

18.8.2020

Eduskunta
Liikenne- ja viestintävaliokunta

Toinen lausuntovastine: Hallituksen esitys eduskunnalle tieliikennelain muuttamisesta ja siihen liittyviksi laeiksi (HE 17/2020 vp)

Liikenne- ja viestintäministeriön lausuu liikenne- ja viestintävaliokunnalle osoitetuista lausunnoista lisäksi seuraavaa:

Muut kuin moottorikelkkailua koskeva ehdotukset

Autokoululiitto lausuu, että 106 §:n 2 momentissa säädetty talvirenkaiden ajoneuvoyhdistelmää koskeva käyttösäännös on riski. Pykälän mukaan luokittelumassaltaan yli 0,75 tonnia ja enintään 3,5 tonnin painoisessa auton perävaunussa on käytettävä talvirenkaita, jos vetoautossa on nastarenkaat. Autokoululiiton mukaan Lapin matkoilla talviolosuhteissa henkilöauto, jossa on nastarenkaat ja vetoajoneuvon on kytketty kitkarenkaallinen asuntovaunu, perävaunu saattaa hätätilanteessa kääntyä esim. vastaantulevan linja-auton eteen.

Liikenne- ja viestintäministeriö lausuu, että Autokoululiiton ehdotusta liukuestesäätelyn muuttamiseksi ei ole esitetty muutettavaksi hallituksen esityksessä (106 §:n 4 momentti). Asia on arvioitu uutta tieliikennelakia koskevassa hallituksen esityksessä (180/2017 vp), jonka mukaan Autokoululiiton tarkoittama O2-luokan perävaunu on yleensä työntöjarruin varustettu henkilö- tai pakettiautoon kytkettävä ajoneuvo. Tällaisessa perävaunussa on käytettävä talvirenkaita tai nastarenkaita, jos vetoajoneuvossa käytetään nastarenkaita. Nastarenkaiden käyttäminen sekä vetoajoneuvossa että hinattavassa ajoneuvossa on edelleen suositeltavaa ja käytännössä näin usein tehdäänkin. Autokoululiiton ehdotus aiheuttaisi hallituksen esityksen mukaan ongelmia esimerkiksi vuokrattavissa perävaunuissa, koska vuokraaja ei välttämättä etukäteen tiedä, mikä rengas perävaunussa pitää olla. Toiseksi kitkarenkaiden ominaisuudet ovat kehittyneet paljon viimeisten vuosien aikana ja parhaiden kitkarenkaiden pitokyky vastaa tai on jopa parempi kuin nastarenkaita.

Autoliiton mukaan ”Väistämisvelvollisuus pyöräilijän tienylityspaikassa” -merkin (B7) käytöstä säädetään hallituksen esityksessä vaaratilanteita mahdollisesti aiheuttavalla tavalla.

Liikennemerkin B7 selitteen mukaan merkillä osoitetaan, että ajoneuvolla ja raitiovaunulla on väistettävä ajorataa pyörätien jatkeella ylittävää polkupyöräilijää. Merkillä osoitetaan vain rakenteellisesti korotettu pyörätien jatke. Liikennevalo-ohjatussa tienylityspaikassa merkillä voidaan kuitenkin osoittaa pyörätien jatke, jota ei ole rakenteellisesti korotettu. Merkki voidaan sijoittaa ajoradan oikealle puolelle, yläpuolelle, ajoradalla olevalle korokkeelle tai ajoradan vasemmalle puolelle.”

Autoliitto kysyy, miksi esitetään mahdollisuus käyttää merkkiä B7 liikennevaloissa ilman pyörätien jatkeen rakenteellista korotusta?

Liikenne- ja viestintäministeriö lausuu, että merkin B7 selitteeseen esitettävä muutosesitys ei liity yksinomaan liikennemerkkiin B7, vaan laajemmin pyörätien jatkeen merkitsemiseen liikennevalo-ohjattuun risteykseen. Hallituksen esityksen mukaan pyörätien jatkeen tiemerkin selityksestä esitetään poistettavaksi viides virke. Tämä tarkoittaisi, että pyörätien jatketta (korotettuna tai ilman korotusta) ei merkitä liikennevalo-ohjatuissa ajoradan ylityskohdissa, ellei väistämisvelvollisuutta ole osoitettu liikennemerkeillä B5-B7. Korjaus tehtäisiin, koska liikennevalot eivät tällaisissa ylityskohdissa ole aina toiminnassa ja tällä on vaikutusta väistämissäntöjen kannalta. Jos pyörätien jatke (korotettuna tai ilman korotusta) olisi merkitty suojatien ylityskohdassa myös liikennevalo-ohjatussa risteyksessä ja liikennevalo olisi jostakin syystä pois käytöstä, väistämisvelvollisuus muuttuisi yllättäen pääsäännön vastaiseksi. Väistämisvelvollisuus olisi tällöin pyöräilijällä. Tällainen olisi liikenneturvallisuuden kannalta ongelmallista. Esityksen mukainen sääntelymalli takaisi sen, että suojatietä ylitettäessä, jossa liikennevalot eivät ole päällä, toimittaisiin 24 §:n 4 momentin liikennesäännön mukaan: pyöräilijä väistää risteävää ajoneuvoliikennettä ajoradalle tullessaan.

Autoliitto lausuu esitettävästä 55 §:stä ja tiedustelee, liittyykö pykälään virhe. Esitetty pykälä ei liiton mukaan välttämättä vastaa pykälän perusteluja, koska tyhjäkäynti on perusteluissa osoitetulla tavalla tärkeää myös kuorma-autojen ja linja-autojen jarrujärjestelmien paineilmasäiliöiden kannalta. Varsinkin vanhemman linja-auton paineilmasäiliöt eivät välttämättä täyty joutokäynnillä kahdessa minuutissa.

Liikenne- ja viestintäministeriö lausuu, että 1. lakiesityksen 55 §:n 1 momentissa on Autoliiton osoittama virhe. Siksi ministeriö esittää valiokunnalle, että 55 §:n 1 momenttia muutettaisiin seuraavasti:

Polttomoottorikäyttöisen ajoneuvon moottoria ei saa pitää käynnissä kahta minuuttia pidempään, jos ajoneuvo seisoo muusta syystä kuin pakollisen liikenne-esteen vuoksi. Moottoria saa kuitenkin pitää käynnissä ennen ajoon lähtemistä enintään neljä minuuttia, jos pakkasta on enemmän kuin 15 celsiusastetta. Moottoria saa lisäksi pitää käynnissä ennen liikkeelle lähtemistä tai ajoneuvolla tehtävän työn alkamista ajoneuvon toimintavalmiiksi saattamiseen tarvittavan ajan.

ELY-keskusten yhteisessä lausunnossa lausutaan, että raskaan moottorikelkan ja siihen kytkettävän perävaunun yhteismassa voi olla yli 2000 kiloa. Raskas yhdistelmä voi vahingoittaa maantietä ja nykyisin järjestelyin maanteiden ylityskohdat voivat olla turvallisuusriski.

Maastoajoneuvon kuljettamisesta säädetään 157 §:ssä. Pykälän mukaan maastoajoneuvolla saa ylittää tien ja sillan. Lisäksi maastoajoneuvoa saa erityisissä olosuhteissa kuljettaa tilapäisesti tiellä. Liikenne- ja viestintäministeriö toteaa, että pykälää ei esitetä muutettavaksi tässä hallituksen esityksessä. Yleisesti voi todeta, että ELY-keskus voi liikennemerkillä kieltää raskaan moottorikelkan maantien tai sillan ylityksen kriittisissä kohdissa.

ELY-keskusten mukaan raskaan moottorikelkan ja perävaunun yhdistelmällä on mahdollista kuljettaa kerralla arviolta jopa 20 henkilöä. Raskaan moottorikelkan kuljettamiseen vaaditaan T-luokan ajolupa, jonka voi saada 15 -vuotiaana. T-luokan ajoluvan vaatimustaso ei kuljettajien ikä huomioon ottaen riitä takaamaan kuljetettavien turvallisuutta.

Liikenne- ja viestintäministeriön mukaan hallituksen esitys ei sisällä ajokorttilain muutosesitystä, johon ELY-keskusten ajo-oikeuskysymys liittyy. Ajo-oikeuteen liittyvät kysymyksiä ei ole ministeriön näkemyksen mukaan tarpeen arvioida tämän hallituksen esityksen käsittelyn yhteydessä.

ELY-keskukset lausuvat 187 §:n 3 momentin esityksestä. Esitetyssä uudessa momentissa säädettäisiin, että poliisille olisi lähetettävä välittömästi tiedoksi tien tilapäistä sulkemista koskeva päätös. Näin varmistettaisiin se, että poliisi voisi ennakolta varautua toimintansa kohdentamiseen ja vaihtoehtoisten reittien suunnitteluun.

ELY-keskusten näkemyksen mukaan yksityisten teiden päätöksenteko tien tilapäistä sulkemista koskevissa asioissa ei ole selvä. ELY-keskus kysyy, miten oikaisua yksityistä tietä koskevassa tien sulkemisesta koskevassa asiassa haetaan, millä aikajänteellä ja keneltä, kun yksityisteiden hoitokunnat koontuvat ELY-keskusten mukaan vain kerran vuodessa. Vai onko niin, että koska kyseessä on yksityistie, niin siihen ei ole tällaista oikaisupyynnöoikeutta, paitsi silloin, jos yksityistie saa kunnalta tai valtiolta tienpitoonsa tukea, jolloin yksityistieltä ei saa kieltää tai estää sen satunnaista yleistä käyttöä.

