



Tieto- ja turvallisuusosasto
Tieliikenne- ja kuljetusketjut -yksikkö

Lausuntoyhteenvedo; Hallituksen esitys liikennemerkkejä- ja opasteita koskevan yleissopimuksen muutosten hyväksymiseksi ja voimaansaattamiseksi

Tausta

Hallituksen esityksen tavoitteena on kansallisesti hyväksyä ja voimaansaattaa Yhdistyneiden Kansakuntien pääsihteerin 12.5.2025 jakamat muutosehdotukset liikennemerkkejä ja -opasteita koskevaan yleissopimukseen, liikennemerkkejä ja -opasteita koskevaa yleissopimusta täydentävään eurooppalaiseen sopimukseen sekä liikennemerkkejä ja -opasteita koskevaa yleissopimusta täydentävään eurooppalaiseen sopimukseen liitettävään tiemerkintöjä käsittelevään pöytäkirjaan. Sopimusmuutosten tarkoituksena on yhdenmukaistaa vuoden 1968 liikennemerkkejä ja -opasteita koskevan yleissopimuksen ja vuoden 1971 eurooppalaisen sopimuksen määräykset. Tavoitteena on tarkentaa ja selkeyttää sopimustekstiä sekä muodostaa niistä johdonmukainen ja ajantasainen kokonaisuus.

Luonnos hallituksen esitykseksi oli lausuntokierroksella 12.12.2025–27.1.2026. Lausuntoja annettiin yhteensä 15, joista yksi lausunto tuli yksityishenkilöltä. Lausunnon antoivat seuraavat tahot: Ahvenanmaan maakuntahallitus, Helsingin kaupunki, Invalidiliitto, Kuntaliitto, Liikenne- ja viestintävirasto, Liikenneoikeusyhdistys ry, Liikenneturva, oikeusministeriö, Poliisihallitus, Tampereen kaupunki, Turun kaupunki, ulkoministeriö, Vammaisfoorumi ja Väylävirasto. Ministeriöistä oikeusministeriö ja sisäministeriö ilmoittivat, ettei niillä ole lausuttavaa asiaan.

Lausunnot

Lausuntokierroksella Invalidiliitto katsoi, että liikennemerkkien, niissä olevien tunnusten sekä liikenneopasteiden ja tiemerkintöjen yhtenäistäminen parantaa liikenneturvallisuutta. Invalidiliitto huomautti lausunnossaan, että ihmisten ominaisuuksien kuvailemisen sijaan tekstissä tulisi kuvata rakennetun ympäristön ominaisuuksia, kuten esteettömyyttä. Invalidiliitto esitti lausunnossaan, että jatkossa ”*liikuntaesteinen*”-termin sijaan laissa ja asetuksissa tulisi käyttää termiä ”*liikkumisesteinen*”.

Liikenne- ja viestintävirasto Traficom lausunnon mukaan esitysluonnos oli kannatettava ja perusteellisesti valmisteltu. Traficom näkemyksen mukaan valmistelussa oli huomioitu hyvin vuonna 2020 voimaan tullut tieliikennelaki. Traficom korosti Suomen aiemmin tekemien varaumien tarpeellisuutta sekä kannatti hallituksen esityksessä mainittuja uusia varaumia yleissopimukseen. Poliisihallitus totesi omassa lausunnossaan, että tieliikennelakiin ehdotettu muutos liitteen 3.2 kohtaan B6 (pakollinen pysäyttäminen), selkeyttää ja täsmentää osuvasti liikennemerkin tulkintaa ja on näin perusteltu.



Ahvenanmaan maakuntahallitus totesi omassa lausunnossaan, että yleissopimuksessa säännellyt asiat kuuluvat Ahvenanmaan lainsäädäntövaltaan. Ahvenanmaan maakuntahallitus suhtautuu kuitenkin myönteisesti ehdotettuihin muutoksiin. Ahvenanmaan maakuntahallitus katsoi, että esitetyt muutokset ja sopimusten ajantasaistaminen parantavat liikenneturvallisuutta ja edistävät automaation edellytyksiä tulevaisuudessa.

Helsingin, Tampereen ja Turun kaupungit kannattivat esitystä ja katsoivat, että esityksessä on huomioitu hyvin nykyinen tieliikennelainsäädäntö. Turun kaupunki huomautti, että Suomen aiemmin tekemät varaumat ja hallituksen esityksessä mainitut uudet varaumat joihinkin merkki- ja merkintämäärittelyihin ovat tarpeellisia. Kaupungin mukaan varaumat antavat mahdollisuuden teiden ja katujen pitäjille noudattaa nykyistä voimassa olevaa tieliikennelakia, eikä yleissopimuksen hyväksyminen aiheuttaisi suuria muutoksia tai kustannuksia. Kustannusten osalta Väylävirasto nosti omassa lausunnossaan esiin, että linja-auto- ja raitiovaunupysäkkejä koskevan varauman peruuttaminen johtaisi noin 65 000 liikennemerkin vaihtamiseen ja paikannimikilpiä koskevan varauman peruuttaminen yli 11 000 liikennemerkin vaihtamiseen. Kustannuksia voisi jo pelkästään näiden merkkien vaihtamisesta syntyä noin 20 miljoonaa euroa.

