

**Hallituksen esitys Eduskunnalle tieliikennettä koskevan yleissopimuksen muutosten, liikennemerkkejä ja -opasteita koskevan yleissopimuksen muutosten sekä tieliikennettä koskevaa yleissopimusta täydentävän eurooppalaisen sopimuksen muutosten hyväksymisestä ja laeiksi muutosten lainsäädännön alaan kuuluvien määräysten voimaansaattamisesta**

### **ESITYKSEN PÄÄASIALLINEN SISÄLTÖ**

Esityksessä ehdotetaan, että eduskunta hyväksyisi Yhdistyneiden Kansakuntien Euroopan talouskomission alaisen liikenneturvallisuustyöryhmän 43. istunnossa hyväksytyt muutokset tieliikennettä koskevaan yleissopimukseen, siltä osin kuin sen määräykset kuuluvat Suomen toimivaltaan sekä liikennemerkkejä ja -opasteita koskevaan yleissopimukseen ja tieliikennettä koskevaa yleissopimusta täydentävään eurooppalaiseen sopimukseen hyväksytyt muutokset ja hyväksyisi lait muutosten lainsäädännön alaan kuuluvien määräysten voimaansaattamisesta.

Ehdotetuilla muutoksilla täydennettäisiin ja tarkennettaisiin liikenteen sääntöjä ja ohjauksia koskevia sopimusmääräyksiä. Muutokset koskisivat kevyen liikenteen asemaa, tietuneleitten turvallisuutta, ajoneuvojen rekisteri-

tunnuksia, ajokorttien yhtenäisyyttä ja eräitä muita yksittäisiä sopimuskohtia.

Muutettavaksi ehdotettu tieliikennettä koskeva yleissopimus on jaetun toimivallan sopimus, joka osittain kuuluu Euroopan yhteisön toimivaltaan ja osittain Euroopan unionin jäsenvaltioiden toimivaltaan.

Sopimusmuutokset tulevat voimaan, kun kuusi kuukautta on kulunut muutosehdotusten jakamisesta laskettavan 12 kuukauden ajanjakson päättymisestä. Yhdistyneiden Kansakuntien pääsihteeri on jakanut muutosehdotukset sopimuspuolille syyskuussa 2004.

Lait ovat tarkoitetut tulemaan voimaan tasavallan presidentin asetuksilla säädettävänä ajankohtina samaan aikaan kuin sopimusmuutokset tulevat voimaan.

## SISÄLLYSLUETTELO

ESITYKSEN PÄÄASIALLINEN SISÄLTÖ .....	1
SISÄLLYSLUETTELO .....	2
YLEISPERUSTELUT.....	3
1. Johdanto.....	3
2. Nykytila.....	3
3. Esityksen tavoitteet ja keskeiset ehdotukset.....	3
4. Esityksen vaikutukset.....	4
5. Asian valmistelu.....	4
YKSITYISKOHTAISET PERUSTELUT .....	5
1. Sopimusmuutosten sisältö ja niiden suhde Suomen lainsäädäntöön.....	5
1.1. Tieliikennettä koskevan yleissopimuksen muutokset.....	5
1.2. Liikennemerkkejä ja -opasteita koskevan yleissopimuksen muutokset.....	9
1.3. Tieliikennettä koskevaa yleissopimusta täydentävän eurooppalaisen sopimuksen muutokset.....	12
2. Lakiehdotusten perustelut.....	13
2.1. Laki tieliikennettä koskevan yleissopimuksen muutosten lainsäädännön alaan kuuluvien määräysten voimaansaattamisesta.....	13
2.2. Laki liikennemerkkejä ja -opasteita koskevan yleissopimuksen muutosten lainsäädännön alaan kuuluvien määräysten voimaansaattamisesta.....	13
2.3. Laki tieliikennettä koskevaa yleissopimusta täydentävän eurooppalaisen sopimuksen muutosten lainsäädännön alaan kuuluvien määräysten voimaansaattamisesta.....	13
3. Voimaantulo.....	13
4. Eduskunnan suostumuksen tarpeellisuus ja käsittelyjärjestys.....	13
4.1. Eduskunnan suostumuksen tarpeellisuus.....	13
4.1.1 <i>Tieliikennettä koskevan yleissopimuksen muutokset.....</i>	14
4.1.2 <i>Liikennemerkkejä ja -opasteita koskevan yleissopimuksen muutokset .....</i>	14
4.1.3 <i>Tieliikennettä koskevaa yleissopimusta täydentävän eurooppalaisen sopimuksen muutokset .....</i>	14
4.2. Käsittelyjärjestys.....	14
LAKIEHDOTUKSET .....	16
tieliikennettä koskevan yleissopimuksen muutosten lainsäädännön alaan kuuluvien määräysten voimaansaattamisesta .....	16
liikennemerkkejä ja -opasteita koskevan yleissopimuksen muutosten lainsäädännön alaan kuuluvien määräysten voimaansaattamisesta.....	16
tieliikennettä koskevaa yleissopimusta täydentävän eurooppalaisen sopimuksen muutosten lainsäädännön alaan kuuluvien määräysten voimaansaattamisesta...	17
SOPIMUSTEKSTIT.....	18

## YLEISPERUSTELUT

### 1. Johdanto

Tieliikenteen määrän jatkuvasti lisääntyessä ja kansainvälisen liikenteen merkityksen kasvaessa on tärkeää, että valtiot sopivat mahdollisimman laajasti yhteisistä säännöistä ja liikenteen ohjauksessa käytettävistä merkeistä. Sääntöjen yhtenäisyydellä parannetaan liikenteen toimivuutta ja ennen kaikkea liikenneturvallisuutta. Suomi on ollut jo pitkään liikenneturvallisuuden kärkimaita, ja monet sopimuksiin esitetyt muutokset onkin jo ehditty toteuttaa Suomessa.

Tieliikennettä koskevan yleissopimuksen on huhtikuuhun 2005 mennessä ratifioinut 62 valtiota, tätä täydentävän eurooppalaisen sopimuksen 29 valtiota ja liikennemerkkejä ja -opasteita koskevan yleissopimuksen 52 valtiota.

### 2. Nykytila

Wienissä on tehty 8 päivänä marraskuuta 1968 tieliikennettä koskeva yleissopimus (SopS 30/1986) sekä liikennemerkkejä ja -opasteita koskeva yleissopimus (SopS 31/1986). Tieliikennettä koskevaa yleissopimusta täydentää Genevessä tehty eurooppalainen sopimus (SopS 32/1986). Niinikään liikennemerkkejä ja -opasteita koskevaa yleissopimusta täydentää Genevessä tehty eurooppalainen sopimus (SopS 33/1986), johon on vielä liitetty tiemerkintöjä käsittelevä pöytäkirja (SopS 34/1986). Kaikki sopimukset ja pöytäkirja ovat tulleet Suomessa voimaan 1 päivänä huhtikuuta 1986.

Edellä mainittuja sopimuksia pyritään pitämään jatkuvasti ajan tasalla. YK:n Euroopan talouskomission alaisuudessa työskentelevä liikenneturvallisuustyöryhmä kokoontuu säännöllisesti kaksi kertaa vuodessa Genevessä käymään läpi ajankohtaisia muutostarpeita.

Euroopan yhteisöllä on toimivalta säädellä myös tieliikenteen sääntöjä ja liikenteen ohjauksen eri muotoja, mutta käytännössä monet tämän alan kansainväliset määräykset toteutetaan edelleen yleissopimusten kautta. Liikennesäännöt on määritelty yleissopimuksessa, mutta esimerkiksi ajokorttia koskevaa

lainsäädäntöä on ollut myös EU:ssa jo pitkään. Ensimmäiset liikennemerkkejä koskevat yhteisölainsäädännön säännökset ovat tuoreessa tunnelidirektiivissä (2004/54/EY).

### 3. Esityksen tavoitteet ja keskeiset ehdotukset

Ehdotetut muutokset ovat yksittäisiä lisäyksiä ja muutoksia eri sopimuskohtiin. Pääosa niistä voidaan kuitenkin ryhmitellä tavoitteiden perusteella laajemmiksi kokonaisuuksiksi.

Suojattoman liikenteen ja erityisesti pyöräilijöiden turvallisuuden parantamiseksi on tieliikennettä koskevaan yleissopimukseen ehdotettu muutoksia. Polkupyöräilijöiden, mopoilijoiden ja jalankulkijoiden aseman nykyistä parempi huomioon ottaminen edellyttää liikenneympäristön ja liikennesääntöjen sekä liikenteen ohjauksen kehittämistä. Esitetyt muutokset koskevat pyörätien ja pyöräkaistan määrittelyä, eräitä väistämissääntöjä ja pysäköintiin liittyviä sääntöjä.

