

102 §. Perustuslakivaliokunnan antamaan lausuntoon viitaten valiokunta katsoo, ettei säännösehdotus loukkaa kuljettajan perusoikeuksia. Tästä huolimatta valiokunta ehdottaa, että pykälän 1 momentin ensimmäinen lause kirjoitetaisiin seuraavasti: ”*Poliisimies voi määrätä, että moottorikäyttöisen ajoneuvon kuljettajalle on suoritettava näkökyvyn tutkimiseksi tarpeellinen koe.*”

Varsinkin ammattiautoilijat saattavat kohtuuttoman usein joutua alistumaan pykälän tarkoittamaan kokeeseen, mikä ei ole tarkoituksenmukaista. Tämän vuoksi valiokunta edellyt-

tää, että sisäasiainministeriön ohjeisiin sisällytetään säännös, jonka mukaan ajoneuvon kuljettaja ei ole velvollinen alistumaan näkökyvyn tutkimiseksi tehtävään kokeeseen silloin, kun hän voi esittää hyväksyttävän todistuksen siitä, että hänelle on tehty mainitunlainen koe tai jokin muu vastaava näkökyvyn tutkimus kulumassa olevan kalenterivuoden tai sitä edeltäneen kalenterivuoden aikana. Edelleen sisäasiainministeriön ohjeissa tulee olla määräys moottorikäyttöisen ajoneuvon kuljettajalle annettavasta todistuksesta hänelle poliisiviranomaisen määräyksestä suoritetusta kokeesta näkökyvyn tutkimiseksi.

103 §. Pykälässä ilmaistaan ns. täyden raittiuden periaate. Tämä periaate on oikea ja se perustuukin eduskunnan jo aikaisemmin ilmaisemaan kantaan. Periaatteen ilmaisemiseen liittyy kuitenkin huomattavia lakiteknisiiä vaikeuksia.

Lakiehdotuksessa on omaksuttu täyden rangaistavuuden periaate. Ehdotettu 103 § on kuitenkin poikkeus tästä periaatteesta, koska vähäisten veren alkoholimäärien toteennäyttäminen aiheuttaa suuria todisteluvaikeuksia. Poliisin kenttäkäytössä olevien mittauslaitteiden tarkkuudesta saadut kokemukset osoittavat, että laitteilla saadut arvot ovat usein verikoissa todettuja arvoja suuremmat. Rangaistuksen määrääminen edellyttäisi siis puhalluskoetta luotettavampaa humalatilän tutkimiseksi suoritettavaa koetta eli kuljettajan veren alkoholin määritystä, mikä taas on luonteeltaan pitkälle menevä todistuskeino.

Ehdotetussa muodossaan pykälä johtaa kuitenkin siihen periaatteellisesti outoon sääntelyyn, että siinä annettaisiin poliisille valta huomattavan rajusti puuttua kansalaisen oikeuksiin sellaisen käyttäytymisen perusteella, jota ei lainkaan ole kielletty.

Edellä esitettyjen näkökohtien vuoksi valiokunta on pyrkinyt löytämään lakiteknisesti paremman muodon täyden raittiuden periaatteen ilmaisemiselle laissa.

Valiokunta ehdottaa, että pykälää muutettaisiin niin, että pykälään lisätään uusi momentti, jossa kielletään moottorikäyttöisen ajoneuvon tai raitiovaunun kuljettaminen henkilöltä, joka on nauttinut alkoholia niin, että hänen veressään ajon aikana on alkoholia. Edelleen pykälään lisätään säännös, että poliisimies voi ”muihin toimenpiteisiin ryhtymättä” kieltää alkoholia nauttinutta henkilöä kuljettamasta moottoriajoneuvoa.

Pykälästä poistetaan säännös, jonka mukaan poliisimies voi "tarvittaessa estää" ajamisen ja näin poliisimieheltä poistetaan oikeus äärimmäisten uhkakeinojen käyttämiseen. Kun pykälä sisältyy lakiehdotuksen 7 lukuun "Liikennevalvonta", korostuu se, että pykälä on tarkoitettu luonteeltaan valvonta- eikä rangaistus-säännökseksi.

Valiokunta pitää tärkeänä, että sisäasiainministeriön ohjeissa korostetaan pykälän luonnetta yleisenä ennakkoehkäisevänä säännöksenä ja liikennevalvontasäännöksenä. Rangaistukseen tuomitsemisen tulee olla poikkeuksellista tämän pykälän nojalla.

Edellä sanotun perusteella valiokunta ehdottaa, että pykälä muutettaisiin näin kuuluvaksi:

"Moottorikäyttöistä ajoneuvoa tai raitiovaunua ei saa kuljettaa henkilö, joka on nauttinut alkoholia niin, että hänen veressään ajon aikana on alkoholia.