Liikenne- ja viestintäministeriö vastaa keskusten kysymykseen, että yksityisen tien päätöksenteosta säädetään yksityistielain (560/2018) 5 luvussa. Yleisesti voi todeta, että yksityisellä tiellä ylintä päätösvaltaa käyttävät yksityistielain 58 §:n mukaan tieosakkaat tiekunnan kokouksessa. Lain 60 §:n mukaan tiekunta voi pitää kokouksia tarvittaessa. Yksityisteiden päätöksentekoon ei sovelleta hallintolakia, jossa säädetään oikaisuvaatimuksesta.

Helsingin kaupungin ympäristötoimiala on lausunut hallituksen esityksen lisäksi tarpeesta muuttaa 9, 36, 37, 40, 42, 85 ja 86 §:ää sekä liitteen 2 valo-opastimen 2 sekä liitteen 3.9 liikennemerkkiä I13 selitettä. Toimiala toteaa, että samoista säännöksistä on tehty muutosehdotus jo hallituksen esitystä 180/2017 vp käsiteltäessä.

Liikenne- ja viestintäministeriö toteaa, että kaupungin ympäristötoimialan tekemät ehdotukset eivät sisälly käsillä olevaan hallituksen esitykseen. Toimialan ehdotuksia on käsitelty eduskunnassa hallituksen esityksen 180/2017 vp käsittelyn yhteydessä. Liikenne- ja viestintäministeriö on lausunut ehdotuksista vastineessaan liikenne- ja viestintävaliokunnalle. Ministeriöllä ei ole ehdotuksista enempää lausuttavaa.

Kuntaliitto kritisoi lausunnossaan edelleen kuntien velvollisuutta kontrolloida yksityisten tienpitäjien liikenteenohjauslaitteiden asettamista suostumus-menettelyn avulla. Menettelystä aiheutuu Kuntaliiton mukaan kunnille uutta hallinnollista taakkaa, vaikka tehtävä ei ole kunnille uusi. Sen lisäksi Kuntaliitto pitää liikennemerkkien asettamisen siirtymäaikoja kustannussyistä paikoin haasteellisena. Koronaepidemia tuo kuntien taloudenpitoon lisää ongelmia. Kuntaliitto esittää myös kolmen vuoden siirtymäaikaa liikenteenohjauslaitetiedon toimittamiseen Väylävirastolle.

Liikenne- ja viestintäministeriön toteaa Kuntaliiton lausunnosta, että Kuntaliiton lausunnossaan uudelleen esille ottamat asiat eivät sisällyt käsillä olevaan hallituksen esitykseen. Liikenne- ja viestintäministeriö on antanut vastineen asiassa valiokunnalle ja säännökset on eduskunnassa hyväksytty vuonna 2018 hallituksen esittämässä muodossa. Liikenne- ja viestintäministeriön näkemyksen mukaan eduskunnan hyväksymiin säännöksiin ei ole Kuntaliiton ehdottamalla tavalla muutostarvetta. Uusi tieliikennelaki on näiden säännösten osalta voimassa.

Uudet Kuntaliiton ehdotukset liittyvät koulu- ja päivähoitokuljetuksiin. Kuntaliiton mukaan sallittavan ruskeankeltaisen varoitusvalon tulisi näkyä paitsi eteenpäin myös taaksepäin muille kuljettajille.

Toiseksi Liikenne- ja viestintäviraston tulisi tarkemmat määräykset koulu- ja päivähoitokuljetusten merkinnöistä sen sijaan, että se antaa ne vain tarvittaessa.

Liikenne- ja viestintäministeriö lausuu, että ruskeankeltainen varoitusvalo näkyy käytännössä kaikkiin suuntiin. Liikenne- ja viestintävirasto tulee antamaan määräyksen koulu- ja päivähoitokuljetuksiin käytettävistä merkinnöistä.

Liikenneturva lausuu, että liikennemerkki B7 (Väistämisvelvollisuus pyöräilijän tienylityspaikassa) on uusi ja sekoittuu Liikenneturvan näkemyksen mukaan suojatiemerkkiin. Autoilijalle selkeämpi merkki näissäkin tapauksissa olisi Liikenneturvan mukaan merkin B5 ("kärkikolmio") käyttäminen. Sitä voisi käyttää niin rakenteellisesti korotetuissa kuin korottamattomissakin ylityspaikoissa.

Liikenne- ja viestintäministeriön mukaan liikenteenohjauksen suunnitteluohjeen mukaan pyörätien jatkeella risteävälle liikenteelle osoitettu väistämisvelvollisuus tulee ensisijaisesti osoittaa väistämisvelvollisuutta osoittaville liikennemerkkeillä B5 tai B6.

Myös Liikenneturva lausuu esityksestä koulu- ja päivähoitokuljetusten merkintään (148 §) liittyen. Liikenneturvalla ei sinänsä ole sitä vastaan, että koulukyytien merkitsemisestä on laissa yksinkertaiset periaatteet, ja tarkemmat vaatimukset annetaan määräyksillä. Kuitenkin näkemyksemme mukaan ehdotetun 148 §:n vaatimus, että kilven tulee näkyä eteenpäin, ja siten, että "kyytiä odottavat sen riittävän kaukaa näkevät", ei ole turvallisuuden kannalta riittävä vaatimus. Aivan kuten edellä ruskeankeltaisen varoitusvalon merkitys, on tärkeää varoittaa erityisesti takaa samasta suunnasta tulevia kuljettajia siitä, että pysähtyneenä on nimenomaan koulukuljetus. Näin ollen eteenpäin näkymisen lisäksi vaatimuksena tulee olla vastaavasti myös taaksepäin näkyminen riittävän kauas ja riittävän selkeästi.

Liikenne- ja viestintäministeriön mukaan koululais- ja päivähoitokuljetusten merkitsemistä koskevaa sääntelyä esitetään 1. lakiesityksessä uudistettavaksi niin (143 §), että koulu- ja päivähoitokyytiä osoittava merkintätapa yksinkertaistuu. Merkin sijoittamisesta ei ole esityksen mukaan tarpeen säätää laissa tarkasti. Vähimmäisvaatimuksena merkitsemisessä on, että merkintä on sijoittelultaan ja näkyvyydeltään sellainen, että kyytiä odottavat näkevät sen riittävän kaukaa pysäyttääkseen ajoneuvon. Merkin saisi sijoittaa myös ajoneuvon takaosaan. Koska merkitsemistä koskeva sääntely olisi laissa yleisempää, Liikenne- ja viestintävirastolle on tarpeen antaa toimivalta tarvittaessa antaa tarkempia määräyksiä kilven ja kuvun sijoittamisesta, koosta, väreistä sekä heijastavuus- ja valaisuominaisuuksista. Liikenneturvallisuuden kannalta on tärkeää, että esityksen mukaan myös koulu- ja päivähoitokuljetukseen käytettävässä autossa olisi mahdollista jatkossa käyttää vilkkuvaa varoitusvalaisinta.

Liikenne- ja viestintäministeriön korostaa sitä, että tieliikennelain 29 §:n mukaan kaikkia lapsia kohtaan on liikenteessä noudatettava erityistä varovaisuutta, ei vain koulu- ja päivähoitokyydissä olevia lapsia kohtaan.

Liikenneturva on myös huolissaan kuntien liikenteenohjauslaitteiden suostumus-menettelystä sekä liikenteenohjauslaitteen ilmoittamisesta Väylävirastolle, koska niistä aiheutuu kunnille kuluja.

Liikenneturvan ehdottaman aikalisän ottaminen liikenteenohjauslaitteiden ottamisessa ei liikenne- ja viestintäministeriön mukaan ole enää mahdollinen, koska laki on voimassa. Liikenne- ja viestintäministeriö on kommentoinut näitä teemoja edellä Kuntaliiton yhteydessä.

Liikenneturvan mukaan parkkikiekon käyttövelvollisuutta ja siihen liittyvää pysäköintiajan laskentaa esitetään tarkennettavaksi niin että edellisenä päivänä käytetty aika ei vähennä seuraavan päivän parkkiaikaa. Tältä osin itse pykälä ei kuitenkaan ole Liikenneturvan mukaan muuttunut, vaan asia on

ilmaistu pykälän yksityiskohtaisissa perusteluissa. Asia tulisi ilmaista lisäkilven H18 (Aikarajoitus) selitetekstissä.

Liikenne- ja viestintäministeriön mukaan tarkoitettua 1. lakiesityksen 40 §:ää on esitetty hallituksen esityksellä muutettavaksi, ei kuitenkaan ”parkkikiekon” käytön osalta, koska sen käyttämistä ei enää edellytetä pysäköintiajan ilmoittamiseen. Pykälän perustelun mukaan pykälän otsikko muutettaisiin vastaamaan paremmin pykälän sisältöä, samalla pykälän perusteluja täsmennettäisiin. Pykälän 2 momentin mukaan pysäköinnin alkamisajaksi merkittäisiin aika, jolloin ajoneuvo on pysäköity paikalleen. Alkamisaika merkittäisiin pykälän 3 momentissa säädetyllä tavalla, vaikka pysäköinnin enimmäisajan rajoitus on voimassa vain osan pysäköintiajasta. Tämä tarkoittaa myös sitä, että kun enimmäisajan rajoitus tulee uudelleen voimaan, esimerkiksi seuraavan vuorokauden puolella, edellisen aikarajoituksen aikana käytetty aika ei vähennä pysäköintiaikaa. Valittu sääntelymalli on ministeriön mukaan asianmukainen.