Useissa Euroopan tietunneleissa viime vuosina tapahtuneet vakavat onnettomuudet ovat osoittaneet, että olisi tarve antaa yleissopimuksessa nykyistä tarkemmat määräykset ajamisesta tunneleissa ja käyttäytymissäännöt onnettomuuden sattuessa.

Yleissopimukseen otettaisiin myös määräys, jonka mukaan ajoneuvossa kansainvälisessä liikenteessä edellytettävä ajoneuvon kansallisuustunnus voisi jatkossa olla rekisterikilvessä. Sopimukseen otettaisiin yksityiskohtaiset määräykset tällaisen tunnusmerkin sisällöstä.

Lisäksi ajokorttia koskevilla yleissopimuksen muutoksilla lisättäisiin kansainvälisten ajokorttien turvallisuutta ja yhdenmukaistettaisiin kansallisia ajokortteja koskevia säännöksiä.

Rattijuopumusten ehkäisemiseksi esityksessä ehdotetaan tiukennettavaksi alkoholipitoisuuden raja-arvoja moottorikäyttöistä ajoneuvoa kuljettaessa.

Liikennemerkkejä ja -opasteita koskevan yleissopimuksen muutoksilla parannettaisiin liikennemerkkien näkyvyyttä ja luettavuutta.

#### 4. Esityksen vaikutukset

Ehdotetut muutokset lisäävät tieliikenteen sääntöjen ja liikenteen ohjauksen yhtenäisyyttä sopimusvaltioissa. Yhteisillä säännöillä parannetaan liikenteen sujuvuutta ja liikenneturvallisuutta. Suomessa tieliikenteessä ovat pääosin voimassa vastaavat liikennesäännöt, joita sopimusmuutoksilla esitetään toteutettaviksi.

Ehdotetulla sopimuksen muutoksella varmistetaan, että ajoneuvossa, jossa on rekisterikilpenä niin sanottu EU-kilpi, ei enää tämän lisäksi tarvitsisi olla ellipsinmuotoista sopimusvaltion tunnusmerkkiä, silloinkaan kun ajoneuvoa käytetään Euroopan talousalueen ulkopuolisessa valtiossa.

#### 5. Asian valmistelu

Sopimusmuutokset on valmisteltu ja hyväksytty Yhdistyneiden Kansakuntien Euroopan talouskomission alaisen liikennetur-

vallisuustyöryhmän kokouksissa Genevessä. Suomesta liikenne- ja viestintäministeriön virkamies on osallistunut työryhmän työhön.

Hallituksen esitys on valmisteltu liikenne- ja viestintäministeriössä virkatyönä. Liikennemerkkejä ja -opasteita koskevat kohdat on valmisteltu yhdessä Tiehallinnon kanssa. Englanninkielistä sopimustekstiä suomennettaessa on käytetty alkuperäisen sopimuksen termistöä ja sanontatapoja, vaikka ne joiltakin osin poikkeaisivat nykyisestä käytännöstä.

Hallituksen esitysluonnoksesta on pyydetty lausunto ulkoasiainministeriöltä. Lausunto on otettu huomioon esityksen viimeistelyssä.

Tieliikennettä koskevat sopimusmuutokset kuuluvat Ahvenanmaan itsehallintolain (1144/1991) 18 §:n 21 kohdan perusteella Ahvenanmaan maakunnan lainsäädäntövaltaan, minkä vuoksi muutosten voimaansaattamissäädöksille pyydetään itsehallintolain 59 §:n 1 momentin mukaisesti maakuntapäivien suostumus.

## YKSITYISKOHTAISET PERUSTELUT

### 1. Sopimusmuutosten sisältö ja niiden suhde Suomen lainsäädäntöön

#### 1.1. Tieliikennettä koskevan yleissopimuksen muutokset

*Muutokset yleissopimuksen varsinaiseen tekstiin*

**1 artikla.** (*Määritelmät*). Yleissopimuksen 1 artiklassa määritellään merkitykset sopimuksessa mainituille keskeisille käsitteille. Artiklaan ehdotetaan lisättäväksi uusina alakohtina pyöräkaistan (*g bis*) ja pyörätien (*g ter*) määritelmät. Näillä käsitteillä määritellään kaksi erilaista rakenteellista vaihtoehtoa pyöräliikenteelle tarkoitetuista väyläratkaisuista. Samat määritelmät lisättäisiin liikennemerkkejä ja -opasteita koskevaan yleissopimukseen.

Pyöräkaista on pyöräilijöille tarkoitettu ajoradan osa, joka erotetaan muusta ajoradasta pitkittäisillä ajoratamerkinnöillä. Suomessa tieliikennelain (267/1981) 2 §:n 12 kohdassa on vastaava määritelmä, ja sopimusmuutos on sopusoinnussa Suomen säännöksen kanssa.

Pyörätie on pyöräilijöille tarkoitettu ja liikennemerkillä osoitettu sekä rakenteellisesti erotettu yksittäinen tie tai tien osa. Suomessa vastaavanlainen määritelmä on tieliikennelain 2 §:n 13 kohdassa. Sopimusmuutos on sopusoinnussa tieliikennelain säännöksen kanssa.

**8 artikla.** (*Kuljettajat*). Yleissopimuksen 8 artiklassa määrätään eräitä yleisiä ajoneuvon kuljettamista koskevia vaatimuksia. Artiklaan ehdotetaan lisättäväksi uusi 6 kohta, jossa veloitetaan ajoneuvon kuljettaja ajaessaan minimoimaan kaikki muu toiminta. Lisäksi edellytetään, että sopimusvaltiot kansallisessa lainsäädännössään säätävät yleisesti kuljettajan puhelimen käytöstä, ja että joka tapauksessa ainakin moottoriajoneuvon ja mopon kuljettajaa on kiellettävä käyttämästä kädessä pidettävää puhelinta ajoneuvon ollessa liikkeessä.

Tieliikennelain 24 a §:n 1 momentissa on kielletty kaikkien viestintälaitteiden käyttö ajon aikana niin, että se voi haitata ajoneuvon hallintalaitteiden käyttöä tai muuten häiritä kuljettajan keskittymistä liikenteeseen. Lisäksi pykälän 2 momentissa on kielletty moottorikäyttöisen ajoneuvon kuljettajaa ajon aikana käyttämästä matkapuhelinta siten, että pitää sitä kädessään. Nämä säännökset täyttävät sopimukseen ehdotetun lisäyksen vaatimukset.

**11 artikla.** (*Ohittaminen ja ajoneuvoissa liikennöiminen*). Artiklan 1 kohdan a alakohdassa on määrätty ohittamaan liikennesuunnan vastaiselta puolelta ja b alakohdassa kerrottu poikkeus koskee tiettyjä kääntymistilanteita. Suomi on aikanaan tehnyt varauman a alakohtaan, joka antaa oikeuden säätää Suomen laissa, että polkupyöräilijä ja mopoilija saavat aina ohittaa muun ajoneuvon kuin polkupyörän tai mopon oikealta.

Artiklan 1 kohtaan ehdotetaan lisättäväksi uusi c alakohta, jonka mukaan kansallisessa lainsäädännössä voidaan sallia, että pyöräilijät ja mopoilijat ohittavat paikallaan olevat ajoneuvot sekä hiljaisella vauhdilla liikkuvat ajoneuvot lukuun ottamatta pyöriä ja mopoja liikennesuunnan puolelta, jos tilaa on riittävästi. Suomen tieliikennelain 17 §:n 2 momentissa oleva ohittamis sääntö on edelleen laajempi kuin artiklaan tehty muutos, joten varauman säilyttäminen on tarpeen.

**16 artikla.** (*Suunnanmuutos*). Artiklan 1 kohdan b alakohdassa määrätään, miten kuljettajan on kääntyessään liikennesuunnan vastaiseen suuntaan otettava huomioon mahdolliset polkupyöriä ja mopoja koskevat poikkeavat määräykset. Sanottua b alakohtaa muutettaisiin niin, että polkupyöräilijää ja mopoilijaa koskevana poikkeavana suunnan muuttamisena mainittaisiin risteuksen ylittäminen kahdessa vaiheessa. Tämä olisi kuitenkin vain esimerkki poikkeamismahdollisuudesta, joka sopimusvaltioilla on.

