

Liikenne- ja viestintäministeriö
PL 31
00023 Valtioneuvosto

LVM/417/03/2013

Lausunto luonnoksesta hallituksen esitykseksi tieliikennelaiksi ja eräksi siihen liittyviksi laeiksi

Liikenne- ja viestintäministeriö on pyytänyt Espoon kaupungilta lausuntoa luonnoksesta hallituksen esitykseksi tieliikennelaiksi ja eräksi siihen liittyviksi laeiksi.

Hajanaisen tieliikennelainsäädännön selkeyttäminen ja nykyaikaistaminen on kannatettavaa. Esitetty lakiehdotus on selkeä ja johdonmukainen.

Liikennevirheiden seuraamusten osalta ehdotus on kannatettava, mutta samalla se on sekava. Jatkossa tieliikenteessä tapahtuneista virheistä olisi kaksi hallinnollista virhemaksujärjestelmää, pysäköintivirhemaksu ja liikennevirhemaksu. Virhemaksujärjestelmät tulisi yhdistää siten, että pysäköintiä koskevat virheet siirrettäisiin liikennevirhemaksuina käsiteltäväksi. Tämä edellyttäisi sen tutkimista voitaisiinko löytää hallinnollisessa käsittelyssä synergian hyötyjä kunnan ja poliisin valvontaorganisaatioiden kesken.

Huomioita pykälittäin 2 §:n määritelmät

1 kohdan tien määritelmä

Lakiehdotuksen määritelmät tiestä vastaavat nykyistä lainsäädäntöä, mutta lakiehdotuksen perusteluissa esitetty määritelmä ja etenkin kieltä käyttää liikennemerkkejä muualla kuin tiellä, laajentaa tiealuetta. Sivulla 189 olevan esimerkin mukaan mm. automarketin pysäköintialue olisi tie ja sinne liikenteenohjauslaitteet asettaa tienpitäjä (maanomistaja tai -haltija) saatuaan siihen kunnalta suostumuksen. Lakiehdotus muuttaa siis voimassa olevan lain mukaista tulkintaa, jonka mukaan tällainen pysäköintialue katsotaan olevan yksityisen kiinteistön aluetta ja ajon pysäköintialueelle tapahtuvan tonttiliittymän kautta. Lisäksi lakiehdotus muuttaa aiemman lain määräystä, jonka mukaan yksityisellä maalla maanomistaja määrää, mikäli alueella sallitaan pysäköintiä ja ilmaisee tämän määräyksen selvästi ilmenevällä tavalla (TLL 28 § 3 mom.). Lakiehdotus jättää kuitenkin epäselväksi sen, voidaanko tienpitäjää velvoittaa liikenteenohjausvälineen asentamiseen yksityisellä maalla olevalla tiellä.

Lakiehdotuksen liikenteenohjauslaitteita koskevassa osiossa jää myös epäselväksi se, tulisiko yksityisellä maalla olevalta tieltä esimerkiksi kadulle saavuttaessa ilmoittaa katualueella voimassaolevat kiellot, kuten esimerkiksi alueellinen nopeusrajoitus ja



Tekninen ja ympäristötoimi
13.4.2017

03.00.00

812/2017

pysäköintikieltoalue. Lisäksi tällainen kadun ja muun tien risteys ei katkaise esimerkiksi merkin C 37 (pysäyttäminen kielletty) vaikutusalueetta, joten epäselväksi jää, tulisiko liikennemerkillä osoittaa kiellon voimassaolo yksityiseltä maalta olevalta tieltä kadulle saavuttaessa.