Uudessa tieliikennelaissa sen valvonnasta on säädetty 181 §:ssä. Pykälässä ei ole Liikenneturvan mukaan mitään valtuuksia ajoneuvojen katsastajille. Kuitenkin esimerkiksi talvirenkaiden käyttösäädökset ovat tieliikennelaissa. Näin ollen esimerkiksi talvirenkaiden 3 mm:n kulutuspinntavaatimusta ei katsastaja voisi Liikenneturvan mukaan katsastuksen yhteydessä valvoa, vaikka autoa katsastettaisiin selkeästi talvikeliolosuhteiden vallitessa.

Liikenne- ja viestintäministeriön mukaan ajoneuvojen katsastuksesta säädetään ajoneuvolaissa (1090/2002) ja ajoneuvojen katsastustoiminnasta annetussa laissa (957/2013). Ajoneuvolain 53 §:n mukaan ajoneuvo on esitettävä määräaikaikatsastukseen ajoneuvon liikennekelpoisuuden tarkastamiseksi. Määräaikaikatsastuksessa ajoneuvosta tarkastetaan muun muassa, että se on sitä koskevien säännösten mukaisessa kunnossa ja se on turvallinen käytettäväksi liikenteessä. Sen lisäksi Liikenne- ja viestintävirasto on antanut tarkemmat määräykset tarkastuskohteista ja tarkastusmenetelmistä (TRAFICOM/540030/03.04.03.00/2019). Koska ajoneuvolta edellytetään ajoneuvolain mukaan tieliikennelain säännösten mukaisuutta, katsastajalla on toimivalta estää tieliikennelain säännösten vastaisesti rengastetun ajoneuvon käyttäminen tieliikenteessä. Liikenne- ja viestintäviraston määräyksen mukaan tieliikennelain edellyttämä ajoneuvon renkaat ja vanteet ovat tarkastuskohde D6.

Varsinaisen katsastustoiminnan lisäksi ajoneuvolain 73 §:ssä säädetään teknisen tienvarsitarkastuksen suorittamisesta. Pykälän mukaan tekninen tienvarsitarkastus suoritetaan ilman ennakoilmoitusta tieliikennelaissa tarkoitetulla tiellä tai muussa sellaisessa paikassa, missä ajoneuvon tulee täyttää ajoneuvolain tai sen nojalla annettujen säännösten mukaiset vaatimukset. Ajoneuvolain 74 §:n mukaan tekniset tienvarsitarkastukset suorittaa poliisi. Myös Tulli ja Rajavartiolaitos suorittavat teknisiä tienvarsitarkastuksia toimialueellaan. Tekniseen tienvarsitarkastukseen voi osallistua asiantuntijana katsastaja, jolla tulee olla katsastustoimipaikan antama todistus oikeudesta osallistua asiantuntijana tekniseen tienvarsitarkastukseen.

Edellä mainituilla perusteluilla Liikenneturvan mainitsemaa toimivaltaongelmaa ei liikenne- ja viestintäministeriön näkemyksen mukaan ole.

Linja-autoliitto esittää lausunnossaan, että liikenne- ja viestintävaliokunta harkitsisi lausumaa sähköbussien akselipainojen korottamisen selvittämisestä hallituksen esityksessä selostetuilla perusteilla. Käytännössä on liito mukaan osoittautunut, että sähköbussien akselipainot voivat olla ainakin teknisen kehityksen tässä vaiheessa korkeammat kuin mitä pääsäännön mukaan on EU-oikeudessa hyväksytty. Tämän vuoksi Linja-autoliitto on jo aiemmin esittänyt, että myös akselipainojen nostamisen mahdollisuus selvittäisiin ja tarvittavat lainsäädännölliset tai hallinnolliset keinot toteutettaisiin.

Kuten Linja-autoliitto lausunnossaan toteaa, linja-autojen akselimassojen korottaminen on myös EU-oikeudellinen kysymys. Sen lisäksi se on erityisesti tiestön kestäväyyteen ja kunnossapitoon liittyvä kysymys. Linja-auton käyttömassojen korottaminen edellyttää vaikutusten arviointia tienpidon kannalta. Akkutekniikan ja ajoneuvojen rakenteiden kehittyessä linja-autojen massat laskevat eikä liiton esille tuomaa ongelmaa ole enää uusimmissa sähköbussseissa. Linja-autoliitto esittämä näkemys on jo aiemmin tuotu ministeriön tietoon ja sitä on arvioitu yhdessä Liikenne- ja viestintäviraston ja HSL:n kanssa.

Linja-autoliiton mukaan kaukoliikenteen autoissa ei ole rekisteröityjä seisomapaikkoja. Kaukoliikenteen vuoroväli ja -tarjonta ovat olennaisesti kaupunkiliikennettä harvempaa. Useiden yritysten asiakkaat voivat ostaa matkalippuja suoraan myös autoista, jolloin ennakkovarausta ei myöskään vaadita. Tieliikennelain ensimmäisen vaiheen hallituksen esityksen yksityiskohtaisissa perusteluissa on viitattu matkustajamäärän tilapäiseen ylittämiseen vain tilanteissa, jossa auto on varustettu seisomapaikoin. Nykyisin oikeus kattaa myös tilanteet, joissa rekisteröityjä istumapaikkoja ei ole.

Liikenne- ja viestintäministeriö toteaa, että hallituksen esityksessä ei esitä uuden tieliikennelain muuttamista näiltä osin. Kuten liitto lausuu, uuden tieliikennelain mukaan linja-autossa seisoiminen on mahdollista vain, jos siinä on seisomapaikkoja. Sääntely vastaa ministeriön mukaan näiltä osin myös aikaisemmin voimassa olleen ajoneuvojen käytöstä annettua asetuksen tarkoitusta. Tarvetta uuden lain muuttamiseen ei näiltä osin ole.

Linja-autoliittoon tulleen palautteen perusteella sinisistä linja-autopysäkkimerkeistä luopumista pidetään asiakaspalvelun kannalta ongelmallisena. Aiemmin voimassa olleen tieliikenneasetuksen mukaan keltaisilla merkeillä oli osoitettu alueellisen liikenteen pysäkit ja sinisillä kaukoliikenteen pysäkit.

Hallituksen esityksessä ei liikenne- ja viestintäministeriön mukaan esitetä muutosta linja-autopysäkin osoittamiseen. Yleisesti voi kuitenkin todeta, että linja-autopysäkkiä osoittavan liikennemerkkin yhteyteen on mahdollista asettaa myös lisäinformaatiota, esimerkiksi pysäkillä pysähtyvien linja-autoyritysten nimet tai pysähtyvän linjan numeron. Näin toimitaan jo käytännössä useilla pysäkeillä.

Poliisihallituksen mukaan se lausui hyvin laajasti hallituksen esityksen luonnoksesta esityksen valmisteluvaiheessa. Esityksen lausuntopalautetta koskevassa osiossa onkin todettu, että Poliisihallituksen esittämiä asioita on otettu esityksessä huomioon. Hallituksen esitys onkin tieliikennelain sääntelyn osalta pääsääntöisesti hyvä ja huolellisesti valmisteltu, kun asiaa arvioidaan poliisitoiminnan kannalta.

Poliisihallituksen lausunnon mukaan poliisin suurin huoli tieliikennelain uudistamisen osalta liittyy väistämisvelvollisuus risteyksessä -liikennemerkkin sisältöön. Poliisin mukaan liikenneturvallisuushaasteena on se, että liikennemerkkin selitys jättää osittain auki risteyksessä olevien ajoneuvojen ajojärjestyksen. Poliisille ei siis ole selvää se, missä järjestyksessä risteyksessä olevat ajoneuvot ajavat.

Tätä on nyt selkeytetty risteyksessä kääntymisen osalta viittauksella tieliikennelain 24 §:n 2 momenttiin, jossa on säädetty kääntäjän väistämisvelvollisuuksista. Viittaus ei Poliisihallituksen mukaan kuitenkaan täysin ratkaise liikenneympäristöissä olevia tilanteita, joihin tieliikennelain 8 §:ssä säädetyn liikenteenohjaus-hierarkian myötä voidaan ajautua. Poliisihallituksen mukaan väistämisvelvollisuus risteyksessä -liikennemerkkin (B5) osalta tulisi selkeyttää ennen kaikkea ajojärjestystä koskevat kysymykset.

Lisäksi tulisi huolehtia siitä, ettei liikennesääntötasoa ylemmällä tasolla oleva tienkäyttäjä joudu väistämismääräysten osalta huonompaan asemaan suhteessa liikennesääntöjä noudattavaan. Tällainen tilanne olisi Poliisihallituksen mukaan kyseessä silloin, kun pihalta tulijan väistämismääräystä tehostetaan väistämismääräyksen risteyksessä -liikennemerkillä. Tällainen on paitsi huonoa liikenteenohjausta, myös ristiriitaista tieliikenneoikeudellisen luottamusperiaatteen kanssa.

Poliisihallitus on lausunnossaan esittänyt esimerkin, jossa tienkäyttäjä on tulossa ajoneuvolla parkkipaikalta, huoltoaseman pihalta tai muulta vähäiseltä tieltä ja tätä väistämismääräystä on korostettu väistämismääräyksen risteyksessä -liikennemerkillä. Tällöin pihasta tulija, joka olisi liikennesääntöjen mukaan väistämismääräyksen muuhun liikenteeseen nähden, onkin liikennemerkkin vuoksi samalla liikenteenohjaustasolla muiden tienkäyttäjien kanssa. Tilanteissa, joissa pihan tai parkkipaikan liittymää vastapäätä on esimerkiksi katujen risteys, olisi risteyksestä vasemmalle kääntyvä väistämismääräyksen pihasta väistämismääräyksen risteyksessä -liikennemerkkin takaa tulijaan nähden.