Tieliikennelain 13 §:ssä on erityissäännös kääntyvälle polkupyöräilijälle ja mopoilijalle.

Tämä säännös vastaa sopimukseen esitettyä esimerkkiä risteuksen ylittämisestä kahdessa vaiheessa.

Artiklan 2 kohtaa muutettaisiin niin, että muuttaessaan suuntaansa kuljettajan tulee ottaa huomioon yleissopimuksen 21 artiklan jalankulkijoita koskevat määräykset sallia tiellä liikkujien sivuuttaa ajoradalla tai saman tien muulla osalla, jolta hän on poistumassa. Muutoksella korostetaan, että huomioon on otettava paitsi ajorataa myös muita tien osia käyttävät tielläliikkujat.

Tieliikennelain 14 §:n 1 momentissa veloitetaan kääntyvä ajoneuvon kuljettaja väistämään risteävää tietä ylittävää polkupyöräliijää, mopoliijaa ja jalankulkijaa. Väistää tulee myös niitä, jotka ylittävät risteävän tien pyörätietä käyttäen. Lisäksi kuljettajan, joka muualla kuin risteyksessä aikoo poistua ajoradalta tai muuten ylittää sen, on väistettävä tien reunaa käyttävää kevyttä liikennettä. Tien osia ovat myös piennar ja tien reunassa oleva pyörätie, joten kansallinen lainsäädäntö on sopusoinnussa sopimukseen ehdotetun muutoksen kanssa.

**23 artikla.** (*Pysäyttäminen ja pysäköinti*). Artiklan 1 kohdan viimeinen lause ehdotetaan muutettavaksi niin, että taajamissa tai niiden ulkopuolella ajoneuvoja ei saa pysäyttää ja pysäköidä pyöriteillä, pyöräkaistoilla, linja-autokaistoilla, ratsastusteillä, jalankulkuteillä, jalkakäytävillä tai erityisesti jalankululiikenteeseen tarkoitetuilla pientareilla, jollei kansallisessa lainsäädännössä toisin määrätä.

Nykyiseen luetteloon verrattuna lisäystä olisivat pyöräkaista, linja-autokaista ja ratsastustie. Suomen lainsäädännössä varsinaiset pysäyttämistä ja pysäköintiä koskevat säännökset ovat tieliikennelain 26-28 §:ssä. Pyöräkaistan käyttämisestä on säännös tieliikenneasetuksen (182/1982) 36 a §:ssä, linja-autokaistan käyttämisestä tieliikenneasetuksen 19 §:ssä merkin 541 selitysosassa ja ratsastustien käyttämisestä tieliikenneasetuksen 18 §:ssä merkin 427 selitysosassa. Lisäksi tarvittaessa pysäyttämistä ja pysäköintiä koskevat kiellot osoitetaan liikennemerkeillä. Ehdotus sopimusmuutokseksi on sopusoinnussa Suomen säännösten kanssa.

Artiklan 6 kappaleeseen esitetään lisättäväksi että, artikla ei estäisi sopimuspuolia an-

tamasta yksittäisiä säännöksiä myös pyörien ja mopojen pysäyttämisestä ja pysäköinnistä. Muutos ainoastaan tarkentaa aikaisempaa yleisempää sanamuotoa.

**25 bis artikla.** (*Erityisiä määräyksiä erityisliikennemerkein osoitettuja tunneleita varten*).

Artikla koskee kuljettajien käyttäytymistä tunneleissa. Tunneli-liikennemerkkiä tulee käyttää, jos tunnelin pituus on vähintään 1000 metriä. Artiklaan ehdotetaan nykyistä yksilöidympää määräystä tunnelissa pysäyttämistä ja pysäköinnistä. Tämän vuoksi artiklan 1 kohdasta poistettaisiin c alakohta ja lisättäisiin 3 kohdaksi uusi määräys, jonka mukaan kuljettajat saavat pysäyttää tai pysäköidä ajoneuvon ainoastaan hätä- tai vaaratilanteessa. Heidän täytyy tuolloin käyttää, jos mahdollista, tätä tarkoitusta varten varattuja paikkoja. Samalla nykyinen 3 kohta siirretäisiin uudeksi 4 kohdaksi. Tunneleitten liikenteenohjausta käsitellään liikennemerkkejä ja -opasteita koskevaan yleissopimukseen esitettyjen muutosten yhteydessä.

Suomen tieliikennelainsäädännössä ei ole erityisiä säännöksiä tunneleissa ajamisesta. Euroopan parlamentti ja neuvosto ovat antaneet 29 päivänä huhtikuuta 2004 direktiivin Euroopan laajuisen tieverkon tunnelien turvallisuutta koskevista vähimmäisvaatimuksista. Direktiivi tuli voimaan 30 päivänä huhtikuuta 2004, ja se koskee yli 500 metrin mittaisia tietunneleita TEN-verkolla. Suomessa ei ole käytössä yhtään direktiivin mukaista tunnelia, mutta suunnitteilla ja rakenteillakin tällaisia on. Direktiivin kansallinen täytäntöönpano on toteutettava viimeistään 30 päivänä huhtikuuta 2006.

**27 artikla.** (*Pyöräilijöitä sekä mopojen ja moottoripyörien kuljettajia koskevat erityismääräykset*).

Artiklan 4 kohtaa ehdotetaan muutettavaksi niin, että sama mikä koskee pyörätien käyttämistä, koskisi myös pyöräkaistan käyttämistä. Lisäksi esitetään, että kansallisessa lainsäädännössä tulee eritellä ne ehdot, joilla muut tiellä liikkujat saavat käyttää pyöräkaistaa tai pyörätietä tai ylittää ne vaarantamatta missään vaiheessa pyöräilijöiden turvallisuutta.

Suomen lainsäädännössä on säännökset, joilla määrätään pyörätien ja pyöräkaistan

käyttämisestä. Tieliikennelain 40 §:n 2 ja 3 momentissa, tieliikenneasetuksen 18 §:n merkin 422 selitysosassa ja tieliikenneasetuksen 36 a §:ssä. Nämä säännökset vastaavat ehdotettuja sopimusmuutoksia.

**37 artikla.** (*Rekisteröintivaltion tunnusmerkki*). Voimassa olevan artiklan mukaan kansainvälisessä liikenteessä olevan moottoriajoneuvon takana tulee rekisterinumeron lisäksi olla rekisteröintivaltion tunnusmerkki. Artiklan 1 kohtaan ehdotetun muutoksen mukaan rekisteröintivaltion tunnusmerkki voi olla erillään tai osa rekisterikilpeä. Jos tunnusmerkki on rekisterikilvessä ja jos ajoneuvossa tulee olla rekisterikilpi myös edessä, tunnusmerkin tulisi olla myös edessä olevassa rekisterikilvessä.

Artiklan 2 ja 3 kohdan muutokset olisivat lähinnä teknisiä ja johtuvat siitä, että tunnusmerkki voisi olla myös osa rekisterikilpeä. Sopimuksen liitteessä 3 määrättäisiin nykyiseen tapaan yksityiskohtaisesti siitä, millainen sopimusvaltion tunnusmerkin tulisi olla.

Suomessa on otettu käyttöön moottoriajoneuvojen ja niiden perävaunujen rekisteröintijäsenvaltion tunnusmerkin tunnustamisesta yhteisön sisäisessä liikenteessä annetussa neuvoston asetuksessa (EY) N:o 2411/98 kuvatun kaltainen rekisterikilpi, niin sanottu EU-kilpi. Yleissopimukseen ehdotetut yksityiskohtaiset määräykset vastaisivat EU-kilven tunnusmerkkiä. Myös nykyisenkaltainen ellipsinmuotoinen tunnusmerkki olisi edelleen sopimuksenmukainen.

Suomessa ajoneuvon kiinnitettävästä valtion tunnusmerkistä eli kansallisuustunnuksesta ja rekisterikilvistä säädetään ajoneuvojen rekisteröinnistä annetussa asetuksessa (1598/1995). Ehdotetut sopimusmuutokset eivät ole ristiriidassa kansallisen lainsäädäntömme kanssa.

**41 artikla.** (*Ajokortit*). Sekä kansallista että kansainvälistä ajokorttia koskevat sopimusmääräykset on ehdotettu uudistettavaksi. Sopimuksen liitteissä 6 ja 7 kuvataan yksityiskohtaiset ajokorttimääräykset.