Lakiehdotuksen 25 §:n 3 momentin väistämissäännöt yksityisellä maalla olevalta tieltä yleiselle tielle tullessa ovat epäselvät tällaisen yksityisen tien kohdalla. Koska tilanne ei ole selkeä suoraan lainkohdan perusteella, niin väistämiselvöllisyys tulee osoittaa liikennemerkillä. Ottaen huomioon 71 §:n ja 72 §:n 2 momentin, epäselväksi jää asettaako yksityisen tien tienpitäjä väistämiselvöitettä osoittavan liikennemerkkin muun kuin maantien ja tien risteykseen. Lisäksi epäselvää on se, kuinka toimitaan yksityisen tien tienpitäjän laiminlyödessä veloitteensa liikennemerkkin asettamiseksi?

Edelleen tien määritelmästä luonnoksessa tehdystä tulkinnasta johtuen yksityiset alueet, joissa tieliikennelaki ei ole voimassa ja joita käytetään kuitenkin ajoneuvoliikenteessä, vähenevät. On huomattava, että yksityinen pysäköinninvalvonta voi toimia ainoastaan tieksi määritellyn alueen ulkopuolella (toisin kuin luonnoksen sivulla 117 todetaan "suurimpien kaupunkien katualueilla on yksityistä pysäköinninvalvontaa."). Tiellä tapahtuva tieliikennelain mukaisten pysäköintiä ja pysäyttämistä koskevien määräysten valvonta on viranomaistoimintaa. Pysäköinninvalvonnasta annetun lain 1 §:n 1 kohdan mukaan pysäköintivirheitä ovat mm. tieliikennelain tai sen nojalla annetun ajoneuvon pysäköintiä tai pysäyttämistä taikka pysäköintikieltoa käyttäen koskevan säännöksen tai määräyksen vastainen menettely. Saman lain 2 §:n mukaan, jos pysäköintivirhe on tehty yksityisellä alueella tai maastossa, pysäköintivirhemaksua ei saa määrätä eikä rengaslukkoa käyttää ilman kiinteistön omistajan tai haltijan pyyntöä tai valtuutusta. Lain 10 §:ssä on määritelty toimivaltaiset viranomaiset.

8 kohdan suojatien määritelmä

Lakiehdotuksen määritelmiin kuuluva suojatien merkintätapa katumaalauksin ja liikennemerkkein on asiantilaa selkeyttävä, mutta ongelmallinen väliaikaisissa järjestelyissä etenkin talviaikaan.

17 kohdan pysäköinnin määritelmä

Lakiehdotuksen pysäköinnin määritelmä jättää edelleenkin epäselväksi sen, mitä tarkoitetaan kuormauksella tai kuorman purkamisella. Lainkohdassa tulisi määritellä, että kuormaamista/kuorman purkamista ei voida suorittaa sopivammasta paikasta ilman erityisiä hankaluuksia. Tällä hetkellä kuormaaminen/kuorman purkaminen voi tarkoittaa esimerkiksi ajoneuvon käyttämisen työkaluvarastona. Oikeuskäytäntö on jalkakäytävällä tapahtuvan kuormaamisen/kuorman purkamisen osalta päätyneet 5 minuutin aikaan, jona aikana ajoneuvon tulisi kohdistua aktiivista toimintaa. Lisäksi lainkohdassa käytetty termi lyhytaikainen on epäselvä ja ainakin lain esitöissä tulisi määritellä ohjeelliset rajat lyhytaikaisuudelle. Useita tunteja kestävä kuormaaminen aktiivisenakaan toimintana ei ole enää ajoneuvon pysäyttämistä, vaan kyseessä on pysäköinti. Määritelmän ongelmat tulevat erityisesti esiin lakiehdotuksen 37 §:n jalkakäytävällä kuormaamista/kuorman purkamista varten tapahtuvassa kohdassa.

19 § tien eri osien käyttö

Lakiehdotuksen perusteluissa esitetään tulkinta siitä, että pientareella pysäköinti olisi kaikille ajoneuvoille sallittu, vaikka pykälän mukaan ajoneuvoa saa kuljettaa pientareella

Tekninen ja ympäristötoimi

03.00.00
13.4.2017

812/2017

ainoastaan tilapäisesti, jos erityiset olosuhteet sitä vaativat ja siitä ei aiheudu vaaraa eikä huomattavaa haittaa. Pientare on kuitenkin osoitettu ensisijaisesti kevyen liikenteen käyttöön ja pysäköinnin salliminen pientareella asettaa kevyen liikenteen alisteiseen asemaan moottorikäyttöisiin ajoneuvoihin nähden ja pysäköidyn ajoneuvon ohittaminen tapahtuisi ajoradan kautta.