Liikenne- ja viestintäministeriö lausuu, että tieliikennelaitilla eduskunta antaa keinot ja välineet tienpitäjille liikenteenohjauksen suorittamiseen. Sen lisäksi 1.6.2020 voimaan tulleella valtioneuvoston asetuksella säädetään liikenteenohjauslaitteiden yhdenmukaisesta käytäntöistä koko maassa. Liikenne- ja viestintävirasto antaa tarkentavia määräyksiä ohjauslaitteiden teknisistä ominaisuuksista. Liikenteenohjauksen suunnittelua ja toteuttamista ohjeistetaan lisäksi Liikenne- ja viestintäviraston, Väyläviraston ja esimerkiksi Kuntaliiton ohjeilla. Ohjeistus on laajaa ja yksityiskohtaista.

Lainsäädännöstä, määräyksistä ja yksityiskohtaisesta ohjeistuksesta huolimatta risteysalueita suunnitellaan ja rakennetaan lainsäädännön ja suunnitteluohjeiden vastaisesti. Yksityisten tienpitäjien, esimerkiksi liikekeskusten ilman kuntien suostumusta asettamat liikennemerkkit pysäköintipaikoilla ovat osa tätä kokonaisuutta.

Poliisin toiminnan kannalta väärin suunnitellut risteykset ovat liikennesääntöjen soveltamisessa ja liikenneturvallisuudessa ongelmallisia. Poliisin tehtävä on ollut ja on myös jatkossa tieliikennelain valvojana se, että se informoi tienpitäjää virheellisesti toteutetuista risteyksistä tai muista hankalista liikennejärjestelyistä. Tienkäyttäjien ja rikosvastuun asianmukaisen kohdentamisen kannalta on tärkeää, että väärin toteutettu liikennejärjestely tulee esille myös liikenneonnettomuutta koskevassa esitutkinnassa. Tienpitäjällä on vastuu liikenneturvallisuudesta toteuttamalla lainsäädännön ja suunnitteluohjeiden mukaisia risteyksiä.

On kuitenkin myös niin, että liikenneonnettomuuksia tapahtuu lainsäädännön tai suunnitteluohjeiden vastaisesti toteutettujen risteysjärjestelyjen vuoksi harvoin. Tämä johtuu esimerkiksi siitä, että ajoneuvojen kuljettajat eivät välttämättä ole tienneet ”kärkikolmion” tarkoittaneen väistämismääräystä vain risteävää liikennettä kohtaan. Sen sijaan tienkäyttäjät ovat väistäneet kaikkia risteyksessä olevia ajoneuvoja niiden tulosuunnasta riippumatta ”kärkikolmion” takaa tullessaan. Uuden lain myötä noudatettu käytäntö on sisällytetty ”kärkikolmion” liikennesääntöön ja uuden lain myötä myös ”kärkikolmiolla” ja ”stop-merkillä” on sama väistämismääräyksen. Kovin yleisessä tiedossa ei ole ollut se, että näillä kahdella liikennemerkillä on ollut erilainen väistämismääräyksen.

Poliisihallitus esittää, että olisi tarkoituksenmukaista siirtää 3 §:n 2 momentti kokonaan tieliikennelain 3 lukuun, mutta siten, että se koskisi kaikkia tienkäyttäjää, ei vain ajoneuvon kuljettajia. Sen luonteva paikka olisi 20 §:ssä, koska jalankulkijan osalta samasta velvollisuudesta on säädetty lain 13 §:n 1 momentissa.

Poliisihallituksen tarkoittama virke kuuluu seuraavasti: Liikennettä ei saa tarpeettomasti estää eikä haitata. Liikenne- ja viestintäministeriö toteaa tämän säännöksen olevan selvästi periaatetyyppinen, koska se ei konkreettisesti ilmaise tienkäyttäjälle, mitä estäminen tai haittaaminen ovat. Tällä on yhtymäkohta myös laillisuusperiaatteeseen, joka edellyttää rikkomusäännökseltä täsmällisyyttä ja tarkkarajaisuutta. Ajoneuvojen osalta liikenteen haittaaminen ja estäminen konkretisoituvat usean liikennesäännön noudattamattomuuden kautta, esimerkiksi väistämissääntöjen noudattamattomuuden tai riittävien ajoneuvojen välisen etäisyyden noudattamattomuuden kautta. Jalan kulkemiseen ei ole ajoneuvolla ajamiseen verrattavaa yksityiskohtaista sääntelyä ja siksi haittaamista ja estämistä koskeva säännös on perusteltu. Ministeriön näkemyksen mukaan tarvetta virkkeen sisällyttämiseen liikennesääntöjen joukkoon ei ole.

Poliisihallitus ehdottaa myös, että koulukuljetuskilpi näkyisi aina myös taaksepäin. Tällä mahdollistettaisiin se, että kuljetusta takaapäin lähestyvä tienkäyttäjä kilven nähdessään ymmärtäisi ennakoita kuljetuksen lähellä olevia lapsia.

Näiltä osin liikenne- ja viestintäministeriö viittaavat Kuntaliiton ja Liikenneturvan kohdalla lausuttuun. Lisäksi voi todeta sen, että riippumatta siitä, mitä matkustajia pysäytetystä ajoneuvosta poistuu, lähestyvän ajoneuvon kuljettajan tulee noudattaa varovaisuusvelvollisuutta suhteessa näihin tienkäyttäjiin. Jos ajoneuvosta poistuu lapsia, näiden osalta tulee noudattaa erityistä varovaisuutta ja ennakoita heidän mahdollista poikkeuksellista liikkumistaan. Kyse ei ole tällöin vain koulu- ja päivähoitokuljetuksista, vaan myös esim. urheiluseurojen kuljetuksista tai koulun lähelle pysähtyneestä linjaliikenteen bussista.

Poliisihallitus huomauttaa 1. lakiesityksen 164 §:stä, jossa on kirjoitusvirhe: pykälän 1 momentin 1 kohdan mukaan liikennevirhemaksu voitaisiin määrätä 1–35 §:n noudattamatta jättämisestä. Ajoneuvolla ajamista koskevat liikennesäännöt alkavat 17 §:ssä, jossa on säädetty ajoneuvon kuljettajaa koskevista yleisistä vaatimuksista. Jos moottorittoman ajoneuvon kuljettajan liikennevirhemaksun piiriin kuuluvat liikennesäännöt tulisi aloittaa jostakin, olisi se joko 17 §: tai 18 §.

Liikenne- ja viestintäministeriön mukaan 164 §:n 1 kohdassa on kirjoitusvirhe. Ministeriön esittää valiokunnalle, että momentin 1 kohta säädettäisiin seuraavasti:

”Polkupyöräilijälle tai muulle moottorittoman ajoneuvon kuljettajalle taikka 53 §:n 2 momentissa tarkoitettulle tienkäyttäjälle voidaan määrätä lain tahallisuudesta tai huolimattomuudesta tapahtuneesta rikkomisesta 40 euron liikennevirhemaksu, jos tämä jättää noudattamatta:

1) 18–35, 41–51, 53, 54 tai 56–62 §:ssä säädettyä ajoneuvon kuljettajaa koskevaa liikennesääntöä;”

Esityksen perusteluissa, jotka koskevat 164 §:n alaan kuuluvia liikenne rikkomuksia, on mainittu erikseen se, että 164 §:n liikennevirhemaksulaji koskee myös tieliikennelain 53 §:n 2 momentissa säädettyjä tienkäyttäjiä eli ratsastajaa, suurikokoisen eläimen taluttajaa sekä eläimen vetämän ajoneuvon kuljettajaa. Tässä säännöksessä myös todetaan, että noudatettava moottorikäyttöisellä ajoneuvolla ajamista koskevia liikenteenohjauksen merkkejä, liikenteenohjauslaitteita ja liikennesääntöjä.

Tämä tarkoittaa sitä, että ratsastajan, suurikokoisen eläimen taluttajan ja eläimen vetämän ajoneuvon kuljettajan on noudatettava moottorikäyttöisen ajoneuvon kuljettajan säännöksiä, mutta liikennevirhemaksu määrätään moottorittoman ajoneuvon kuljettajan liikennevirhemaksulajin mukaan. Näin ollen 166 §:n 1 momentin 1 kohdassa oleva viittaus 53 §:ään on tarpeeton, koska se on jo 164 §:n 1 momentin 1 kohdassa.

Liikenne- ja viestintäministeriön mukaan Poliisihallituksen huomautus on asianmukainen ja siksi 1. lakiesityksen 166 §:n 1 momentin 1 kohta tulisi kuulua seuraavasti:

”Moottorikäyttöisen ajoneuvon kuljettajalle voidaan määrätä 100 euron liikennevirhemaksu,

jos hän tahallaan tai huolimattomuudesta rikkoo, mitä:

1) 18–22, 24–35, 41–51, 54 tai 56–62 §:ssä säädetään liikennesäännön noudattamisesta.”