Artiklan 1 kohtaa ehdotetaan muutettavaksi niin, että b alakohdan mukaan sopimuspuolet sitoutuvat varmistamaan, että ajokortit myönnetään vasta sen jälkeen, kun asianomainen viranomaisella on varmistunut siitä,

että kuljettajalla on tarvittavat tiedot ja taidot. Myös kuljettajan kelpoisuuden tarkastavien henkilöiden pätevyyteen on kiinnitettävä huomiota. Teoriakokeiden ja käytännön kokeiden sisällöstä säädetään kansallisessa lainsäädännössä. Kohdan c alakohdan mukaan kansallisessa lainsäädännössä on määriteltävä ajokortin saamisen ehdot, ja erityisesti ajokorttien saamisen vähimmäisiät, terveydentilaa koskevat vaatimukset sekä teoriakokeen ja käytännön kokeen läpäisyvaatimukset.

Ajokortin myöntämistä koskevat vähimmäisvaatimukset kuuluvat yhteisölainsäädännön alaan. Suomen tieliikennelain 5 luvun kuljettajaa ja ajo-oikeutta koskevat säännökset sekä ajokorttiasetuksen (845/1990) säännökset täyttävät ehdotettujen sopimusmuutosten vaatimukset.

Artiklan 2 kohta sisältää säännökset sopimuspuolten antamien ajokorttien tunnustamisesta. Säännöksissä edellytetään käyttöön otettavaksi uuden mallin mukainen kansallinen ajokorttilomake. Myös kansainvälisen ajokortin mallilomake edellytetään uusittavaksi. Kansainvälisen ajokortin tunnustaminen edellyttää myös sitä vastaavan kansallisen ajokortin esittämistä. Kansallisten ajokorttien kelpoisuutta ja tunnustamista koskevat asiat kuuluvat osin Euroopan yhteisön lainsäädännön piiriin ja tulevat sen yhteydessä käsiteltäviksi. Kansallisen ajokortin lomake vastaa yhteisön ajokorttilainsäädännön mukaista lomaketta ja myös sopimuksen mallilomaketta. Vain kansainvälisen ajokortin vaihtamiseksi suomalaiseen ajokorttiin ilman uutta kuljettajan tutkintoa on tähän saakka ajokorttiasetuksen mukaan vaadittu myös vastaavan sopimusvaltion antaman kansallisen ajokortin esittämistä. Kansainvälisen ajokortin tunnustamista koskeva muutos edellyttää vastaavaa muutosta ajokorttiasetukseen.

Artiklan 2 kohdan b alakohdassa edellytetään muissa sopimusvaltioissa annettujen ajokorttien tunnustamista siihen saakka, kunnes kortinhaltijan vakituinen asuinpaikka siirtyy vastaanottavan valtion alueelle. Artiklan 3 kohdan säännös antaa kuitenkin mahdollisuuden poiketa tästä vaatimuksesta. Suomessa ulkomaisen ajokortin voimassaoloaika voi olla ajokorttiasetuksen 34 §:ssä

määritellyissä tapauksissa yksi vuosi maahantulopäivästä.

Artiklan 4 kohdassa luetellaan ehdot, joiden perusteella sopimusvaltiot voivat poiketa ajokortin hyväksymisestä. Kohdan c alakohdassa annetaan kansallinen poikkeamismahdollisuus siten, että voidaan edellyttää 21 vuoden ikää luokkiin C, D, CE ja DE kuuluvien ajoneuvojen kuljettamiseen. Sopimuskohdan on tulkittu koskevan kaikkia linja- ja kuorma-auton kuljettajia. Alaluokat on mainittu erikseen ainoastaan liitteessä lomakemerkinnöissä. Ehdotetut muutokset vastaavat Suomen lainsäädäntöä.

Artiklan 5 kohdassa määrätään kansainvälisen ajokortin myöntämisestä. Kansainvälisen ajokortin antaa sopimuspuoli, jonka alueella haltijalla on vakinainen asuinpaikka ja joka on myöntänyt kansallisen ajokortin tai tunnustanut toisen sopimuspuolen myöntämän ajokortin. Säännöstä voidaan tulkita niin, että on mahdollista antaa toisen EU-maan myöntämän ajokortin perusteella kansainvälinen ajokortti. Menettely edellyttäisi ehdotetun yhteisöläinsäädännön turvajärjestelmän käyttöönottoa, jotta ajokortin voimausoolo voidaan tarkistaa.

Artiklan 6 kohdassa annetaan sopimuspuolille edelleen mahdollisuus olla hyväksymättä kansallisia ajokortteja artiklassa mainituilla edellytyksillä, jotka liittyvät kuljettajan vakinaiseen asuinpaikkaan tai sen vaihtumiseen.

Kansallista ajokorttia koskevat säännökset kuuluvat pääosin EU:n toimivaltaan. Kansainvälisestä ajokortista on säännökset ajokorttiasetuksen 6 luvussa. Suomen ajokorttilainsäädäntö on kansainvälisen ajokortin tunnustamisen kiristymistä koskevaa vaatimusta lukuun ottamatta sopusoinnussa sopimukseen ehdotettujen muutosten kanssa.

**43 artikla.** (*Siirtymäsäännökset*). Artiklassa ehdotetaan, että liitteen 6 mukaiset kansalliset ajokortit myönnetään 5 vuoden kuluessa määräysten voimaantulosta. Aikaisempien määräysten mukaan myönnetty kortit tunnustetaan niiden voimaoloajan. Myös kansainväliset ajokortit uusitaan liitteen 7 mukaisesti viimeistään 5 vuoden kuluessa niiden voimaantulosta. Ennen tämän määräajan unpeutumista myönnetty kansalliset ajokortit ovat voimassa 41 artiklan 3 kohdan ehtojen mukaisesti.

## *Muutokset yleissopimuksen liitteisiin*

### *Liite 1*

#### **Poikkeukset velvollisuudesta hyväksyä moottoriajoneuvot ja perävaunut kansainväliseen liikenteeseen**

**9 kohta.** Kohtaan lisättäisiin määräys, jonka mukaan jäsenvaltiot eivät voisi kieltäytyä hyväksymästä ajoneuvoa, jonka tunnusmerkki on sijoitettu erilliseen rekisterikilvestä yleissopimuksen määräysten mukaisesti siten, että se korvaisi rekisterikilvessä olevan tunnusmerkin, joka ei ole sopimuksen määräysten mukainen.

### *Liite 2*

#### **Moottoriajoneuvojen ja perävaunujen rekisterinumero ja -kilpi kansainvälisessä liikenteessä**

Liitteen otsikkoa muutettaisiin siten, että siinä mainittaisiin sana rekisterikilpi.

**3 kohta.** Kohdan ensimmäiseen virkkeeseen tehtäisiin lähinnä tekninen muutos. Eriytyisen kilven sijasta puhuttaisiin kilvestä.

**4 kohta.** Muutos olisi lähinnä tekninen, ja se johtuu kilpeen sisältyvästä rekisteröintivaltion tunnusmerkkistä, johon voisi liittyä lippu tai muu symboli.

**5 kohta.** Liitteeseen lisättäisiin uusi 5 kohta, jonka mukaan rekisterikilvessä olevan tunnusmerkin taustan tulisi olla samaa materiaalia kuin muu osa kilpeä.

### *Liite 3*

#### **Moottoriajoneuvojen ja perävaunujen tunnusmerkit kansainvälisessä liikenteessä**

Koko liite muutettaisiin. Sopimuksen 37 artiklan mukaan kansainvälisessä liikenteessä olevassa ajoneuvossa tulee olla rekisteröintivaltion tunnusmerkki. Voimassa olevien määräysten mukaan kansallisuustunnus on ellipsinmuotoinen valkealla pohjalla oleva tunnusmerkki, joka kiinnitetään ajoneuvon taakse. Ehdotetaan, että tunnusmerkki voisi olla myös ajoneuvon rekisterikilvessä. Tässä 3 liitteessä olisivat näitä kahta tunnusmerkkiä koskevat yksityiskohtaiset määräykset.

**1 kohta.** Kohta koskisi sekä erillistä rekisteröintivaltion tunnusmerkkiä ja rekisterikil-



nessä olevaa tunnusmerkkiä. Tunnusmerkin tulisi muodostua vähintään yhdestä ja enintään kolmesta isosta latinalaisesta kirjaimesta.

**2 kohta.** Kohdassa säädettäisiin asiallisesti nykyiseen tapaan ellipsinmuotoisesta tunnusmerkistä kuitenkin siten, että tunnusmerkin tausta voisi olla heijastavaa materiaalia.