20 § ajoneuvon paikka ajoradalla

Lakiehdotuksen 3 momentissa asetetaan kieltö kuljettaa ajoneuvoa vastaan tulevalle liikenteelle tarkoitetulla ajokaistalla, jos tässä laissa ei toisin säädetä. Lakiehdotuksen 37 §:ssä mahdollistetaan taajamassa ajoneuvon pysäköiminen tien vasemmalla puolella, mutta ei kerrota kuinka ajo-neuvon voi kuljettaa pysäköintipaikkaan ja siitä pois kulkematta vastaantulevan liikenteen ajokaistalla.

23 §:n kääntyminen

Lakiehdotuksen 23 §:n 3 momentti mahdollistaa risteyksestä poistumisen sopivinta ajokaistaa käyttäen. Tämä vaikeuttaa muiden tienkäyttäjien mahdollisuutta ennakoida risteyksestä poistuvan ajoneuvon liikkeitä.

31 §:n ohittaminen

Lakiehdotuksen 31 §:n 2 momentissa mahdollistettaisiin myös yksiajorataisella tiellä vasemmalle kääntyvän ajoneuvon ohittaminen oikealta. Tämä ilmenee lainkohdan toisen virkkeen ensimmäisestä lauseesta, johon on lisätty sama myös (oikealta saa myös ohittaa). Tällä hetkellä voimassa olevassa laissa vasemmalle kääntyvän ohittaminen oikealta on mahdollistettu vain silloin, kun ajosuuntaan on kaksi ajorataa. Muutos on periaatteellisesti iso, joten se olisi syytä perustella, koska ohittaminen valtaosin tapahtuisi piennarta käyttäen, joka taas on kielletty 19 §:n nojalla.

35 § ajoneuvon siirtäminen sivusuunnassa

Lakiehdotuksen mukaan ajoneuvo saa lähteä liikkeelle tien reunasta, vaih-taa ajokaistaa tai muuten siirtyä sivusuunnassa vain, jos se ei vaaranna turvallisuutta, eikä haittaa tarpeettomasti muuta liikennettä.

Ajoneuvon lähteminen liikkeelle tien vasemmalle puolelle pysäköidystä ajo-neuvosta tarkoittaa sitä, että kuljettajan sijoittumisesta ajoneuvossa johtuen näkyvyys ajoneuvon kulkusuuntaan on heikko tai olematon ja liikkeelle lähteminen tarkoittaa ajoneuvon kuljettamista vastaantulevien kaistalla ilman, että sitä on laissa sallittu.

36 § pysäyttäminen ja pysäköinti

Lainkohdan 2 momentin mukaan taajamassa vasemmalle puolelle tietä pysäyttäminen ja pysäköinti on sallittu myös kaksisuuntaisella tiellä, jos se voi tapahtua muuta liikennettä vaarantamatta ja haittaamatta. Ajoneuvon kuljettamista vastaantulevan liikenteen kaistalla ei kuitenkaan ole sallittu pysäköintitarkoituksessa, kuten edellä on todettu. Lisäksi vasemmalla olevasta pysäköintipaikasta liikkeelle lähteminen voi tapahtua "sokkona".