Jos mahdollisesti nautitun alkoholin toteamiseksi tehtävässä kokeessa moottorikäyttöisen ajoneuvon tai raitiovaunun kuljettajan havaitaan nauttineen alkoholia, mutta kokeen tuloksen perusteella ei ole todennäköisiä syitä epäillä hänen syyllistyneen rattijuopumukseen, poliisimies voi *muihin toimenpiteisiin ryhtymättä* kieltää (poist.) häntä kuljettamasta moottorikäyttöistä ajoneuvoa tai raitiovaunua, kunnes hänen elimistössään ei enää ole havaittavaa määrää alkoholia.

Sisäasiainministeriö antaa tarkemmat ohjeet ajon kieltämisen edellytyksistä ja menettelystä edellä mainituissa tapauksissa."

106 §. Valiokunta toteaa, että liikenneturvallisuutta koskevat rangaistussäännökset on ehdotuksessa laadittu pääosiltaan vaarantamisvastuun periaatteen mukaisesti. Rikosoikeudellinen vastuu määräytyisi teolla yleiselle liikenneturvallisuudelle aiheutetun vaaran eikä teon usein sattumanvaraisen seurauksen mukaan. Myös voimassa oleva tieliikennelaki perustuu liikennevaromattomuutta koskevien säännösten osalta vaarantamisvastuulle. Ehdotus on tässä suhteessa kirjoitustavaltaan nykyistä lakia selkeämpi.

Koska huomiota on kiinnitetty siihen, että tekijän syyllisyyden tulee ulottua paitsi liikennesääntöjen rikkomiseen myös liikenneturvallisuuden vaarantamiseen, valiokunta ehdottaa pykälään seuraavanlaista tarkistusta: "... säännöksiä tai määräyksiä *siten*, että hänen menettelynsä on omiaan...".

107 §. Lakiehdotuksessa omaksuttua törkeän tekemuodon erottelua ei voida pitää tyydyttävänä ja riittävänä ilman törkeän tekemuodon yksityiskohtaisempaa luonnehdintaa. Viime aikaisissa rikoslain uudistuksissa on säännönmukaisesti rangaistussäännösten törkeysportarastusta toteutettaessa noudatettu ratkaisua, jossa esimerkein on pyritty osoittamaan, milloin tekoa olisi pidettävä törkeänä, kuitenkin niin, että tapauksen kokonaisarvostelu on ratkaiseva (RL 21, 23, 28, 29, 31 ja 36 sekä 38 luku). Ilman törkeän tekemuodon yksityiskohtaista luonnehdintaa ei saavuteta yhdenmukaista ja ennustettavissa olevaa rangaistuskäytäntöä, jonka toteutumista eduskunta jo aikaisemmin on pitänyt tärkeänä oikeuspoliittisena tavoitteena ja johon käsiteltävänä olevan lakiehdotuksenkin perusteluissa on viitattu.

Tämän perusteella ja ottaen lisäksi huomioon liikenne rikkomusten moninaisuuden valiokunta katsoo, että pykälää on täydennettävä säännöksellä, jonka mukaan kuljettajan menettelyn on yleensä katsottava olevan omiaan aiheuttamaan 1 momentissa tarkoitettua vaaraa, jos hän törkeällä tavalla rikkoo liikenneturvallisuuden kannalta merkittävää säännöstä tai määräystä. Tällaisina merkittävänä säännöksinä valiokunta pitää muun muassa ohituskieltoa, ajonopeussääntöä, väistämismääräyksiä sekä kuljettajan suojatiesääntöä.

Edelleen pykälään tulisi valiokunnan mielestä lisätä nimenomainen maininta tuomioistuimen suoritettavasta kokonaisharkinnasta.

Ottaen vielä huomioon edellä 106 §:n kohdalla tehdyn korjaus ehdotuksen ja sen, että päiväsakkojen lukumäärä vakiintuneesti kirjoitetaan kirjaimin, valiokunta ehdottaa, että pykälä muutettaisiin näin kuuluvaksi:

"Jos moottorikäyttöisen ajoneuvon kuljettaja tahallaan tai piittamattomuudesta rikkoo tätä lakia tai sen nojalla annettuja säännöksiä tai määräyksiä siten, että hänen menettelynsä on omiaan aiheuttamaan vakavaa vaaraa toisen hengelle tai terveydelle, hänet on tuomittava törkeästä liikenteen vaarantamisesta vähintään kolmeenkymmeneen päiväsakkoon tai vankeuteen enintään kahdeksi vuodeksi.

Kuljettajan menettelyn on yleensä katsottava olevan omiaan aiheuttamaan edellä tarkoitettua vaaraa, jos hän törkeällä tavalla rikkoo liikenneturvallisuuden kannalta merkittävää säännöstä tai määräystä.