Suomi on tehnyt 20 päivänä elokuuta 1993 yleissopimuksen 3 liitteen 4 kohtaan a alakohtaa koskevan varauman. Suomi varasi oikeuden poiketa muissa ajoneuvoissa ja niiden perävaunuissa käytettävillä rekisteröintivaltion tunnusmerkille säädetyin ellipsin akselin vähimmäismitoista.

Nyt esitetyssä muutoksessa Suomen varaumaa koskeva määräys on asiallisesti samanlaisena 3 liitteen 2 kohdan (d) (i) alakohdassa. Tarkoituksena on, että jatkossakin Suomessa rekisteröityjen muiden moottoriajoneuvojen ja niiden perävaunujen kuin moottoripyörien ja niiden perävaunujen tunnusmerkit voisivat kooltaan poiketa ehdotetun sopimuksen määräyksistä. Näin tällaisten ajoneuvojen tunnusmerkki voisi vallitsevan kansallisen käytännön mukaisesti olla pienempi kuin määräys edellyttää.

**3 kohta.** Kohdassa määrättäisiin rekisterikilvessä olevasta tunnusmerkistä. Tunnusmerkin ulkonäköä koskevat määräykset vastaisivat osittain moottoriajoneuvojen ja niiden perävaunujen rekisteröintijäsenvaltion tunnusmerkin tunnustamisesta yhteisön sisäisessä liikenteessä annetussa neuvoston asetuksessa (EY) N:o 2411/98 säädetyjä vaatimuksia.

Ehdotetun 3 kohdan mukaan sopimusvaltion tunnusmerkin lisäksi kilvessä voi olla valtion lippu tai symboli tai sellaisen yhteisön symboli, johon valtio kuuluu. Useissa Euroopan yhteisön jäsenmaissa kuten Suomessa käytössä oleva tunnusmerkki, jossa on 12 tähteä täyttäisi ehdotetun muutoksen vaatimukset. Suomessa varsinainen tunnusmerkiosa on lyhenne FIN. Sopimusehdotuksen mukaan rekisterikilvessä oleva tunnusmerkki voisi olla myös rekisterikilven oikeassa reunassa.

Rekisteröintivaltion tunnusmerkki tulee sijoittaa siten, että se on helposti tunnistettavissa eikä sitä voida sekoittaa rekisterinumeroon.

#### *Liite 5*

Korjaukset koskevat vain venäjänkielistä versiota.

#### *Liite 6*

Kansallisen ajokortin tietosisältö noudattelee ajokorttidirektiivin vaatimuksia. Kohdan 8 ja 9 ajoneuvojen luokittelu perustuu nykyiseen säännöstöön. Mahdolliset direktiivimuutokset pysyvät näiden rajojen sisällä, vaikka joiltakin osin tiukkenisivat. Yleissopimuksen kuvasymbolit ovat joko täysin samanlaisia tai vastaavat ajokorttidirektiivin kuvasymboleja.

#### *Liite 7*

Mallilomakkeessa on täsmennetty luokkamerkintöjä ja lisätty kuvasymbolit.

## **1.2. Liikennemerkkejä ja -opasteita koskevan yleissopimuksen muutokset**

### *Muutokset yleissopimuksen varsinaiseen tekstiin*

**1 artikla. (Määritelmät).** Yleissopimuksen 1 artiklan määritelmiin ehdotetaan lisättäväksi uusina alakohtina ajokaistan määritelmän pyöräkaistan (e bis) ja pyörätien (e ter) määritelmät. Samat määritelmät lisättäisiin tieliikennettä koskevaan yleissopimukseen. Pyöräkaista on pyöräilijöille tarkoitettu ajoradan osa, joka erotetaan muusta ajoradasta pitkillä ajoratamerkinnoilla. Suomessa tieliikennelain 2 §:n 12 kohdassa on vastaava määritelmä. Pyörätie on pyöräilijöille tarkoitettu ja liikennemerkillä osoitettu sekä rakenteellisesti erotettu yksittäinen tie tai tien osa. Suomessa vastaavanlainen määritelmä on tieliikennelain 2 §:n 13 kohdassa. Ehdotetut sopimusmuutokset ovat sopusoinnussa tieliikennelain säännösten kanssa.

**7 artikla.** Ehdotettujen muutosten tarkoitus on tehostaa liikennemerkkien näkyvyyttä ja luettavuutta suosittamalla käytettäväksi heijastavia materiaaleja ja sallimalla fluoresoivien materiaalien käyttö kansallisessa lainsäädännössä määritetyissä liikennemerkeissä

Artiklan 1 kohdassa suositellaan kansallisessa lainsäädännössä määrättäväksi, että

yöllä liikennemerkit, erityisesti varoitusmerkit, sääntelymerkit ja tienviitat ovat valaistut tai varustetut heijastavalla materiaalilla edellyttäen, ettei täten häikäistä tienkäyttäjiä. Nykyisessä yleissopimuksessa suositus ei koske pysäyttämistä ja pysäköimistä säänteleviä merkkejä taajamien valaistuilla kaduilla eikä opastusmerkkejä. Liikenneministeriön liikenteen ohjauslaitteista antaman päätöksen (203/1982) 11 §:n mukaan Suomessa kaikissa liikennemerkeissä tulee olla heijastava pinta tai merkin on oltava valaistu pimeään tai hämärän aikana. Ehdotettu muutos ei edellytä Suomen lainsäädännön tarkistamista.

Artiklan 2 kohdassa mainitaan, että sopimusvaltiot voivat sallia, että liikennemerkeissä voidaan käyttää myös fluoresoivia materiaaleja. Sopimusvaltioiden olisi silloin määriteltävä, missä merkeissä näin voidaan tehdä. Nykyisessä yleissopimuksessa ei ole tällaista mainintaa. Suomen lainsäädännössä ei ole erikseen mainittu fluoresoivia liikennemerkkimateriaaleja, eikä myöskään Tiehallinnon liikennemerkkien rakennetta koskeissa määräyksissä. Sen sijaan Tiehallinnon liikennemerkkien käyttöä tietyömailla koskeissa ohjeissa on maininta, että tietyissä tietyömailla käytettävissä liikennemerkeissä ja muissa liikenteenohjauslaitteissa voidaan käyttää fluoresoivia materiaaleja. Tiehallinto on hyväksynyt fluoresoivan liikennemerkkikalvon käytettäväksi myös vaihtuvissa liikennemerkeissä. Fluoresoivat materiaalit otetaan huomioon Tiehallinnon tarkistaessa liikennemerkkien rakennetta koskevia määräyksiä

Artiklan 3 kohdassa mainitaan, että kansallisessa lainsäädössä pitäisi tehdä säännöt valaistujen, heijastavien ja fluoresoivien liikennemerkkien käyttöön. Myös voimakkuudeltaan eritasoisten heijastavien liikennemerkkien käytön tilanteet tulisi määritellä. Nykyisessä yleissopimuksessa ei ole vastaavaa mainintaa. Suomessa Tiehallinnon liikennemerkkien rakennetta koskeissa määräyksissä (Liikennemerkkien rakenne ja pystytys, TIEH 2000004-04) on määriteltäviä eri luokan heijastavat liikennemerkkimateriaalit eurooppalaisen liikennemerkkistandardin pohjalta. Fluoresoivia materiaaleja ei ole määriteltäviä. Määräyksessä on myös mainittu suositeltavat käyttötilanteet eriluokkaisille materi-

aaleille. Suositus koskee yleisiä teitä. Fluoresoivat materiaalit otetaan huomioon Tiehallinnon tarkistaessa liikennemerkkien rakennetta koskevia määräyksiä.

Artiklan 4 kohdassa mainitaan, että liikennemerkkien eriväristen osien erottuvuutta toisistaan voidaan korostaa tummilla tai vaaleilla kapeilla juovilla. Nykyisessä yleissopimuksessa ei ole vastaavaa mainintaa. Liikennemerkki pyritään suunnittelemaan siten, että sen eri elementtien värien kontrastiero on riittävä. Pysäköintiä ja pysäyttämistä sääntelevissä merkissä vierekkäisten sinisen ja punaisen värien kontrastiero on kuitenkin pienempi kuin useimmissa muissa liikennemerkeissä. Suomessa on toistaiseksi katsottu, että pysäköintiä sääntelevien merkkien havaittavuus on tarpeeksi hyvä ilman kontrastijuovia. Nämä merkit on kuvattu tieliikenneasetuksen 16 §:ssä. Ehdotettu muutos ei edellytä Suomen lainsäädännön tarkistamista.

Artiklan 5 kohta ei ole muuttunut nykyisestä yleissopimuksesta.