Pysäköintiä koskevien määräysten osoittaminen perustuu tällä hetkellä siihen, että päästäkseen pysäköintipaikkaan tulee ajoneuvon ohittaa pysäköimistä koskeva liikenteenohjauslaite. Jotta tien vasemmalla puolella pysäköiminen olisi mahdollista, tulisi myös vastakkaiseen suuntaan tulevan liikenteen ajoradalla olevat pysäyttämistä ja pysäköintiä koskevat liikenteenohjauslaitteet osoittaa tien vasemmalla puolella. Tämä



Tekninen ja ympäristötoimi

03.00.00

812/2017

13.4.2017

tarkoittaa siis taajama-alueella kadunvarsipysäköintiä koskevien liikenteenohjauslaitteiden kaksinkertaistamista, koska ne tulee osoittaa molempiin suuntiin. Mikäli pysäköintiä koskevien liikenteenohjauslaitteiden osoittamista tien vasemmalla puolella halutaan välttää, tulisi kuljettajalle asettaa erityinen selonottovelvollisuus kyseisessä kohdassa pysäyttämistä ja pysäköimistä koskevista määräyksistä.

Lakiehdotuksessa käsitellään laajasti ajoneuvon pysäyttämistä jalkakäytävällä kuormaamista/kuorman purkamista varten. Perusteluiden perusteella kyseisen menettelyn sallimisesta tulisi luopua. Ota kantaa kyselyn perusteella myös tienkäyttäjien kanta on jalkakäytävällä tapahtuvaan kuormaamiseen/kuorman purkuun kielteinen (71 %). Onkin erikoista, että lakiehdotuksessa tämä edelleen sallitaan. Lakiesitys on näiltä kohdin ongelmallinen ja asettaa kevyen liikenteen entistä heikompaan asemaan ajoneuvoliikenteeseen nähden. Lisäksi lainkohdasta on poistettu määräys, jonka mukaan kuljettajan tulisi olla ajoneuvon läheisyydessä. Poikkeuksen edellytyksenä on ollut ja ehdotuksessakin on, että läheisyydessä ei ole käytettävissä muuta pysäyttämiseen sopivaa kohtaa ja pysäyttämiseen on pakottavia syitä. Käytäntö on osoittanut, että lainkohtaa käytetään runsaasti ja tahallisesti väärin. Koska laki sallii ajoradalla pysäyttämisen kuormaamista/kuorman purkua varten, ei poikkeukselle ole edellytyksiä kuin siinä tapauksessa että ajoradalla on pysäyttäminen kielletty. Useimmissa väärinkäyttötapauksissa pysäyttämistä ajoradalla ei ole kielletty ja varsin usein kuormaaminen/kuorman purkaminen kohdistuu tilaan, jonka tavarantoimitusreitti ja lastausalue on määritelty toisaalle. Poikkeussääntö on turha ja vaarantaa kevyen liikenteen sujuvuutta ja turvallisuutta erityisesti erityisryhmien, kuten näkövammaisten ja pyörätuolilla liikkuvien osalta. Mikäli poikkeussääntö katsotaan välttämätömäksi, tulisi sen kohdistua ainoastaan ajoradan ja jalkakäytävän väliseen erotusalueeseen, jolloin kevyen liikenteen käyttäjät kulkuväylät jäisivät kevyen liikenteen käyttöön. Mikäli kuormaaminen jalkakäytävältä kielletään, tulisi osoittaa erikseen liikenteenohjauslaitteella kuormausta/kuorman purkamista koskevat kohdat.

38 § Pysäköimistä koskevat kiellot

Lakiehdotuksessa ei oteta lainkaan kantaa yksityisellä alueella pysäköimiseen, joka voimassaolevan lain 28 §:n 3 momentin mukaan on lähtökohtaisesti kielletty. Lakiehdotuksen muotoilu näiltä osin on ymmärrettävä, koska tieliikennelaki on voimassa ainoastaan tiellä. Maastoliikennelain mukaan maastolla tarkoitetaan maa-aluetta ja jääpeitteistä vesialuetta, joka ei ole tie ja jota ei ole tarkoitettu moottoriajoneuvo-, kisko- tai ilmaliikenteeseen. Yksityisellä alueella voi olla ajoneuvoliikenteeseen tarkoitettu alue, joka ei ole tie, kuten esimerkiksi tontin sisäinen ajoväylä. Koska lakiehdotuksessa yksityisellä alueella, joka ei ole tie, ei saa käyttää liikennemerkkejä, tulee kiinteistönomistajan osoittaa pysäköinti kielletyksi tai tietyin ehdoin sallituksi jollain muulla tavalla.