Kuntaliitto korosti lausunnossaan sitä, että tieliikennelain ja yleissopimuksen liikenteenohjauslaitteiden määrittelyjen mahdolliset ristiriidat tulisi kattaa varaumin, jotta kadunpitäjät voivat noudattaa voimassa olevaa tieliikennelakia ilman merkittäviä lisämuutoksia tai -kustannuksia. Kuntaliiton mukaan tieliikennelain toimeenpano on kunnissa yhä kesken liikenteenohjauslaitemuutosten suurten kustannusten vuoksi. Kuntaliitto kiinnitti huomiota siihen, että punaisen poikkiviivan käyttö kiello- ja rajoitusmerkeissä tulisi sallia sekä siihen, että Suomessa käytössä olevat paikannimien väriyhdistelmät tulisi jatkossakin mahdollistaa. Lisäksi Kuntaliitto esitti jo aiemmin tehtyjen varaumien uusimista. Kuntaliiton mukaan vanhoista varaumista kunnille tärkein koskee linja-auto- tai raitiovaunupysäkkiä osoittavia merkkejä.

Turun kaupunki ja Kuntaliitto kiinnittivät lausunnoissaan huomiota myös siihen, että Digiroad-järjestelmä ei ole kaikilta osin ajantasainen. Tästä johtuen katuverkolla olevien uusittavien A27-merkkien määrä on todennäköisesti esitettyä (alle 200 kpl) huomattavasti suurempi. Turun kaupunki esimerkiksi ilmoitti alueellaan olevan tällä hetkellä 42 kappaletta A27-merkkiä.

Liikenneoikeusyhdistys kiinnitti omassa lausunnossaan huomiota siihen, että ajoneuvojen lisääntyvät automaattiset toiminnot edellyttävät mahdollisimman yhtenäistä nopeusrajoitusten merkintää. Liikenneoikeusyhdistys katsoi, että erilaiset taajamaa ja sen nopeusrajoitusta osoittavat liikennemerkit aiheuttavat ongelmia ulkomailla liikkuville autoilijoille ja myös niitä tunnistavalle ISA-järjestelmälle. Yhdistyksen näkemyksen mukaan Suomessa taajamaa koskevan implisiittisen nopeusrajoituksen osoittaminen on hyvin selvä, vain merkki E-07.1 merkitsee myös 50 km/h nopeusrajoitusta. Yhdistys kannatti esityksen neljättä varaumaa, jonka mukaan Suomi katsoo, että merkillä G-09.1 voidaan osoittaa myös kunnan nimi ilman merkin E-07.1 merkitystä.

Liikenneturva kannatti liikennemerkkisopimuksen ja siihen liitettävien sopimusten hyväksymistä. Liikenneturva kannatti myös esitettyjä varaumia, lukuun ottamatta pituussuuntaisten tiemerkintöjen väreihin liittyvää ehdotusta. Liikenneturvan mukaan pituussuuntaisten tiemerkintöjen kansallisen sääntelyn kehittämistä tulisi edistää erityisesti talviolosuhteet paremmin huomioivaksi. Liikenneturva katsoi esitysluonnoksessa esitettyjen vaikutusarviointien olevan realistisia ja piti esitettyjä tieliikennelain muutoksia asianmukaisina. Liikenneturva kannatti esityksessä ehdotettuja neljää uutta varaumaa ja kahden aiemmin tehdyn varauman purkua. Kolmannen aiemmin tehdyn varauman purkua Liikenneturva ei vastustanut sillä ehdolla, että tiemerkintöjä koskevaa kansallista



sääntelyä kehitetään sopimustekstin viitekehyksessä vastaamaan paremmin tieliikennelain kokonaisuudistuksen yhteydessä esitettyjä liikenneturvallisuuteen liittyviä huomioita. Liikenneturva totesi tieliikennelain kokonaisuudistuksen jälkiarvioinnin olevan keskeinen hanke tämän sääntelyn tukemisessa.

Ulkoministeriö kiinnitti lausunnossaan huomiota siihen, että koko yleissopimus on tuotu opting out -hyväksymismenettelyyn. Ulkoministeriö ei nähnyt oikeudellista estettä sille, että koko sopimus muutettaisiin nyt ehdotetulla tavalla, sillä valtiosopimusta voidaan muuttaa sen omien loppumääräysten mukaisesti ja käsillä olevassa tapauksessa yleissopimuksen 41 artikla mahdollistaa "yhden tai useamman" muutoksen (jollaiseksi konsolidoitu sopimusteksti voidaan katsoa) tekemisen opting out -hyväksymismenettelyssä ja ilman kaikkien osapuolten etukäteiskonsultointia muutosehdotuksista. Lisäksi Ulkoministeriö piti mahdollisena esitykseen sisältyvien varaumien tekemistä ja ehdotusta asianmukaisena tältä osin. Ulkoministeriö kiinnitti lausunnossaan huomiota siihen, että eduskunnan suostumuksen tarpeellisuutta käsittelevässä luvussa tulisi luetella, jos mahdollista, ainakin tiivistettynä ne sopimusmääräykset, jotka kuuluvat lainsäädännön alaan. Lisäksi ulkoministeriö kiinnitti huomiota siihen, että esityksen ponnassa tulisi soveltuvien osin yksilöidä milloin ja missä sopimusmuutokset on tehty.