**8 artikla.** Artiklan 3 kohtaan ehdotetun muutoksen tarkoitus on laajentaa tekstin käyttömahdollisuutta liikennemerkkien yhteydessä. Nykyisessä sopimuksessa annetaan mahdollisuus lisätä tekstiä liikennemerkkeihin vain niiden ymmärtämisen helpottamiseksi. Muutosehdotuksessa tekstin lisäämisen mahdollisuus liikennemerkkiin laajennetaan koskemaan myös muita tilanteita, kuten tunnelin nimen lisääminen tunnelia osoittavaan liikennemerkkiin. Suomen lainsäädännössä ei ole ollut vastaavaa määritelmää.

**13 artikla.** Artiklan 2 kohdassa yhtenäistettäisiin sääntelymerkkien vaikutus taajama-alueella. Sopimuksessa jo annettu mahdollisuus sellaisen taajaman alkamisen osoittavan merkin käyttöön (E,7b), jossa ei ole mainittu taajaman nimeä. Suomessa on käytössä sopimuksen merkkiä E,7b vastaava merkki, jota koskeva säännös on tieliikenneasetuksen 19 §:ssä. Ehdotettu muutos ei edellytä Suomen lainsäädännön tarkistamista.

**13 bis artikla.** Ehdotuksessa määritellään tunnelin osoittavan sääntelymerkin E,11 käyttökohteet. Merkkiä tulee käyttää 1000 pitkissä tai pitemmissä tunneleissa sekä kansallisessa lainsäädännössä mainituissa tapauksissa. Merkillä osoitetaan tieliikennesopimuksen 25 bis artiklassa määritetyt tunnelia

koskevat liikennesäännöt. Suomen lainsäädännössä ei ole erikseen tunneleita koskevia sääntöjä eikä myöskään tunnelista ilmoittavia liikennemerkkejä. Euroopan unionin tunnerektiivi edellyttää, että merkkejä on käytettävä direktiivin määrittelemissä tunneleissa

**26 bis artikla.** Ehdotuksessa lisätään pyöräkaista niiden ajokaistojen joukkoon, jotka voidaan merkitä ajorataan tiemerkinnällä. Artiklan 26 bis mukaan tietyille ajoneuvoryhmille varatut ajokaistat tulee merkitä muista yhtenäisistä tai katkoviivoista poikkeavilla viivoilla, kuten leveämmillä tai tiheämmillä katkoviivoilla. Vastaava säännös on jo Suomen lainsäädännössä. Liikenneministeriön liikenteen ohjauslaitteista antaman päätöksen 30 a §:n mukaan Suomessa pyöräkaista merkitään 20 cm leveällä yhtenäisellä viivalla tai katkoviivalla, kun normaalisti viivan leveys on 10 cm. Ehdotettu muutos ei edellytä Suomen lainsäädännön tarkistamista.

**29 artikla.** Artiklan 2 kohtaan ehdotetun muutoksen tarkoitus on yhtenäistää sopimuksen eri luvuissa esitetyt sinisen tiemerkintävärin mahdolliset käyttökohteet. Sen mukaan sinistä väriä voidaan käyttää merkinnöissä, jotka osoittavat paikkoja, joilla pysäköinti on sallittu tietyin ehdoin tai joilla sitä on rajoitettu. Suomessa ei ole käytössä sinistä tiemerkintäväriä. Ehdotettu muutos ei edellytä Suomen lainsäädännön tarkistamista.

Artiklan 4 kohtaan ehdotetun muutoksen tarkoitus on tehostaa tiemerkintöjen näkyvyyttä. Sen mukaan liikkuville ajoneuvoille tarkoitettujen tiemerkintöjen tulee olla kuljettajan helposti havaittavissa, ja niiden tulee näkyä päivällä ja yöllä. On suositeltavaa, että tiemerkinnät varsinkin alueella, jossa valaistus on riittämätön, ovat heijastavia. Nykyisessä sopimuksessa suositellaan merkintöjen heijastuvuutta milloin liikenteen määrä niin vaatii ja jos valaistus on huono tai sitä ei ole. Suomen lainsäädännössä ei ole erikseen vaatimuksia tiemerkintöjen näkyvyydelle. Tiehallinnon tiemerkintöjen laatuvaatimusten (TIEH 2200014-04) mukaan valaistuilla tieosilla on mahdollista käyttää heijastamattomia tiemerkintöjä, mutta muualla tiemerkintöjen on oltava heijastavia.

**29 bis artikla.** Uuden artiklan tarkoitus on tehostaa tilapäisten tiemerkintöjen erottumista

ta pysyvistä tiemerkinnöistä. Sen mukaan esimerkiksi tietöissä käytettävien tilapäisten tiemerkintöjen värin tulee poiketa pysyvien merkintöjen väreistä ja tienkäyttäjien on noudatettava tilapäisiä merkintöjä jos samanaikaisesti on näkyvissä sekä kiinteät että tilapäiset merkinnät. Suomessa ei käytetä tilapäisiä merkintöjä yhdessä pysyvien merkintöjen kanssa. Jos tietöissä tai muualla tehdään tilapäisiä ajokaistajärjestelyjä, niin pysyvät merkinnät peitetään. Ehdotettu muutos ei edellytä Suomen lainsäädännön tarkistamista.

#### *Muutokset yleissopimuksen liitteisiin*

##### **Liite 1, osa C, jakso II (Kuvaukset).**

**9 kohta.** (*Pysäyttämisen ja pysäköinnin rajoitukset*). Ehdotuksessa poistetaan alakohta (c) (vii) tarpeettomana. Muutos liittyy yleissopimuksen 29 artiklan 2 kohdan tarkistukseen. Kohdassa määriteltiin sinisen juovan käyttömahdollisuus osoittamaan pysäköintirajoituksia. Ehdotettu muutos ei edellytä Suomen lainsäädännön tarkistamista.

##### **Liite 1, osa D, jakso II (Kuvaukset).**

**3 kohta.** (*Pakollinen kiertosuunta*). Ehdotuksen mukaan kuljettajan on kierrettävä liikenneympyrässä nuolen suuntaan, ja jos liikenneympyrään tultaessa merkkiä D,3 on käytetty yhdessä väistämismahdollisuutta osoittavien merkkien kanssa, liikenneympyrässä ajavilla on etuajo-oikeus. Nykyisen sopimuksen mukaan merkillä D,3 osoitetussa liikenneympyrässä noudatetaan liikenneympyrää koskevia liikennesääntöjä. Sääntöjä ei ole kuitenkaan määritelty tieliikennesopimuksessa eikä liikennemerkkisopimuksessa. Suomen tieliikenneasetuksen 14 §:ssä liikennemerkin 231 säännös ja 18 §:ssä liikennemerkin 416 säännös vastaavat ehdotettua muutosta.

##### **Liite 1, osa E, jakso II (Kuvaukset).**

**9 ja 14 kohta.** (*Tunneliin sisäänajoa tai sieltä poistumista osoittavat tunnelin erityismerkit sekä hätä- tai vaaratilanteissa käytettävää pysäytyspaikkaa osoittavat merkit*). Ehdotetun muutoksen tarkoituksena on 9 kohdassa täsmentää merkin E,11 "Tunneli"

tarkoitusta ja sen käyttötilanteita. Muutos liittyy yleissopimuksen 13 bis artiklaan. Liitteen 14 kohdassa määritellään uusi liikennemerkki, E,17a ja E,17b jolla osoitetaan vain hätätilanteissa käytettävä pysäytyspaikka. Suomessa ei ole käytössä vastaavia merkkejä. Euroopan unionin tunneditiivi edellyttää, että merkkejä E,11 ja E,17a tai E,17b on käytettävä direktiivin määrittelemissä tunneleissa. Suomi varaa oikeuden käyttää hätäpysäytyspaikkaa osoittavana liikennemerkinä yleissopimuksen merkkiä E,17b merkin E,17a sijasta.

**Liite 1, osa F, jakso I alakohta 2 ja jakso II kohta 2** (*Yleiset tunnuspiirteet ja tunnuksien sekä kuvaukset*). Ehdotuksessa määritellään kaksi uutta tunnusta. Tunnus F,15 (sammutin) on aina punainen. Tunnus F,14 (hätäpuhelin) voi olla musta tai punainen. Suomessa on käytössä hätäpuhelin osoitettava tunnus tieliikenneasetuksen 20 §:ssä merkki 714, joka poikkeaa ehdotetusta tunnuksesta. Sammutinsymbolia ei ole Suomessa käytössä. Euroopan unionin tunneditiivi edellyttää, että merkkejä on käytettävä direktiivin määrittelemissä tunneleissa.