Pyöräliitto lausuu, että yksisuuntaisilla kaduilla, joilla sallitaan kaksisuuntainen pyöräliikenne, käytetään lisäkilpeä sekä moottoriajoneuvoliikenteen suuntaan että kiellettyyn ajosuuntaan. Liitto ehdottaa, että lakiin lisätään liikennemerkki, jolla pyöräilyn kaksisuuntaisuutta voidaan korostaa ja näin vähentää liikenteen aggressioita, joita on ollut jonkin verran vastaavilla kaduilla Ruotsissa. Liitto ehdottaa, että liikennemerkissä otetaan mallia Ranskasta, jossa on käytössä merkki yksisuuntaista katua ajaville.

Liikenne- ja viestintäministeriö toteaa, että Pyöräliiton esitys ei sisälly hallituksen esitykseen eikä sitä näin ollen ole arvioitu esitystä valmisteltaessa. Ehdotuksen mukaan kyseessä olisi kolmas samaa liikennejärjestelyä osoittava liikennemerkki. Uuden merkin sijaan ministeriö painottaa suunnitteluohjeiden noudattamista, jolloin kaksisuuntainen liikenne tulisi uuden liikennemerkin sijaan osoittaa myös kadun rakenteellisilla järjestelyillä, jolloin erityinen järjestely saadaan tienkäyttäjille parhaiten näkyväksi ja erottuvaksi.

Pyöräliitto ehdottaa jälleen taajama-alueen yleisnopeuden 50 kilometriä tunnissa yleisrajoituksen laskemista. Se lausuu yleisimmän nopeusrajoituksen olevan taajamissa 40 kilometriä tunnissa.

Liikenne- ja viestintäministeriö toteaa, että taajaman yleisnopeuden laskemista ei ole esitetty hallituksen esityksessä. Asiaa on arvioitu uuden tieliikennelain valmistelussa. Sen lisäksi liikenne- ja viestintävaliokunta on ottanut kantaa mietinnössään 16/2018 vp ja todennut, että taajamien nopeusrajoitukset sopivat olosuhteiden erilaisuudesta johtuen yleistä säännöstä paremmin tapauskohtaisesti liikenteenohjauslaitteilla osoitettaviksi. Valiokunta myös painotti, että taajama-alueiden nopeusrajoitusten alentaminen olisi edullista sekä liikenneturvallisuuden että ympäristön kannalta, ja kannustaa tienpitäjiä taajamanopeuksien alentamiseen liikenteen suunnittelussa. Ministeriöllä ei ole asiassa enempää lausuttavaa.

SKAL ry on lausunnossaan katsonut, että 109 §:n 3 momentin vaatimus kuorman pystysuuntaisen liikkeen estämisestä on tarpeettoman tiukka ja on tämän näkemyksen esittänyt tammikuussa lausunnossaan hallituksen esitysluonnokseen. Hallituksen esityksen perusteluissa on huomioitu SKAL:n esitys. Itse pykälätekstiä ei ole kuitenkaan muutettu.

Liikenne- ja viestintäministeriön yhtyy SKAL:n näkemykseen ja esittää, että 109 §:n 3 momentti korjattaisiin kuulumaan seuraavasti:

”Kuorman varmistuksen lujutta määritettäessä saa ottaa kitkavoiman tarjoaman pidätyskyvyn huomioon. Kuormakorin pohjan ja kuorman välisen kitkavoiman tarjoaman pidätyskyvyn saa kuitenkin ottaa huomioon vain, kun kuorman liikkuminen tärinän vaikutuksesta kuormakoriin nähden on estetty sitomalla, tukemalla tai muulla vastaavalla tavalla”.

Sisäministeriö lausuu 1. lakiesityksen 156 §:n 1 momentista. Sen mukaan mainittua varoitusvalaisinta saa käyttää myös poliisin, Tullin ja Rajavartiolaitoksen käyttämässä ajoneuvossa, joka ei ole hälytysajoneuvo. Esityksen mukaan sanamuoto palautuisi siten samaksi kuin mitä se oli hallituksen

esityksessä (HE 180/2017 vp). Kyseistä momentin sanamuotoa kuitenkin muutettiin liikenne- ja viestintävaliokunnan mietinnössä johdosta (LiVM 16/2018 vp), jossa todetaan, että saamansa selvityksen perusteella valiokunta katsoo, että pykälässä mainittua varoitusvalaisinta tulee voida käyttää myös sellaisissa ajoneuvoissa, jotka eivät ole erityisesti valmistettuja tai varustettuja. Tällainen tarve voi liittyä esimerkiksi erilaisissa yhteiskunnan häiriötilanteissa. Valiokunta muutti pykälän muotoilua siten, että kyse ei siten tarvitse olla esimerkiksi varsinaisesta poliisijoneuvosta vaan kyseeseen voisi tulla mikä tahansa poliisiin, Tullin tai Rajavartiolaitoksen käyttämä ajoneuvo ajoneuvon käyttötehtävän sitä edellyttäessä. Sisäministeriön poliisiosasto näkemyksen mukaan esitetty muutos ei siksi ole perusteltu ja tarpeellinen.

Liikenne- ja viestintäministeriö yhtyy sisäministeriön ehdotukseen ja esittää, että tieliikennelain 156 §:n 1 momenttia ei muuteta hallituksen esityksessä 17/2020 vp esitetyllä tavalla. Siten voimaan jäisi alkuperäinen, lailla 729/2018 hyväksytty 156 §:n 1 momentti.

Taksiliiton mukaan koulukuljetusajoneuvojen merkitseminen lähteen vain siitä näkökulmasta, että merkinnän tarkoitus on lähinnä se, että kuljetusta odottava tunnistaa saapuvan ajoneuvon. Tämä on liiton mukaan kuitenkin vain merkinnän osatarkoitus. Liiton mukaan koululaiskuljetusajoneuvo tulee merkitä myös ajoneuvon takaosaan.

Liikenne- ja viestintäministeriö viittaa edellä Liikenneturvan kohdalla asiassa lausuttuun.

Tieliikennelain 95 §: n mukaan alle 15-vuotiaan lapsen kuljetuksessa lain 94 §:n mukaisen turvalaitteen käytöstä huolehtii ilman huoltajaa kuljettaja, paitsi linja-autoissa. Koska koulu- ja päivähoitokuljetuksia hoidetaan varsin paljon myös pienillä M2-luokan linja-autoilla, niin Taksiliiton mukaan turvallisuusvaatimukset tulisi olla samat ko. ajoneuvoissa kuin käytännössä vastaavissa isoissa takseissa. Taksiliiton mukaan ei ole mitään liikenneturvallisuuteen liittyvää perustetta, että koulukuljetuksia hoidettaessa 1+9 henkilön autolla, lasten turvallisuudesta ei huolehdita vastaavasti kuin 1+8 henkilön autossa. Siksi Taksiliitto ehdottaa tieliikennelain 95 §:n 1 momentin tekstiä muutettavaksi muotoon:

”Lapsen mukana matkustava holhooja tai huoltaja on vastuussa siitä, että alle 15-vuotiasta lasta kuljetetaan asianmukaista turvalaitetta käyttäen. Jos huoltaja ei ole lapsen mukana, ajoneuvon kuljettajan on, M3-luokan linja-auton kuljettajaa lukuun ottamatta, huolehdittava siitä, että alle 15-vuotias lapsi matkustaa asianmukaista turvalaitetta käyttäen.”

Taksiliiton ehdotus vastaisi vuoden 1981 tieliikennelain (267/1981) sanamuotoa. Säännöksen sanamuoto muutettiin uudella tieliikennelailta yleiskielisempään muotoon, vaikka tarkoituksena ei ollut tehdä asiallista muutosta. Lainkohdan perusteluissa todetaan, että ”...momentti vastaisi tieliikennelain 88 c §:n 1 momenttia” (HE 180/2017, sivu 229). Liikenne- ja viestintäministeriö ei siten vastusta lainkohdan muuttamista Taksiliiton esittämällä tavalla entiseen muotoonsa. Tieliikennelain 95 §:n 1 momentti voisi siten muuttua kuuluisi siten seuraavasti:

”Lapsen mukana matkustava huoltaja on vastuussa siitä, että alle 15-vuotiasta lasta kuljetetaan asianmukaista turvalaitetta käyttäen. Ellei huoltaja ole lapsen mukana, ajoneuvon kuljettajan on, M3-luokan linja-auton kuljettajaa lukuun ottamatta, huolehdittava siitä, että alle 15-vuotias lapsi matkustaa edellä 94 §:ssä säädetyllä tavalla turvalaitetta käyttäen.”

Vammaisten henkilöiden oikeuksien neuvottelukunta VANE lausuu, että tieliikennelain 167 §:n mukaisesti (Henkilökohtaisen turvalaitteen käyttöä moottorikäyttöisessä ajoneuvossa koskevat rikkomukset) ajoneuvon kuljettajalle ja matkustajalle voidaan määrätä 70 euron liikennevirhemaksu turvavyön tahallisesta tai huolimattomuudesta tapahtuneesta käyttämättä jättämisestä ajon aikana. Tämä

koskee mm. huoltajaa tai kuljettajaa, joka tahallaan tai huolimattomuudesta laiminlyö 95 §:ssä säädetyn alle 15-vuotiaiden lasten turvalaitteen käyttöä koskevan velvollisuuden moottorikäyttöisessä ajoneuvossa, ja kuljettajaa, joka tahallaan tai huolimattomuudesta laiminlyö 95 §:n 2 momentissa säädetyn invataksikuljetuksen turvallisuutta koskevan velvollisuuden. Pykälää ei tältä osin ole ehdotettu muutettavaksi, mutta VANE pitää 70 euron liikennevirhemaksua matalana ottaen huomioon, että rikkomus vaarantaa haavoittuvassa asemassa olevan matkustajan terveyden ja turvallisuuden.