39 § liikuntarajoitteisen pysäköintitunnus

Lakiehdotuksessa esitetään selvennystä liikuntavammaisen pysäköintitunnuksella pysäköimiseen. Selvyyden vuoksi laissa tulisi olla maininta siitä, että liikuntarajoitteisen pysäköintitunnus ei anna oikeutta poiketa 37 ja 38 §:ien pysäköintiä koskevista rajoituksista. Pysäköintitunnuksen sijoituspaikasta tulisi myös määrätä tarkemmin, koska kyseinen tunnus ei ole ajoneuvon rekisterinumeroon kytkettävissä tai etäluettava. Luonnoksessa oleva ehdotus pysäköinnin alkamisajan osoittamisesta tuulilasin kadunpuoleisessa alakulmassa (41 § s 209) olisi kannatettava myös liikuntarajoitteisen pysäköintitunnuksen sijoituspaikaksi.



41 § pysäköinnin alkamisajankohta

Lakiehdotuksessa oleva pysäköinnin alkamisajankohdan osoittamistavan vapauttaminen on kannatettava, mutta alkamisajankohta tulisi ilmoittaa 24 tunnin aikajärjestelmää käyttäen. Pysäköintikiikko on pääsääntöisesti 12 tunnin asteikolla, joten esimerkiksi aamulla klo. 7.00 on mahdotonta sanoa, onko ajoneuvo, jossa pysäköintikiikko osoittaa aikaa 6.30, pysäköity 18.30 vai 06.30.

Alkamis aika tulisi osoittaa nimenomaisesti tuulilasin kadunpuoleisessa ala-kulmassa, koska jo nyt pysäköintikiikkojen löytäminen joidenkin autojen kojelaudalla olevan tavaramäärän seasta on hyvin hankalaa ottaen huomioon maamme sääolosuhteet. Sijoituspaikka ja minimikoko tulisi olla laissa määritelty.

Lainkohdassa ei ole rajoitettu pysäköinnin alkamisajan osoittamista ainoastaan autoihin, kuten voimassa olevassa laissa on säädetty. Määräys laajentuisi koskemaan siten kaikkia ajoneuvoja, kuten ns. mopoautoja, moottoripyöriä, mopoja, kevyitä sähköajoneuvoja ja polkupyöriä. Tätä ei voida pitää tarkoituksenmukaisena.

42 § ajoneuvon pysäyttämiseen liittyvät toimet

Lakiehdotuksen mukaan, kun ajoneuvo on pysäytetty tai pysäköity, on huolehdittava siitä, ettei ajoneuvo voi lähteä itsestään liikkeelle. Ehdotettu muotoilu sopii huonosti nyt jo testattavana oleviin automatisoituihin ajoneuvoihin.

43 § ajoneuvon säilyttäminen tiellä

Lakiehdotuksen perusteluissa on perusteltu sanan tosiasiallisesti käyttöä edelleen säännöksessä, mutta varsinaisen pykälän muotoilusta sana puuttuu ja se laajentaa huomattavasti säilyttämiseksi määriteltävien ajoneuvojen määrää.

53 § eläimen kuljettaminen

Lainkohdassa säädellään eläimen kuljettamista tiellä, mutta siinä ei käsitellä eläimen kuljettamista ajoneuvossa. Ajoneuvon kuorman varmistamisesta säädetään 109 §:ssä, mutta kotieläimen mieltäminen kuormaksi ei ole itsestään selvää. Selvyyden vuoksi eläimen kuljettamista koskevassa lainkohdassa tulisi mainita siitä, että eläintä kuljetettaessa ajoneuvossa eläin ei saisi olla vapaana.