Harkittaessa, onko rikos katsottava törkeäksi, on otettava huomioon rikokseen joh-

taneet ja siitä ilmenevät seikat kokonaisuudessaan."

110 §. Esityksessä ehdotetaan ajokorttija ajoa koskevaa erityistä rangaistussäännöstä, jonka rangaistusasteikko olisi ankarampi kuin 111 §:n yleisessä rangaistussäännöksessä. Nykyisin ajokorttija ajo rangaistaan liikenne rikkomuksena tieliikennelain yleisen rangaistussäännöksen, tieliikennelain 9 §:n mukaan. Rangaistusasteikon koventaminen olisi perusteltua rikkomuksen yleisyyden vuoksi ja periaatteelliselta kannalta, ja myös sen vuoksi, että rikkomuksen suhtaudutaan oikeuskäytännössä selvästi ankarammin kuin tavanomaiseen varomattomuuteen liikenteessä tai liikenne rikkomukseen yleensä. Valiokunta toteaa kuitenkin, että käytännössä rangaistus tämän pykälän nojalla useimmiten tuomitaan joustavaksi tarkoitettua rangaistus määräysmenettelyä käyttäen. Menettely hankaloituisi huomattavasti, jos rangaistusmaksimi olisi kuusi kuukautta vankeutta, koska silloin olisi asiakirjoihin aina hankittava syytettyä koskeva rikosrekisterinote. Kun ajokorttija ajosta on edelleenkin tarkoitus tuomita pääsääntöisesti sakkorangaistus, valiokunta ehdottaa, että rangaistuksen enimmäismääräksi muutetaan vankeutta enintään kolme kuukautta.

111 §. Periaatteessa kaikkien tieliikennettä koskevien säännösten ja määräysten rikkominen on nykyisen ja tulevan uuden lain perusteella rangaistavaa. Tästä syystä liikenne rikkomuksia on myös huomattava määrä, mikä luonnollisesti aiheuttaa huomattavasti työtä lainvalvojille. Valiokunta katsoo, että juuri liikenne rikkomusten rankaisemiseen valmisteilla oleva rikemaksulaki sopisi hyvin ja myös vähentäisi byrokratiaa. Tämän vuoksi valiokunta kiirehtii rikemaksulain aikaansaamista.

112 §. Säännös on tarkoitettu vastaamaan voimassa olevan tieliikennelain 9 a §:n säännöstä syyttämättä ja tuomitsematta jättämisestä sekä huomautuksen antamisesta. Tämän vuoksi 108 §:ssä mainittu liikennejuopumus moottorittomalla ajoneuvolla, jonka rangaistusasteikko on sakkoa tai vankeutta enintään kolme kuukautta, on hallituksen esityksessä jätetty säännöksen soveltamisalan ulkopuolelle. Kun kuitenkin rangaistusasteikko muissa rikoksissa, joissa toimenpiteistä luopuminen on mahdollista, on sama ja hallituksen esityksessä 110 §:n osalta jopa korkeampikin, valiokunta ehdottaa 1 momentissa olevaa pykäläluetteloa täydennettäväksi 108 §:n 1 momentilla.

113 §. Valiokunta toteaa, että pykälä koskee kaikkia ajoneuvoja ja siten myös esimerkiksi polkupyöriä ja mopoja, joiden pysäköimisessä maksulliselle pysäköintipaikalle pitäisi voida noudattaa riittävää joustavuutta. Valiokunta kiinnittää liikennevaliokunnan huomiota tähän jo voimassa olevasta laistakin johtuvaan, käytännössä todettuun haittaan. Liikennevaliokunta harkinnee vielä säännöksen tarkoituksen mukaisuutta.

117 §. Lakiehdotuksen mukaan sen hyväksymisen jälkeen olisi voimassa kaksi tieliikennelakiä: uusi laki ja vuoden 1957 tieliikennelaki. Asia ei ole periaatteessa tyydyttävä, vaikka ammattimaisen liikenteen säännösten uudistaminen eri tahdissa edellyttänee tällaista menettelyä.

Kaksi samannimistä lakia aiheuttaa myös käytännön hankaluuksia. Esimerkiksi alioikeuksissa tulee turhaa lisätyötä tuomiolauselmakavaan mukaisia päätösilmoituksia laadittaessa ja virhemahdollisuudet lisääntyvät.

Voimassa olevan tieliikennelain 9 ja 9 a §:n voimaan jättäminen aiheuttaa myös lakitekni sen virheen, koska edellinen pykälä sisältää viittauksen voimaantulosäännöksen mukaan kumottaviksi tuleviin pykäliin.