**Liite 1, osa G, jakso V, kohta 11.** (*Hätäuloskäytävä*). Ehdotetun muutoksen tarkoitus on harmonisoida hätäuloskäytävän osoittavat merkit. Suomessa ei ole vastaavia liikennemerkkejä käytössä. Euroopan unionin tunneditiivi edellyttää, että merkkejä on käytettävä direktiivin määrittelemissä tunneleissa.

### 1.3. Tieliikennettä koskevaa yleissopimusta täydentävän eurooppalaisen sopimuksen muutokset

#### *Muutokset liitteeseen*

**7. Yleissopimuksen 8 artikla** (*Kuljettajat*). Artiklan 6 kohdan viimeiseen lauseeseen ehdotetaan nykyistä alempia rajoja kuljettajan veren ja hengitysilman alkoholipitoisuuden arvoihin. Kansallisessa lainsäädännössä olisi säädettävä, ettei alkoholipitoisuuden määrä saa missään tapauksessa ylittää 0,50 grammaa/litra verestä mitattuna tai 0,25 milli-

grammaa/litra hengityksestä mitattuna. Nykyiset raja-arvot ovat verestä 0,80 grammaa/litra ja hengityksestä 0,40 milligrammaa/litra.

Suomessa rikoslain (39/1889) 23 luvun 3 §:n mukainen promilleraja 0,5 vastaa sopimukseen ehdotettua muutosta. Hengitysilma mitattu raja-arvo on meillä 0,22 milligrammaa/litra, mikä vastaa tarkemmin verestä määritettyä alkoholipitoisuutta 0,5 promillea. Useiden sopimusvaltioiden kansallisessa lainsäädännössä on sopimuksessa mainittuja raja-arvoja alempia arvoja, erityisesti hengityksestä mitattavassa arvossa.

EU:ssa komissio on antanut 17 päivänä tammikuuta 2001 suosituksen (2001/C 48/02), jonka mukaan moottorikäyttöisen ajoneuvon kuljettajan veren alkoholipitoisuuden lakisääteinen enimmäisraja tulisi olla EU:ssa 0,5 promillea.

**12. Yleissopimuksen 13 artikla** (*Ajoneuvojen nopeus ja keskinäinen etäisyys*). Tekninen muutos, jolla kappale 4 siirretään kappaleeksi 6.

**18. Yleissopimuksen 23 artikla** (*Pysäyttäminen ja pysäköiminen*). Lisäyksenä 3 kohdan a (i) alakohtaan ehdotetaan, että pysäköinti- ja pysäyttämiskielto olisi voimassa myös 5 metrin matkalla ennen risteävää pyörätietä. Voimassa oleva kielto koskee pysäköintiä ja pysäyttämistä 5 metriä ennen suojatietä.

Tieliikennelain 27 §:n 2 momentin 1 kohdan pysäyttämisen- ja pysäköintikielto vastaa täysin ehdotettua muutosta.

**20. Yleissopimuksen 27 artikla** (*Pyöräilijöitä sekä mopojen ja moottoripyörien kuljettajia koskevat erityismääräykset*). Kohtaan 4 lisättäisiin säännös, jonka mukaan mopoilijat voidaan velvoittaa käyttämään pyöräkaistaa ja pyörätietä ja jos perusteltua, kielletään heitä näissä tilanteissa käyttämästä muuta ajoradan osaa. Kansallisessa lainsäädännössä olisi yksilöitävä, milloin muut tienkäyttäjät voivat käyttää pyörätietä tai pyöräkaistaa.

Suomessa säännökset, joilla määrätään pyörätien ja pyöräkaistan käyttämisestä ovat tieliikennelain 40 §:n 2 ja 3 momentissa, tieliikenneasetuksen 18 §:n merkin 422 selitysosassa ja tieliikenneasetuksen 36 a §:ssä. Nämä säännökset vastaavat ehdotettuja muutoksia.

## 2. Lakiehdotusten perustelut

### 2.1. Laki tieliikennettä koskevan yleissopimuksen muutosten lainsäädännön alaan kuuluvien määräysten voimaansaattamisesta

1 §. Lakiehdotuksen 1 §:n säännöksellä saatetaan voimaan sopimusmuutosten lainsäädännön alaan kuuluvat määräykset. Lainsäädännön alaan kuuluvia määräyksiä selotetaan jäljempänä eduskunnan suostumuksen tarpeellisuutta koskevassa jaksossa.

2 §. Lain voimaantulosta säädetään tasavallan presidentin asetuksella perustuslain 95 §:n mukaisesti.

### 2.2. Laki liikennemerkkejä ja -opasteita koskevan yleissopimuksen muutosten lainsäädännön alaan kuuluvien määräysten voimaansaattamisesta

1 §. Lakiehdotuksen 1 §:n säännöksellä saatetaan voimaan sopimusmuutosten lainsäädännön alaan kuuluvat määräykset. Lainsäädännön alaan kuuluvia määräyksiä selotetaan jäljempänä eduskunnan suostumuksen tarpeellisuutta koskevassa jaksossa.

2 §. Lain voimaantulosta säädetään tasavallan presidentin asetuksella perustuslain 95 §:n mukaisesti.

### 2.3. Laki tieliikennettä koskevaa yleissopimusta täydentävän eurooppalaisen sopimuksen muutosten lainsäädännön alaan kuuluvien määräysten voimaansaattamisesta

1 §. Lakiehdotuksen 1 §:n säännöksellä saatetaan voimaan sopimusmuutosten lainsäädännön alaan kuuluvat määräykset. Lainsäädännön alaan kuuluvia määräyksiä selotetaan jäljempänä eduskunnan suostumuksen tarpeellisuutta koskevassa jaksossa.

2 §. Lain voimaantulosta säädetään tasavallan presidentin asetuksella perustuslain 95 §:n mukaisesti.

## 3. Voimaantulo

Kaikissa sopimuksissa on yhtenevät muutosten voimaantuloa koskevat määräykset. Sopimusvaltioiden on 12 kuukauden kuluessa muutosehdotusten jakamisesta ilmoitettava Yhdistyneiden Kansakuntien pääsihteerille, jos ne hylkäävät muutosehdotukset tai vaativat konferenssin kutsuttavaksi koolle käsittelemään muutosehdotuksia. YK:n pääsihteerin on jakanut muutosehdotukset sopimuspuolille 28 päivänä syyskuuta 2004 (tallettajan ilmoitukset C.N. 924, 1015 ja 1022.2004.TREATIES-1). Jos hylkäämistä tai vaatimusten määrä on pienempi kuin kolmasosa sopimuspuolten kokonaismäärästä, tulevat muutokset muiden kuin hylkäämisestä tai vaatimuksesta ilmoittaneiden osalta voimaan kuuden kuukauden kuluttua 12 kuukauden ajanjakson päättymisestä.

Lait ovat tarkoitettut tulemaan voimaan tasavallan presidentin asetuksella säädettyinä ajankohtina samaan aikaan kuin sopimukset tulevat voimaan.

Tieliikennettä koskevat sopimusmuutokset kuuluvat Ahvenanmaan itsehallintolain (1144/1991) 18 §:n 21 kohdan perusteella Ahvenanmaan maakunnan lainsäädäntövaltaan, minkä vuoksi muutosten voimaansaattamissäädöksille pyydetään itsehallintolain 59 §:n 1 momentin mukaisesti maakuntapöytäkirjan suostumus.

## 4. Eduskunnan suostumuksen tarpeellisuus ja käsittelyjärjestys

### 4.1. Eduskunnan suostumuksen tarpeellisuus

Perustuslain 94 §:n 1 momentin mukaan eduskunta hyväksyy muun muassa sellaiset valtiosopimukset ja muut kansainväliset velvoitteet, jotka sisältävät lainsäädännön alaan kuuluvia määräyksiä. Perustuslakivaliokunnan tulkintakäytännön mukaan eduskunnan hyväksymistoimivalta kattaa kaikki aineelliselta luonteeltaan lain alaan kuuluvat kansainvälisen velvoitteen määräykset. Sopimuksen määräykset on luettava lainsäädännön alaan kuuluviksi, jos määräys koskee

jonkin perustuslaissa turvattu perusoikeuden käyttämistä tai rajoittamista, jos määräys muutoin koskee yksilön oikeuksien tai velvollisuuksien perusteita, jos määräyksen tarkoittamasta asiasta on perustuslain mukaan säädettävä lailla taikka jos määräyksen tarkoittamasta asiasta on voimassa lain säännöksiä tai siitä on Suomessa vallitsevan käsityksen mukaan säädettävä lailla. Kysymykseen ei vaikuta se, onko jokin määräys ristiriidassa vai sopusoinnussa Suomessa lailla annetun säännöksen kanssa (PeVL 11, 12 ja 45/2000 vp).