57 § tienkäyttäjien varoittaminen

Lakiehdotuksessa esitetään, kuten voimassaolevassakin laissa on määrätty, että varoituskolmion käyttövelvollisuus koskee ainoastaan taajaman ulkopuolisia teitä. Rajoitus taajaman ulkopuolisiin alueisiin on tarpeeton ja myös taajamassa tulisi varoittaa muita tienkäyttäjiä lainkohdassa tarkoitetuissa tilanteissa.

71 § liikenteenohjauslaitteen asettaminen

Lakiehdotuksen pykälää on käsitelty jo aikaisemmin 2 §:n 1 kohdan kohdalla. Lainkohdan määräys kunnan suostumuksesta laajentaa kunnan harkinta-valtaa voimassaolevaan lakiin nähden, jossa kunnan harkintavaltaa jättää suostumus antamatta koskee määräys, että suostumusta ei saanut evätä ilman pätevää syytä. On myös huomattava, että 2 §:n tien määritelmän perusteluiden nykyistä laveampi tulkinta laajentaa suostumusta edellyttävien alueiden määrää ja siten lisää huomattavasti kuntien työtehtävää.



Tekninen ja ympäristötoimi 03.00.00 812/2017
13.4.2017

Epäselvää on, miten lainkohdassa tarkoitettulle muulle tielle voidaan tienpitäjä velvoittaa asettamaan tarvittavat liikenteenohjauslaitteet, mikäli hän laiminlyö sellaisten asettamisen.

Lakiehdotuksen määräys liikenteenohjauslaitteen asettamisesta ilmoittamisesta on hyvä, mutta liikenneviraston tulisi pikaisesti määritellä ilmoittamistapa ja käytettävät rajapinnat. Useimmissa kunnissa pyritään aikaansaamaan digitaalista liikenteenohjauslaitetietokantaa. Tähän liittyen kuntien pitäisi pystyä jo käynnissä olevissa hankkeissa saattamaan ilmoitukset liikenteenohjauslaitteista samassa muodossa ja samoin menettelyin. Ilmoitusvelvollisuuden toteuttamiseen tulisi määrätä pitkä siirtymisaika olemassa olevien liikenteenohjauslaitteiden suhteen.

72 § poikkeukset liikenteen ohjauslaitteesta päätettäessä

Lakiehdotuksen 1 momentissa käsitellään väistämisvelvollisuutta osoittavan liikennemerkkin asettamisesta maantien ja tien risteykseen. Lainkohdassa ei kuitenkaan aseteta velvoitetta tai oikeutta kunnalle päättää kadun ja 71 §:n 2 momentin 3 kohdan mukaisen muun tien risteykseen asetettavasta väistämisvelvollisuutta koskevasta liikenteenohjauslaitteesta..

73 § häiritsevän tai luvattoman laitteen asettaminen

Lakiehdotus on kannatettava, mutta se tekee yksityisen pysäköinninvalvonnan ns. sopimusehtojen osoittamisen mahdottomaksi 71 §:n 2 momentin 3 kohdan mukaisella tiellä, esimerkiksi yksityisesti omistetulla marketin pysäköintialueella.

77 § etuajo-oikeus- ja väistämismerkki

Lakiehdotuksen merkillä B7 osoitetaan väistämisvelvollisuus pyöräilijän tienylityspaikassa. Väistämisvelvollisuus ajoneuvoja kohtaa osoitetaan kuitenkin merkillä B5 ja lisäkilvellä H25.1 voidaan merkin B5 yhteydessä osoittaa, että tietä risteää kaksisuuntainen pyörätie. Siten merkki B7 ei ole tarpeellinen.