Epätyydyttävää on myös vuoden 1957 tieliikennelain nojalla annettujen asetusten voimaan jääminen, kunnes niistä uuden tieliikennelain nojalla toisin säädetään tai määrätään. Valtaosa sanottujen asetusten säännöksistä sisältyy asiallisesti käsiteltävänä olevaan lakiehdotukseen ja näin syntyy ristiriitatilanteita. Tällöin on sovellettava lain säännöksiä asetusten säännösten syrjäytyessä. Uudet asetukset olisivat valmisteltava niin, että ne saataisiin voimaan samanaikaisesti uuden tieliikennelain kanssa.

Valiokunta pitää tärkeänä, että lain voimaantuloon varataan riittävästi aikaa, jotta lain ja sen nojalla annettavien säädösten sisältö ehditään tiedottaa sekä kansalaisille että viranomaisille. Voimaantuloaikaa olisi myös pyrittävä käyttämään hyväksi niin, että laki ammattimaisesta moottoriajoneuvoliikenteestä saataisiin aikaan mahdollisimman pian. Tällöin edellä mainitut voimaantulosäännöstä aiheutuvat ongelmat samalla väistyisivät.

Valiokunta toteaa vielä erikseen, ettei moottoriajoneuvon väerien tunnuskilpien valmistaminen eikä rekisteritunnusten muuntaminen tai peittäminen ole nykyisen lainsäädännön nojalla erikseen rangaistavaa eikä myöskään uuden tie-

liikennelain nojalla sellaiseksi tule. Siten tällaisesta erehdyttämisestä tai moottoriajoneuvon tunnistamisen estämisestä on voitu tuomita vain vähäisiä sakkorangaistuksia rekisteröintimääräysten rikkomisina. Rekisteritunnusten "väärentäminen" vaikeuttaa rikostutkintaa ja vaarantaa liikenneturvallisuutta, joten tällaisten tekojen rangaistavuudesta on otettava nimenomaiset säännökset rikoslakiin. Valiokunta esittää, että liikennevaliokunta edellyttäisi, että hallitus valmistelee pikaisesti esityksen, jolla rikoslakiin liitetään pykälä moottoriajoneuvojen tunnusmerkkien väärentämisestä.

Koska valiokunnan käsittelyn pohjana on ollut hallituksen esitys, lakialoitteet n:ot 410,

411, 437 ja 438 (1979 vp.) olisi tässä yhteydessä hylättävä.

Edellä lausutun perusteella lakivaliokunta kunnioittaen esittää lausuntonaan,

että hallituksen esitykseen sisältyvä lakiehdotus hyväksyttäisiin huomioon ottaen edellä tehdyt huomautukset.

Samalla lakivaliokunta esittää lausuntonaan,

että lakialoitteisiin n:ot 410, 411, 437 ja 438 (1979 vp.) sisältyvät lakialoitteet hylättäisiin.

Lakivaliokunnan puolesta:

Ingvar S. Melin

Kaisa Vuorisalo

Eriävä mielipide.

Kuten valiokunnan lausunnossa todetaan, 106 §:n ja 107 §:n erottelua ei voida pitää tyydyttävänä ja riittävänä ilman törkeän tekemuodon yksityiskohtaisempaa luonnehdintaa. Sen lisäksi, että viimeaikaisissa rikoslain uudistuksissa on säännönmukaisesti rangaistussäännösten törkeysporttastusta toteutettaessa esimerkein osoitettu, milloin tekoa olisi pidettävä törkeänä kokonaisarvostelun puitteissa, ja että näin edistettäisiin rangaistuskäytännön yhdenmukaisuutta ja ennustettavuutta, on lakiin otetuilla esimerkeillä myös merkitystä liikennevalistuksen ja -kasvatuksen kannalta. Emme voi pitää riittävänä sitä valiokunnassa arvonnana tuloksena muodostunutta kantaa, että esimerkiksi sisältyisi ainoastaan lain perusteluihin.

Helsingissä 17 päivänä kesäkuuta 1980.

Kaarina Suonio
V. J. Rytönen
Liisa Jaakonsaari

Pekka Starast
Anna-Liisa Piipari
Mikko Kuoppa

J. Juhani Korttesalmi
Pirkko Valtonen

Edellä todetun perusteella katsomme,

että lakiehdotuksen 107 § tulisi muuttaa näin kuuluvaksi:

(1 mom. kuten valiokunnan lausunnossa.)

Kuljettajan menettelyn on yleensä katsottava olevan omiaan aiheuttamaan edellä tarkoitettua vaaraa, jos hän törkeällä tavalla rikkoo *obituskieltoa, ajonopeussääntöä, väistämisvelvollisuutta, kuljettajan suojatiesääntöä* *tabi muuta liikenneturvallisuuden kannalta merkittävää säännöstä tai määräystä.*

(3 mom. kuten valiokunnan lausunnossa.)