Tieliikennettä koskeva yleissopimus on jätetty toimivallan sopimus, joka osittain kuuluu Euroopan yhteisön toimivaltaan ja osittain Euroopan unionin jäsenvaltioiden toimivaltaan. Sopimuksen ajokorttia koskevista määräyksistä, kansainvälistä ajokorttia lukuun ottamatta, on säädetty myös yhteisön ajokortista annetussa neuvoston direktiivissä (91/439/ETY) ja tunneleissa ajamiseen liittyvistä liikennesäännöistä ja liikennemerkeistä tunnelidirektiivissä. Perustuslakivaliokunnan tulkintakäytännön mukaan eduskunnan hyväksymistoimivalta ei koske yhteisön toimivaltaan kuuluvia sopimuksen määräyksiä (PeVL 6/2001 vp).

#### *4.1.1 Tieliikennettä koskevan yleissopimuksen muutokset*

Yleissopimuksen 1 artiklan 1 kohtaan ehdotetaan lisättäväksi uusina alakohtina pyöräkaistan (g bis) ja pyörätien (g ter) määritelmät. Suomessa pyöräkaistasta ja pyörätiestä säädetään tieliikennelaissa. Ehdotettu muutos kuuluu lainsäädännön alaan.

Yleissopimuksen 8 artiklassa määrätään eräitä yleisiä ajoneuvon kuljettamista koskevia vaatimuksia. Ehdotettu uusi 6 kohta koskee kuljettajan keskittymistä ajamiseen ja erityisesti halutaan rajoittaa puhelimen käyttöä ajon aikana. Yleissopimuksen 11 artiklan ohittamissääntöihin lisättäisiin erityissäännös polkupyöräilijöille ja mopoilijoille. Yleissopimuksen 16 artiklassa määritettäisiin polkupyöräilijän ja mopoilijan poikkeava kääntymissääntö. Lisäksi kuljettaja veloitettaisiin kääntymistilanteessa ja ajoradalta poistuaan ottamaan huomioon muut tielläliikkujat. Artiklan 23 muutoksilla laajennettaisiin py-

säköinti- ja pysäyttämiskieltoja. Yleissopimuksen 27 artiklassa määrättäisiin pyörätien ja pyöräkaistan käyttämisestä. Tieliikennelaissa on edellä mainittuihin muutoskohtiin liittyviä säännöksiä. Ehdotetut sopimusmuutokset kuuluvat lainsäädännön alaan.

#### *4.1.2 Liikennemerkkejä ja -opasteita koskevan yleissopimuksen muutokset*

Yleissopimuksen 1 artiklan 1 kohtaan ehdotetaan lisättäväksi uusina alakohtina pyöräkaistan (e bis) ja pyörätien (e ter) määritelmät. Suomessa pyöräkaistasta ja pyörätiestä säädetään tieliikennelaissa. Ehdotettu muutos kuuluu lainsäädännön alaan.

#### *4.1.3 Tieliikennettä koskevaa yleissopimusta täydentävän eurooppalaisen sopimuksen muutokset*

Täydennyksenä yleissopimuksen 8 artiklaan (Kuljettajat) ehdotetaan 6 kohdan viimeiseen lauseeseen nykyistä alempia rajoja moottorikäyttöisen ajoneuvon kuljettajan veren ja hengitysilman alkoholipitoisuuden arvoihin. Suomessa rikoslaissa säädetään rattijuopumuksen alkoholipitoisuuden raja-arvot. Ehdotettu muutos kuuluu lainsäädännön alaan.

Täydennyksenä yleissopimuksen 23 artiklaan (Pysäyttäminen ja pysäköiminen) 18 kohdassa laajennettaisiin pysäköinti- ja pysäyttämiskieltoja. Tieliikennelaissa on säädetty pysäyttämistä ja pysäköimistä koskevat kiellot. Ehdotettu muutos kuuluu lainsäädännön alaan.

Täydennyksenä yleissopimuksen 27 artiklan (Pyöräilijöitä sekä mopojen ja moottoripyörien kuljettajia koskevat erityismääräykset) 20 kohtaan lisättäisiin säännös pyörätien ja pyöräkaistan käyttämisestä. Suomen säännökset, joilla määrätään pyörätien ja pyöräkaistan käyttämisestä, ovat osittain tieliikennelaissa. Ehdotettu muutos kuuluu lainsäädännön alaan.

## **4.2. Käsittelyjärjestys**

Sopimusmuutokset eivät sisällä määräyksiä, jotka koskisivat perustuslakia sen 94 §:n 2 momentissa tarkoitettulla tavalla. Näin ollen

sopimusmuutokset voidaan hallituksen käsityksen mukaan hyväksyä äänten enemmistöllä, ja ehdotukset niiden voimaansaattamiseksi voidaan hyväksyä tavallisen lain säätämisjärjestyksessä.

Edellä olevan perusteella ja perustuslain 94 §:n mukaisesti esitetään, että

*Eduskunta hyväksyisi Yhdistyneiden Kansakuntien Euroopan talouskomission alaisen liikenneturvallisuustyöryhmän 43. istunnossa hyväksytyt muutokset tieliikennettä koskevaan*

*yleissopimukseen, siltä osin kuin sen määräykset kuuluvat Suomen toimivaltaan sekä liikennemerkkejä ja -opasteita koskevaan yleissopimukseen ja tieliikennettä koskevaa yleissopimusta täydentävään eurooppalaiseen sopimukseen hyväksytyt muutokset.*

Koska sopimusmuutokset sisältävät määräyksiä, jotka kuuluvat lainsäädännön alaan, annetaan samalla Eduskunnan hyväksyttäväksi seuraavat lakiehdotukset:

**1.****Laki****tieliikennettä koskevan yleissopimuksen muutosten lainsäädännön alaan kuuluvien määräysten voimaansaattamisesta**

Eduskunnan päätöksen mukaisesti säädetään:

1 §  
Yhdistyneiden Kansakuntien Euroopan talouskomission alaisen liikenneturvallisuustyöryhmän 43. istunnossaan tieliikennettä koskevaan yleissopimukseen (SopS 30/1986) tekemien muutosten lainsäädännön alaan

kuuluvat määräykset ovat lakina voimassa sellaisina kuin Suomi on niihin sitoutunut.

2 §  
Tämän lain voimaantulosta säädetään tasavallan presidentin asetuksella.

**2.****Laki****liikennemerkkejä ja -opasteita koskevan yleissopimuksen muutosten lainsäädännön alaan kuuluvien määräysten voimaansaattamisesta**

Eduskunnan päätöksen mukaisesti säädetään:

1 §  
Yhdistyneiden Kansakuntien Euroopan talouskomission alaisen liikenneturvallisuustyöryhmän 43. istunnossaan liikennemerkkejä ja -opasteita koskevaan yleissopimukseen (SopS 31/1986) tekemien muutosten lainsäädännön alaan kuuluvat määräykset ovat laki-

na voimassa sellaisina kuin Suomi on niihin sitoutunut.

2 §  
Tämän lain voimaantulosta säädetään tasavallan presidentin asetuksella.



## 3.

**Laki****tieliikennettä koskevaa yleissopimusta täydentävän eurooppalaisen sopimuksen muutosten  
lainsäädännön alaan kuuluvien määräysten voimaansaattamisesta**

Eduskunnan päätöksen mukaisesti säädetään:

1 §  
Yhdistyneiden Kansakuntien Euroopan turvallisuus- ja yhteistyöjärjestön alaisen liikenneturvallisuustyöryhmän 43. istunnossaan Wienissä 8 päivänä marraskuuta 1968 allekirjoitettavaksi avattua tieliikennettä koskevaa yleissopimusta täydentävään eurooppalaiseen sopimukseen (SopS 32/1986) tekemien muutosten

lainsäädännön alaan kuuluvat määräykset ovat lakina voimassa sellaisina kuin Suomi on niihin sitoutunut.

2 §  
Tämän lain voimaantulosta säädetään tasavallan presidentin asetuksella.

Helsingissä 29 päivänä huhtikuuta 2005

**Tasavallan Presidentti**

**TARJA HALONEN**

Liikenne- ja viestintäministeri *Leena Luhtanen*