80 § sääntömerkki

Lakiehdotuksessa sallitaan linja-auton pysäkillä myös muun ajoneuvon pysäyttäminen, jos se voi tapahtua linja-autoliikennettä estämättä. Tämä mahdollistaisi siis myös ajoneuvon kuormaamisen/kuorman purkamisen linja-auton pysäkillä. Ilmaisuu linja-autoliikennettä estämättä ei kiellä pysäyttämistä siten, että se haittaa tai häiritsee linja-autoliikennettä.

Sääntömerkkien värisävyt vaihtelevat. Lienee kuitenkin tarkoitus, että värisävyt liikenteenohjauslaitteissa ovat samat.

81 § opastusmerkit

Lakiehdotuksen merkillä F19 tarkoitettaneen liitteen merkkiä F9 ja merkillä F34 merkkiä F33.

82 § lisäkilpi

Pysäköintimaksua osoittava lisäkilpi tulisi muuttua sellaiseksi, että se ei enää viittaisi pysäköintimaksuautomaatteihin (mittareihin). Pysäköintimaksujen maksamisessa siirrytään voimakkaasti mobiilimaksamiseen ja siten lisäkilpi voidaan helposti ymmärtää väärin. Sopivampi ilmaisuasu olisi euron merkki €.



Sähköauton latauspistettä osoittava lisäkilpi H22 ei määritä sitä, tuleeko sähköauton olla ladattavana, jotta esimerkiksi kieltoimerkki pysäköintikielto ei koskisi sitä.

Lisäkilven H18.3 kielellinen muotoilu ”muu kirkollinen juhlapäivä” on epäselvä. Ehdotuksessa tarkoitetaan ilmeisesti vain yhden uskontokunnan juhlapäiviä, mutta uskontokuntia on muitakin.

Tiemerkintöjä koskevassa johdannossa sivulla 234 puhutaan yhdessä kohdassa liikennemerkeistä, mutta tarkoitettaneen tiemerkintää.

85 § pituussuuntaiset tiemerkinnät

Lakiehdotuksen mukaan tiemerkintöjen K3, K4 ja K5 väri muuttuisi keltaisesta valkoiseksi. Muutos huonontaa merkinnän havaitsemista etenkin talvella.

86 § poikittaissuuntaiset merkinnät

Lakiehdotuksesta ei ilmene, miksi liikennevalo-ohjatussa ajoradan ylityskohdassa merkitään merkinnällä L4 (pyörätien jatke).

87 § muut tiemerkinnät

Lakiehdotuksen mukaan merkinnällä M19 voitaisiin tehostaa liikennemerkin vaikutusta. Merkinnät säädettäisiin valtioneuvoston asetuksella. Asetusmenettely on kuitenkin turha, jos tehostaminen sallittaisiin ainoastaan kielto-, rajoitus- ja varoitusmerkinnöille.

105 § talvirenkaiden käyttö

Lakiehdotus sääolosuhteiden mukaisesta rengastuksesta myös talvikuukausina on hyvä.

106 § ajoneuvon renkaiden liukuesteet

Lakiehdotus nastarenkaiden käyttöajasta on hyvä. Kuten ehdotuksessa todetaan, voimassaolevan lain mukainen käyttöajan sitominen pääsiäiseen on monimutkainen.

160 § soveltamisala

Lakiehdotuksen perusteluissa sivulla 283 liikennevirhemaksua kutsutaan rangaistukseksi. Hallinnollinen maksu voi olla rangaistusluonteinen, mutta se ei voi olla rangaistus.

Perusteluissa todetaan sivulla 284 kuljettajan selonottovelvollisuudesta, mutta sitä lievennetään perusteluissa. Tämä selonottovelvollisuuden lieventäminen puoltaa sitä, että kaksisuuntaisella tiellä pysäköintimerkinnät tulisi jatkossa merkitä molempiin suuntiin.

164 § nopeusrajoituksen rikkominen moottorikäyttöisellä ajoneuvolla

Lakiehdotuksen perusteluissa sivulla 286 toisessa kappaleessa tarkoitettaneen taajaman ulkopuolisia alueita.