Väylävirasto esitti omassa lausunnossaan, että tieliikennelakiin sisällytettäisiin uusien merkkien osalta siirtymäaika, joka voisi olla esimerkiksi 5 vuotta. Väylävirasto totesi samalla, että voimassa olevan tieliikennelain siirtymäsääntely on kohtuuton F- ja G-sarjan merkkien osalta. Lähes kaikki näistä merkeistä ovat tieliikennelain myötä muuttuneet vain vähän, jolloin minkäänlaista väärinymmärtämisen tai väärintulkinnan vaaraa ei ole ja siksi Väylävirasto piti näiden merkkien vaihtamista tarpeellisenä vasta silloin, kun merkkejä muutenkin vaihdetaan. Väylävirasto esitti lausunnossaan, että joko nämä merkit irrotetaan 195 §:n siirtymäsäännöksestä kokonaan tai siirtymäaikaa jatketaan vähintään vuoteen 2040 saakka. Opastusmerkkien ennakoinen kesken teknistä elinkaarta tapahtuva uusiminen voisi Väyläviraston mukaan aiheuttaa jopa 50 miljoonan euron lisäkustannukset.

Sopimuksen varaumien osalta Väylävirasto esitti, että kaikki jo olemassa olevat tarpeelliset varamat tulisi sisällyttää esitykseen, koska sopimusvaltioiden on nyt periaatteessa hyväksyttävä koko yleissopimus uudelleen. Väylävirasto kannatti esityksen kolmea ensimmäistä varaumaa. Neljänteen varaukseen Väylävirasto esitti tarkennusta, jonka mukaan kyse voisi olla minkä tahansa paikannimen esittämisestä liikennemerkissä ilman, että sillä olisi taajaman alkamiseen liittyvää merkitystä. Viidenneksi varaukseen Väylävirasto esitti aiemmin varauksen säilyttämistä koskien linja-auto- ja raitiovaunupysäkkien liikennemerkkejä. Kuudenneksi varaukseen Väylävirasto esitti tieliikennelain merkkiä C36 koskevaa varaumaa. Väyläviraston näkemyksen mukaan hallituksen esitysluonnoksessa esitetyistä syistä varaukseen voisi auttaa hahmottamaan eron sopimuksen mukaisten merkkien E-01.1, E-02.1 ja E-02.2 sekä toisaalta G-11.1 ja G11.2 välillä. Lisäksi Väylävirasto esitti uutta varaumaa, joka koskisi artiklan 27 kohdassa 3 kuvattua väistämisviivaa ja sen käyttöä ilman liikennemerkkiä.

Väylävirasto kiinnitti lausunnossaan huomiota myös siihen, että artiklan 10 kohdassa 4 määritellään, että etuajo-oikeutetun tien päätyminen on aina ilmaistava etuajo-oikeutettu tie päättyy -liikennemerkillä. Väyläviraston näkemyksen mukaan tieliikennelaki mahdollistaa nykyisin etuajo-oikeuden päättämisen suoraan väistämistä osoittavalla liikennemerkillä. Lisäksi Väylävirasto kiinnitti huomiota siihen, että artiklan 13a kohdassa 3 määritellään, että kielto- ja rajoitusmerkit ovat voimassa siitä kohdasta alkaen, johon ne on sijoitettu, siihen kohtaan saakka, johon niiden merkityksen kumoava merkki on sijoitettu, tai seuraavaan risteykseen saakka. Tämä



ei Suomessa päde nopeusrajoituksille eikä ohituskielloille, jotka ovat suoraan jatkettaessa voimassa myös risteysen jälkeen, kunnes liikennemerkillä osoitetaan uusi rajoitus tai kiellon päättyminen.

Väylävirasto totesi lausunnossaan, että eurooppalaiseen sopimukseen Suomen jo aiemmin tekemä yleisvarauma siitä, että kaikki Suomen yleissopimukseen tekemät varaumat koskevat myös eurooppalaista sopimusta, on varmuuden vuoksi syytä pitää voimassa. Väylävirasto piti tärkeänä, että kielto- ja varoitusmerkkien punaista vinojuovaa koskeva varauma pidetään edelleen voimassa. Lisäksi Väylävirasto esitti uutta varaumaa paikannimikilpiä koskevaan 20. kohtaan, jonka mukaan Suomessa paikannimikilvessä voi olla myös tumma tunnus tai teksti vaalealla pohjalla.