Kuten VANE toteaa, tieliikennelain 167 §:n rikkomustunnusmerkistöjen virhemaksun rahamäärä ei ole esitetty muutettavaksi. Liikenne- ja viestintäministeriön näkemyksen mukaan rikkomuksesta määrättävän rahamaksun määrää ei ole tarpeen muuttaa tässä yhteydessä. Jos tieliikennelain vastainen menettely on omiaan vaarantamaan toisen tienkäyttäjän turvallisuutta, teko tai laiminlyönti on mahdollista lukea syyksi myös rikoslain 23 luvun 1 tai 2 §:n liikenneturvallisuuden vaarantaminen tunnusmerkistön mukaan.

Yksityisten katsastustoimipaikkojen Liitto YKL lausuu, että tieliikennelain valvonnan määritelmässä ei ole nimetty katsastajaa minkään osa-alueen valvojaksi. Moni tekninen yksityiskohta on kuitenkin siirretty uuteen tieliikennelakiin vanhasta käyttöasetuksesta, ja tähän asti näiden teknisten vaatimusten täyttymistä on valvottu katsastuksessa. Jollei tieliikennelain valvontavastuuta mitenkään mahdollisteta katsastukselle, jää näiden seikkojen valvonta yksinomaan poliisin hoidettavaksi samalla lisäten Poliisin resurssitarvetta. Jos lisäystä ei tehdä, ei katsastuksessa esim. missään tilanteessa voitaisi henkilöautojen osalta edellyttää renkailta yli 1,6mm urasyvyyttä, edes talviolosuhteissa. Pitäisimme siksi erittäin tärkeänä, että 181§ tulisi täydentää seuraavalla tavoin: ”Ajoneuvojen katsastuksessa valvotaan tämän lain 5 luvun ajoneuvojen renkaita, mittoja, massoja ja kuormituksia koskevien säännösten noudattamista.”

Liikenne- ja viestintäministeriö viittaa tässä Liikenneturvan kohdalla asiasta lausuttuun.

Liikenne- ja viestintävirasto Traficom lausuu, että 1. lakiesityksen 109 § perustelujen mukaan (s. 46) lakiehdotuksessa esitettäisiin muutoksia myös 109 §:n 3 momenttiin, mutta nämä muutosehdotukset näyttäisivät jääneet pois itse lakiehdotuksesta.

Liikenne- ja viestintäministeriö yhtyy Liikenne- ja viestintäviraston näkemykseen ja viittaa SKAL:n kohdalla asiasta lausuttuun.

Moottorikelkkailua koskevat ehdotukset

Matkailu- ja Ravintopalvelut MARA ry lausuu, että uudella tieliikennelailla on muutettu lasten kuljettamista satulamallisella istuimella varustetussa ajoneuvossa. Maran mukaan uusi säännös on hyväksytty ilman vaikutusten arviointia, mikä voi MARAN mukaan johtaa siihen, että ohjelmopalveluiden kelkkasafareilla käyttämästä kalustosta tulee lasten ja perheiden kuljettamiseen tarpeettomia. MARA viittaa lausunnossaan uuden tieliikennelain 94 §:n 4 momenttiin, jota sen mukaan sovellettaisiin siten myös moottorikelkan reellä lapsia kuljetettaessa. Momentin mukaan alle 135 senttimetriä pitkän lapsen kuljettamiseen ohjaustangolla ja satulamallisella istuimella varustetussa ajoneuvossa on käytettävä lapsen kuljettamiseen soveltuvaa istuinta tai lasten turvalaitetta. MARA edellyttää, että voimassa oleva tieliikennelain 94 §:n 4 momentti muutetaan vastaamaan vuoden 1981 lain muotoa.

Liikenne- ja viestintäministeriön toteaa MARAN lausunnosta, että henkilökuljetukseen maastoajoneuvon perävaunulla, esimerkiksi moottorikelkan reellä, sovelletaan tieliikennelain 149 §:n 3 momenttia, jonka mukaan moottorikelkan perävaunussa saa kuljettaa henkilöitä moottorikelkkailureitillä. Sen lisäksi tieliikennelain 94 §:n 6 momentissa (ei 4 momentissa) säädetään enintään 135 senttimetriä pitkän lapsen kuljettamisesta perävaunussa. Momentin mukaan alle 135 senttimetriä pitkän lapsen kuljettaminen [muussa

kuin tässä pykälässä tarkoitettussa] ajoneuvossa on sallittua vain, jos ajoneuvossa on lapsen kuljettamiseen soveltuva istuin ja turvavyö taikka lasten turvalaite.

Liikenne- ja viestintäministeriön näkemyksen mukaan perusteluita tieliikennelain 94 §:n 4 momentin muuttamiselle ei MARA:n ehdottamalla tavalla ole.

Edellä mainitun tieliikennelain 94 §:n 6 momentin mukaan moottorikelkan perävaunussa tulee aina olla soveltuva istuin ja turvavyö tai lasten turvalaite. Velvoite on säädetty ehdottomaan muotoon, mikä on osin seurausta siitä, että ennen uutta tieliikennelakia lasten kuljettamiseen perävaunussa ja perävaunun turvalaitteista ei ollut säännöksiä lainkaan. Lain nimenomainen tarkoitus on lisätä lasten kuljettamisen turvallisuutta kaikissa ajoneuvotyypeissä.

On kuitenkin myös niin, että moottorikelkkojen vetämille perävaunuille ei ole standardeja tai muita turvalaitteiden teknisiä vaatimuksia. Lain 94 §:n 6 momentissa tarkoitettua ”soveltuva istuinta” ei ole määritelty eikä sille ole vaatimuksia kuten esimerkiksi autojen istuimille on. Myöskään momentissa tarkoitettulle turvavyölle ei ole vaatimuksia.

Siksi liikenne- ja viestintäministeriön esittää valiokunnalle, että tieliikennelain 94 §:ään lisättäisiin uusi 6 momentti ja nykyinen 6 momentti siirrettäisiin pykälän 7 momentiksi. Uusi 6 momentti kuuluisi tällöin seuraavasti:

”Alle 135 senttimetriä pitkää lasta moottorikelkan ja raskaan moottorikelkan perävaunussa kuljetettaessa on käytettävä turvavyötä tai turvalaitetta, jos ajoneuvossa on turvavyöt tai lasten turvalaite on muuten ajoneuvoon asennettavissa.

Ministeriön mukaan esitettävä uusi sääntely vastaisi lain 94 §:n 2 momentin sääntelymallia henkilö-, paketti- ja kuorma-autojen lasten turvavöiden ja turvalaitteiden käytön osalta, eli turvavyötä tai turvalaitetta olisi käytettävä aina myös moottorikelkan perävaunussa, jos sellainen on perävaunuun asennettu. Säännös mahdollistaisi MARA:n lausunnossa kuvatulla tavalla nykyisten jo käytössä olevien moottorikelkkojen perävaunun hyödyntämisen.

MARA ehdottaa lausunnossa, että moottorikelkan perävaunussa lasten ei tarvitsisi käyttää tyyppihyväksyttyä suojakypärää ja ehdottaa jo voimassa olevaan lakiin poikkeussäännöstä. Liitto perustelee ehdotustaan sillä, että moottorikelkkailuun tyyppihyväksytty suojakypärä rasittaa hennon lapsen niskaa. Moottorikelkkailu eroaa liiton mukaan kaksipyöräisellä moottorikäyttöisellä ajoneuvolla liikkumisesta, koska moottorikelkkailussa lapsen pää joutuu heiluntaliikkeeseen. Lapsi voi matkustaessaan torkahtaa, jolloin pää voi yllättäen heilahtaa. Tyyppihyväksytty kypärä voi aiheuttaa piiskaliikkeen. Lapsille tulisi MARA:n mukaan hyväksyä käyttöön laskettelukypärä, joita ohjelmopalveluyrityksen ovat käyttäneet. Laskettelukypärä ei aiheuta lapsille riskiä niskavammoista. MARA myös viittaa liikenne- ja viestintäministeriön kirjeeseen sisäministeriölle vuonna 2003, jonka mukaan pienen lapsen hento rakenne on sellainen erityinen syy, jonka perusteella tyyppihyväksyttyä suojakypärää ei tarvitse käyttää.

Liikenne- ja viestintäministeriö lausuu, että MARA ehdottaa tieliikennelain 93 §:n muuttamista, joka ei sisällyt käsillä olevaan hallituksen esitykseen. Liiton mukaan vuoden 1981 laissa oli poikkeussäännös, joka mahdollisti laskettelukypärän käyttämisen lapsella moottorikelkalla matkustajalla. Liikenne- ja viestintäministeriön näkemyksen mukaan vuoden 1981 tieliikennelaki ei mahdollistanut laskettelukypärää tai mitään tyyppihyväksymätöntä suojakypärää moottorikäyttöistä ajoneuvoa kuljetettaessa ja sen matkusta-

jana. Vuoden 1981 tieliikennelain 62 § kuitenkin mahdollisti sen, että kuljettajan ja matkustajan ei tarvitse käyttää tyyppiltään hyväksytyä suojakypärää, jos sairaus tai vamma taikka muu erityinen syy estää suojakypärän käytön.