170 § muut moottorikäyttöisen ajoneuvon ja raitiovaunun käyttöä koskevat rikkomukset

Joutokäynnistä voidaan tällä hetkellä määrätä 35 euron suuruinen pysäköintivirhemaksu. Lakiehdotuksen mukaan joutokäynnistä voitaisiin määrätä 100 euron suuruinen liikennevirhemaksu. Tämä kuvaa hyvin epäsuhtaa, joka pysäköintivirhemaksun ja liikennevirhemaksun välillä on. Pysäköintivirhemaksua ei ole joutokäyntiä lukuun ottamatta porrastettu erisuuruiseksi teon moitittavuuden mukaan. Näin pysäköintiajan



Tekninen ja ympäristötoimi

03.00.00

812/2017

13.4.2017

ylittämisestä määrättävä pysäköintivirhemaksu on saman suurunen kuin vaaraa aiheuttava liian lähelle suoja-tietä pysäköinti tai invalidin pysäköintipaikalle pysäköinti ilman vammaisen pysäköintilupaa. Koska lakiehdotuksessa aukaistaan pysäköinninvalvonnasta annettu laki, tulisi samassa yhteydessä porrastaa pysäköintivirhemaksut teon moitittavuuden mukaisesti.

173 § ajoneuvo kohtainen liikennevirhemaksu

Lainkohdassa säädetään automaattisessa liikenteenvalvonnassa havaituista liikenne rikkomuksista määrättävästä liikennevirhemaksusta. Tässä voitaisiin tutkita mahdollisuutta löytää hallinnollisessa käsittelyssä synergian hyötyjä kunnan ja poliisin valvontaorganisaatioiden kesken.

180 § maksuaika

Lakiehdotuksen 14 päivän maksuaika on erittäin lyhyt ottaen huomioon liikennevirhemaksujen suuruus. Maksuajan tulisi olla sama kuin pysäköintivirhemaksuissa, eli 30 päivää.

185 § valvonta

Lakiehdotus antaa liikenteenvalvojalle mahdollisuuden estää moottorikäyttöisen ajoneuvon tai raitiovaunun kuljettajaa kuljettamasta ajoneuvoa tai raitiovaunua alkoholin nauttimisen vuoksi, vaikka rattijuopumusraja ei ylittyisi. Esitys on kannatettava, mutta se tulisi laajentaa koskemaan myös muita ajo-neuvoja kuten polkupyöriä ja erilaisia sähkökäyttöisiä apuvälineitä.

186 poikkeussäännöt

Lakiehdotuksen 3 momentissa oleva viittaus lain 18 - 22 §:iin on virheellinen ja viittauksen tulisi kohdistua 19 - 23 §:iin. Samoin lainkohdan 4 ja 5 momenteissa viittaukset kohdistuvat samalla tavoin väärin pykäliin.

Laki ajokorttilain muuttamisesta

65 § ajokieltoon määrääminen toistuvien rikkomusten perusteella
Lakiehdotus käytännössä poistaisi ylinopeuksiin liittyvän ennaltaehkäisevän vaikutuksen ajokieltoon määräämisen kuljettajilta, joiden tuloissa tai varallisuudessa ehdotetut liikennevirhemaksut eivät ole merkityksellisiä. Tämä tarkoittaisi, että maksua (liikennevirhemaksua) vastaan voisi ajaa alle 60 km/h rajoitusalueella käytännössä 73 km/h ja yli 60 km/h alueella, esimerkiksi 80 km/h rajoitusalueella 98 km/h ilman, että ylinopeuksilla olisi vaikutusta ajo-oikeuteen. Myös pienempien ylitysten, joista määrätään liikennevirhemaksu, kohdalla tulisi olla preventiivinen ajo-oikeuden menettämisen uhka.

Lakiehdotus on kokonaisuudessaan hyvä ja tarpeellinen.

Olli Isotalo
Teknisen toimen johtaja
050 593 3359
olli.isotalo@espoo.fi