Vuoden 1981 tieliikennelaissa ei säädetty tai pykälän perusteluissa ei mainittu, että lapsi sai käyttää laskettelukypärää moottorikelkkailtaessa. Laissa ei säädetty tai sen perusteluissa ei myöskään mainittu, mikä oli sellainen ”erityinen syy” tyyppihyväksytyyn kypärän käyttämättömyyteen, tai millaiselle kypärällä tyyppihyväksytyyn kypärän sai korvata.

Vuoden 1981 lain sääntelymalli (”muu erityinen syy”) oli ongelmallinen muun ohella vastuukysymysten kannalta ja tällaisesta sääntelymallista uudessa laissa oli luovuttava. Laki mahdollisti minkä tahansa syyn olla käyttämättä kypärää ja erityisesti säännöksen rikkomisen kannalta käyttösäännös ei täyttänyt tarkkarajaisuuden ja täsmällisyyden vaatimusta. Uudessa tieliikennelaissa on pyritty luopumaan suoja- ja turvalaitteiden käyttöön liittyvistä poikkeuksista.

Ministeriö lausuu, että lapsille on nykyisin saatavilla asianmukaisia tyyppihyväksyttäjä ja moottoriliikenteeseen tarkoitettuja kypäriä. Yhdessä niskatuen kanssa tällainen suojakypärä on suojaustasoltaan erinomainen ja antaa hyvän suojan pienellekin lapselle missä tahansa moottoriliikenteessä.

Ministeriö toteaa lisäksi, että uuden tieliikennelain 93 §:n 2 momentin 2 kohta mahdollistaa sekä aikuisten että lasten matkustamisen sekä moottorikelkassa että sen perävau- nussa ilman suojakypärää maksimissaan 20 kilometriä tuntinopeudella liikuttaessa. Ministeriö huomauttaa, että alle 20 kilometriä tunnissa nopeuksissa suojakypärän käyttö on myös erittäin suositeltavaa.

Lapland Safaris Group Oy lausuu, että uudessa tieliikennelaissa on tehty merkittäviä ihmisten terveyden ja ohjelmapalvelutoimialan asiakasturvallisuuden näkökulmasta heikentäviä muutoksia moottorikelkkailureittien käyttöön sekä hyväksytyyn suojakypärän käyttövelvollisuuteen liittyen. Yrityksen lausunnon mukaan sen esittämistä huomautuksista huolimatta lainvalmistelu ja vaikutusten arvioinnit ovat jääneet puutteellisiksi.

Liikenne- ja viestintäministeriö toteaa, että eduskunta hyväksyi vuonna 2018 moottorikelkkailureittiä ja moottorikelkan suojakypärää koskevat säännökset, jotka tulivat voimaan 1.6.2020. Yritys ei esittänyt moottorikelkkailureitin käyttöön ja suojakypärän käyttöön muutoksia lakia valmisteltaessa. Yrityksen käsillä olevan hallituksen esityksen valmistelun yhteydessä esittämät muutosehdotukset eivät sisälly nyt käsiteltävään hallituksen esitykseen eikä ehdotuksille ole tämän vuoksi tehty vaikutustenarviointia.

Lapland Safaris Group Oy lausuu myös olevan ongelmallista, jos koira- ja porovaljakoiden tapaiset moottorittomat ajoneuvot saavat lähtökohtaisesti mennä moottorikelkkareitille, jotka aikaisemmin on varattu ja suunniteltu yksinomaan moottorikelkkailulle. Yrityksen mukaan pahimmillaan moottorikelkkailureitillä reitillä kohtaavat uuden lain jälkeen suksin liikkuvat lapsiperheet, koira- ja porovaljakot ja ratsastajat. Kapeilla reiteillä ei ole kaistamerkintöjä eikä poro- ja koiravaljakoita voi edes ohjastaa kaistoja pitkin vaan eläimet valitsevat omat linjansa. Ohjastaja voi ainoastaan pysäyttää ja saattaa liikkeelle eläinvaljakot. Siksi eläimille on tehty omat reitit, joilla yllättävät tilanteet voidaan ennakoita ja minimoida muu liikenne on suljettu reiteiltä pois. Lapissa on kuitenkin yrittäjiä, joilla on kiusaus säästää kustannuksissa ja siirtä turvallisuu- den kustannuksella.

Liikenne- ja viestintäministeriö toteaa, että 1.6.2020 kumoutuneen tieliikenneasetuksen (182/1982) 18 §:n liikennemerkkin 426 (Moottorikelkkailureitti) mukaan moottorikelkkailureiteillä sai myös aikaisemmin hiihtää ja ratsastaa. Myös muiden kuin tieliikennekäyttöön

tarkoitettujen eläinten vetämien laitteiden kuljettaminen oli reitillä sallittua, koska ajoneuvolain 19 §:n mukaan tällainen laite ei ole ajoneuvolaissa tarkoitettu ajoneuvo. Ajoneuvolain 19 §:n mukaan moottorittomaksi ajoneuvoksi katsotaan tieliikenteeseen tarkoitettu ja varustettu eläimen vetämä vaunu ja reki, jolta koon ja käyttötarkoituksen vuoksi on tarpeellista edellyttää keskeisten ajoneuvoja koskevien turvallisuusvaatimusten kuten heijastin- ja valaisinvaatimusten täyttymistä.

Samasta syystä eläimen vetämän ajoneuvon kieltäminen uudessa tieliikennelaissa moottorikelkkailureitti –liikennemerkissä ei estäisi eläimen vetämän laitteen käyttämistä reitillä.

Koiran ja poron vetämää pulkkaa ja rekeä ei koon ja käyttötarkoituksen vuoksi useinkaan ole tarkoitettu tieliikennekäyttöön vaan maastoliikennekäyttöön. Koska ajoneuvolaissa ei ole tarkkarajaista määritelmää eläimen vetämälle vaunulle tai reelle, sen käyttötarkoituksesta päättää laitteen käyttäjä. Tämä tarkoittaa, että eläimen vetämällä laitteella saa ajaa sekä tiellä että maastossa. Maastoliikennelain kannalta tällainen eläimen vetämä laite, mutta myös eläimen vetämä ajoneuvo on jokamiehenoikeuteen kuuluva liikumisväline. Hallituksen esityksen lausuntokierroksella Tunturi-Lapista saadun lausunnon mukaan koiravaljakoilla on liikuttu yleisesti myös moottorikelkkailureiteillä.

Ministeriö toteaa myös, että valjakolla tiellä liikuttaessa tienkäyttäjän tulee noudattaa liikennesääntöjä. Eläimen vetämällä ajoneuvolla, joka on tarkoitettu tieliikennekäyttöön, noudatetaan ajoneuvolla ajamista koskevia liikennesääntöjä, koska kyse on ajoneuvosta, ja muulla eläimen vetämällä laitteella jalankulkijaa koskevia liikennesääntöjä, koska kyse ei ole ajoneuvosta. Esimerkiksi eläimen vetämän ajoneuvolla on ajettava tien oikeassa reunassa. Ministeriöön on tullut yhteydenottoja Lapista siitä, että maantiellä yhdessä autojen ja jalankulkijoiden kanssa koiravaljakolla liikuttaessa ei kuitenkaan noudateta liikennesääntöjä; valjakoilla ajetaan liian lujaa ja koirat eivät pysy maantiellä omalla kaistallaan. Koirat myös pelottavat jalankulkijoita. Siksi yhteydenotoissa on todettu, että valjakon paikka ei ole maantiellä vaan maastossa.

Lapland Safaris Group Oy lausunnon mukaan moottorikelkkailureitit ovat maastoreitteinä kapeita ja näkyvyys metsässä on huono. Myös pimeys ja liukkaus aiheuttavat erityisiä haasteita maastoliikkumisessa. Eläinten käyttäytyminen on arvaamatonta. Reitinkäyttäjien nopeuserot ovat merkittävät ja näkyvyys ja sekä kyky reagoida huono.

Liikenne- ja viestintäministeriön mukaan Suomessa on moottorikelkkailureittejä noin 3800 kilometriä. Moottorikelkkareittien lisäksi maastossa on moottorikelkkauria, jotka ulkoisesti eivät käytännössä poikkea reiteistä, noin 16 000 kilometriä. Moottorikelkkaurilla moottoriliikenne on sallittu maanomistajan luvalla. Eläimen vetämien ajoneuvojen käyttäminen ja muu eläimillä tapahtuva liikkuminen on moottorikelkkaurilla vapaata ja jokamiehenoikeuteen perustuvaa. Myös moottorikelkkaurat ovat kapeita ja näkyvyys niillä on huono. Pimeys ja liukkaus aiheuttavat haasteita liikuttaessa missä tahansa; kadulla, maantiellä tai maastossa, ja eläinten käyttäytyminen voi olla missä tahansa arvaamatonta. Liikkujien nopeuserot ovat kaikenlaisilla teillä merkittävät ja siksi olosuhteiden edellyttämä varovaisuusvelvollisuus koskee kaikenlaisia tienkäyttäjiä ja maastossa liikkuja.

Lapland Safaris Group Oy:n näkemyksen mukaan moottorikelkkailureittiä koskeva sääntely tulee aiheuttamaan onnettomuuksia sekä imagohaittaa talvimatkailulle.

Edellä on todettu, että moottorikelkkailureiteillä ovat aikaisemmin liikkuneet jalankulkijat, ratsastajat, hiihtäjät, koirien taluttajat ja eläinten vetämät pulkat. Uuden lain myötä niillä liikkuvat asianmukaisin heijastimin ja valaisimin varustetut eläinten vetämät ajoneuvot, jotka on tarkoitettu tieliikennekäyttöön. Moottorikelkkailureittien kuten myös moottorikelkkailu-urien liikenneturvallisuustilanne on Suomessa hyvä. Liikenneturvan mukaan moottorikelkkailuun liittyvät onnettomuudet johtuvat liian suurista tilannenopeuksista ja päih-teistä. Vakavat moottorikelkkaonnettomuudet tapahtuvat yleisimmin jäällä kovassa no-peudessa.

Eduskunta on edellyttänyt, että valtioneuvosto seuraamaan uuden tieliikennelain turvalli-suusvaikutuksia. Liikenne- ja viestintäministeriö seuraa tarkasti moottorikelkkailureittien turvallisuustilanteen kehittymistä uuden tieliikennelain tultua voimaan.

Lapland Safaris Group Oy:n mukaan liikenne- ja viestintäministeriön on todennut, että moottorittomien ajoneuvojen käyttö moottorikelkkailureitillä voidaan kieltää lisäkilvellä. Yrityksen mukaan tarve lisäkil-ville olisi suuri ja siitä aiheutuisi reitinpitäjille, kunnille ja Metsähallitukselle kustannuksia. Tarve kiel-toon on välitön.

Kuten edellä on todettu, moottorikelkkailureiteillä on voinut ajaa eläimen vetämillä lait-teilla myös aikaisemmin. Myös jalankulku reitillä on luonnollisesti sallittua. Liikenne- ja viestintäministeriön tietoon ei ole kuitenkaan saatettu, että turvallisuustilanne olisi aikai-semmin edellyttänyt moottorikelkkailureiteille jalankulkua tai eläinten käyttöä koskevia kieltojen asettamista.

Jos kuitenkin sääntely edellyttää esimerkiksi eläinten vetämien ajoneuvojen ja laitteiden taikka polkupyöräilyn kieltämistä moottorikelkkailureitillä tai millä tahansa tiealueella, u u-den tieliikennelain 75 §:n mukaan tienpitäjä voi asettaa tielle tekstillisen merkin, jossa kiello osoitetaan.

Lapland Safaris Group Oy esittää, että moottorittomien ajoneuvojen käyttö moottorikelkkailureiteillä olisi myös jatkossa kiellettyä. Reitinpitäjä voisi kuitenkin lisäkilvellä sallia myös moottorittomat ajoneu-vot, jos moottorikelkkailureitin olosuhteet sen sallivat. **Liikenneturva** ehdottaa myös lausunnossaan, että moottorikelkkareittiä koskevaa sääntöä muutettaisiin siten, että lumipeitteisenä aikana muulla ajo-neuvolla kuin moottorikelkalla ajaminen on kiellettyä, ellei lisäkilvellä ole muuta osoitettu. Näin muiden ajoneuvojen salliminen kelkkareitille talvella jäisi reitin ylläpitäjän päätettäväksi, ja kesäaikana reitit toimisivat pyöräilyreitteinä ilman liikennemerkkien poistamista tai peittämistä.

Liikenne- ja viestintäministeriö toteaa, että moottorittomat ajoneuvojen kieltämisestä huolimatta moottorikelkkailureitillä voivat jatkossakin liikkua esimerkiksi jalankulkijat, eläinten vetämät laitteet, ratsastajat sekä eläinten taluttajat. Yksittäisen tienkäyttäjryh-män kieltäminen ei siten ole perusteltua. Eläinten vetämän ajoneuvon käyttäminen moottorikelkkailureitillä ei estä eläimen vetämän muun laitteen, kuten esimerkiksi pulkan käyttämistä reitillä.

Lapland Safaris Group on lausunut myös lasten suojakypärän käyttövelvoitteen poistamisesta laista. Ministeriö viittaa näiltä osin MARA ry:n kohdalla lausuttuun.

MARA ry:n, ELY-keskusten, Kuntaliiton, Ympäristöministeriön, Liikenneturvan ja Rovaniemen kaupungin mukaan eläinten vetämät ajoneuvojen liikenteen salliminen moottorikelkkailureiteillä on turvallisuusriski. Moottorittomien ajoneuvojen kieltävien liikennemerkkien asettamisesta tulisi myös kustannuksia.

Liikenne- ja viestintäministeriö viittaa näiltä osin edellä Lapland Safaris Group Oy:n kohdalla lausuttuun.

MARA ry ehdottaa, että myös polkupyöräily tukee kieltää moottorikelkkailureiteillä.

MARA:n ehdotus on liikenne- ja viestintäministeriön näkemyksen mukaan ongelmallinen erityisesti silloin, jos moottorikelkkailureittiä osoittavaa liikennemerkkiä ei poisteta tai peitetä lumipeitteisen ajan ulkopuolella. Myös Lapissa maastopyöräily on lisääntyvä liikku-
misen myötä, mutta sähköpyörällä tapahtuvasta maastopyöräilystä on jo tullut Keski- ja Etelä-Suomessa merkittävää matkailun liiketoimintaa. Moottorikelkkailureitit ja –urat tarjoavat erityisesti lumipeitteisen ajan ulkopuolella laadukkaan väylästäön pyöräilylle koko Suomessa.

MARA ry ehdottaa myös, että liikku-
misen moottorittomilla ajoneuvoilla voisi sallia 1.6.-30.9. välisenä aikana.

Liikenne- ja viestintäministeriö pitää ehdotusta ongelmallisena eteläisen Manner-Suomen osalta, koska lumipeitettä ei enää välttämättä näillä alueilla ole. Siksi koko maata koskeva aikarajoitus ei ole järkevä. Reitinpitäjä voi sallia moottorittomien ajoneuvojen liikenteen MARA:n tarkoittamalla tavalla rajoitettuna aikana asettamalla moottorikelkkailureittiä osoittavan liikennemerkin yhteyteen tekstillisen liikennemerkin.

Liikenne- viestintäministeriön ehdotukset

Edellä mainittujen korjausehdotusten lisäksi liikenne- ja viestintäministeriö esittää liikenne- ja viestintävaliokunnalle korjattavaksi tieliikennelaissa (729/2018) seuraavia säännöksiä:

- Lain 40 §:ään lisättäisiin 5 momentti, mikä vastaisi hallituksen esityksen 180/2017 vp yksityiskohtaisissa perusteluissa esitettyä. Pykälän 5 momentti kuuluisi tällöin seuraavasti:

Pysäköinnin alkamisaikaa ei saa muuttaa pysäköinnin aikana.

- Lain 71 §:n 1 momentin 4 kohdassa poliisimies, rajavartiomies ja tullimies muutettaisiin liikenteenvalvojaksi lain systematiikan mukaan seuraavasti:

4) tilapäistä käyttöä varten myös liikenteenvalvoja tai pelastusviranomainen.

- Lain 185 §:ssä korjattaisiin ajoneuvoliikennerekisteri vanhentuneena liikenneasioiden rekisteriksi, jolloin pykälä kuuluisi seuraavasti:

Salassapitosäännösten estämättä poliisin ja tuomioistuimen on ilmoitettava liikenneasioiden rekisteriin tieto moottorikäyttöistä ajoneuvoa kuljettaessa tehdyn liikennetarkastuksen tai liikennetarkastuksen johdosta määräämistään rangaistuksesta sekä rangaistuksen määräämistä jättämisestä tai sitä koskevan syytteen hylkäämisestä, jos tuomioistuimien on muutoksenhaun yhteydessä kumonnut tai poistanut aiemmin tuomitun tai määrätyn rangaistuksen, josta on merkintä liikenneasioiden rekisterissä. Tuomioistuimen on tallennettava tieto oikeushallinnon valtakunnallisesta tietojärjestelmästä annetussa laissa

(372/2010) tarkoitettuun ratkais- ja päätösilmoitusjärjestelmään, jonka kautta tiedot välitetään liikenneasioiden rekisteriin. Ajokieltoihin ja niiden perusteina oleviin liikenneri-
koksiin ja liikenneri-
kokuksiin ja liikenneri-
kokuksiin liittyvästä viranomaisen ilmoitusvelvollisuudesta sääde-
tään ajokorttilaissa (386/2011).

- Lain 92 §:n 1 momentin 4 kohtaan lisättäisiin raskas moottorikelkka, jolloin vaatimus vastaisi tilannetta ennen uuden tieliikennelain tuloa voimaan 1.6.2020, seuraavasti:

Kuljettajan ja matkustajan on ajon aikana käytettävä tyypiltään hyväksytyä suojakypä-
rää, jollei hänen sairautensa tai vammansa taikka muu erityinen syy sitä estä, ajetta-
essa:

4) moottorikelkalla ja raskaalla moottorikelkalla:

- Lain liitteen 8.4 ensimmäisessä selitekohdassa oleva kirjoitusvirhe (40 tonnia) korjattaisiin, jol-
loin tämä niin sanottu ETA:n ulkopuolisia kuljetuksia koskeva siltasääntömassa vastaisi aiem-
min voimassa ollut lainsäädäntöä. Tällöin kohta kuuluisi seuraavasti:

Ajoneuvoyhdistelmässä, jonka massa on suurempi kuin 40 tonnia, auton takimmaisena ja
massaltaan yli 10 tonnin perävaunun etummaisena akselin välin tulee olla vähintään 3,00
metriä.

Edellä mainittujen lisäysten ohella liikenne- ja viestintäministeriö esittää, että 1. lakiesi-
tyksen 127 §:n otsikkoon esitettyä muutosta ei toteuteta eduskunnassa. Otsikko on oi-
kein jo hyväksytyssä laissa 729/2018.

Kimmo Kiiski
Liikenneneuvos