

## Liikennevaliokunnan mietintö 2/1997 vp

### Hallituksen esitys laiksi tieliikennelain muuttamisesta

Eduskunta on 13 päivänä helmikuuta 1997 lähettänyt liikennevaliokunnan valmistelevasti käsiteltäväksi hallituksen esityksen 251/1996 vp.

Valiokunta on tässä yhteydessä ottanut käsiteltäväksi myös eduskunnan 9 päivänä helmikuuta 1995 valiokuntaan lähettämät ed. Jorma Kukkosen ym. lakialoitteen 68/1995 vp laiksi tieliikennelain 72 §:n muuttamisesta ja ed. Sade Tahvanaisen ym. lakialoitteen 70/1995 vp laiksi tieliikennelain 42 §:n muuttamisesta, eduskunnan 16 päivänä joulukuuta 1996 valiokuntaan lähettämän ed. Heikki Koskisen ym. lakialoitteen 79/1996 vp laiksi tieliikennelain 36 §:n muuttamisesta sekä eduskunnan 13 päivänä helmikuuta 1997 valiokuntaan lähettämät ed. Pekka Kuosmasen ym. lakialoitteen 80/1996 vp laiksi tieliikennelain muuttamisesta ja ed. Satu Hassin ym. lakialoitteen 4/1997 vp laiksi tieliikennelain muuttamisesta.

Valiokunnassa ovat olleet kuultavina ylijohtaja Harri Cavén ja hallitusneuvos Jarmo Hirsto liikenneministeriöstä, lainsäädäntöneuvos Antti Pihlajamäki oikeusministeriöstä, poliisiylitarkastaja Markku Väinölä sisäasiainministeriöstä, diplomi-insinööri Auli Forssberg ja diplomi-insinööri Hannu Krzywacki Tielaitoksesta, komisario Heikki Seppä Helsingin poliisilaitokselta, toimitusjohtaja Valde Mikkonen Liikenneturvasta, lakimies Asko Nio Liikennevakuutuskeskuksesta, markkinointipäällikkö Matti Säilä Autoliitto ry:stä, varapuheenjohtaja Antero Naskila ja toiminnanjohtaja Sisko Kangas Liikenneliitto ry:stä, Suomi pyöräilee -kampanjan projektisihteeri Merja Vuorinen, liittosihteeri Vesa Mattila Suomen pyöräilyunioni ry:stä, toimitusjohtaja Heikki Kääriäinen Linja-autoliitosta, logistiikkapäällikkö Markku Maukonen Suomen Kuorma-autoliitosta, osastopäällikkö Nina Nizovsky Suomen Taksiliitosta, liikenneinsinööri Kari Ojala Suomen Kuntaliitosta, toiminnanjohtaja Matti Herlevi Helsingin liikenneturvallisuusyhdistyksestä, vastaava lakimies Timo Rätty Auto- ja Kuljetusalan Työntekijäliitosta sekä yksikön johtaja Vesa Andersson Pohjola-Yhtiöistä.

### Hallituksen esitys ja lakialoitteet

Esityksessä ehdotetaan tieliikennelain kevyttä liikennettä koskevia säännöksiä muutettaviksi.

Ehdotuksen mukaan polkupyöräilijä ja mopoilija olisi pyörätien ja ajoradan risteyksessä velvollinen väistämään risteävää ajoneuvoliikennettä, jollei liikennemerkein toisin osoiteta. Tällaisessa tapauksessa vasemmalta tuleva ei siis enää olisi velvollinen väistämään pelkästään oikealta tulevia.

Lakiin ehdotetaan lisättäväksi määritelmä pyöräkaistasta, jolla tarkoitetaan tiemerkinnoin ajorataan pyöräilijöille osoitettua kaistaa. Jalankulkijan paikkaa kevyen liikenteen väylällä koskeviin säännöksiin ehdotetaan muutoksia. Jalankulkijan olisi pyörätiellä tai yhdistetyllä kevyen liikenteen väylällä yleensä käytettävä väylän reunaa.

Moottoripyöräilijöiden ja mopoilijoiden velvollisuutta käyttää ajo- tai huomiovaloja ajon aikana ehdotetaan laajennettavaksi siten, että valoja olisi käytettävä myös taajamissa.

Lakiin ehdotetaan samalla tehtäväksi muita vähäisiä muutoksia.

Laki on tarkoitettu tulemaan voimaan 1 päivänä huhtikuuta 1997.

Aloitteessa 68/1995 vp esitetään tieliikennelakia muutettavaksi siten, että linja-auton ja raskean ajoneuvoyhdistelmän ajo-oikeus päättyisi aina ajo-oikeuden haltijan menettäessä kokonaan tai osan työkyvystään eläkkeeseen oikeutavalla tavalla.

Aloitteessa 70/1995 vp ehdotetaan vaaratilanteiden välttämiseksi porojen merkitsemistä omistajamerkinän lisäksi asianmukaisin heijastimin. Heijastimien tulisi olla sellaisia, että ne eivät vaikeuttaisi porojen liikkumista luonnossa.

Aloitteessa 79/1996 vp ehdotetaan, että moottorikäyttöisessä ajoneuvossa on aina ajon aikana käytettävä ajovaloja tai huomiovaloja.

Aloitteessa 80/1996 vp ehdotetaan ajokortin alaikärajaa alennettavaksi 16 vuoteen.

Aloite 4/1997 vp on rinnakkaislakialoite hallituksen esitykselle 251/1996 vp. Hallituksen esi-

tyksen 14 §:ssä esitetään, että pyöräilijästä tulisi väistämisvelvollinen tullessaan pyörätieltä suojatielle. Aloitteessa ehdotetaan 14 §:n jättämistä tältä osin nykyiselleen. Lisäksi aloitteessa ehdotetaan tieliikennelain 53 §:n muuttamista siten, että kunnille säädetään velvollisuus rakentaa tai osoittaa väylät kevyttä liikennettä varten.

### Valiokunnan kannanotot

Saamansa selityksen perusteella valiokunta ehdottaa hallituksen esitykseen sisältyvän lakiehdotuksen hyväksymistä jäljempänä selostet-tavien kannanotoin ja muutoksien.

Liikennevaliokunta toteaa, että kevyen liikenteen sääntöjen muutoksen tarkoitus on ennen kaikkea liikenneturvallisuuden parantaminen. Väistämissääntöjen muuttamisen ja sääntöjen selkeyttämisen voidaan arvioida lisäävän liikenneturvallisuutta. Erityisesti risteysalueilla kevyen sekä muun liikenteen riskitilanteiden vähentäminen lisää myös ajoneuvoliikenteen sujuvuutta ja vähentää liikenneonnettomuuksia.

Kevyen liikenteen kasvu ja liikenteen monimuotoisuuden lisääntyminen edellyttävät lainsäätäjältä pitkäjännitteistä liikenneturvallisuuden lisäämiseen tähtäväää seurantaa. Kevyen liikenteen osalta liikennekäyttäytymiseen vaikuttavat erityisesti välineiden nopea kehitys, kevyen liikenteen väylien monimuotoinen käyttö, käyttäjien yhä kasvavat keskinäiset nopeuserot ja kevyen liikenteen väylien käyttäjien erilaiset ominaisuudet. Liikennevaliokunnan käsityksen mukaan kevyen liikenteen luonne on viime vuosina nopeasti muuttunut. Jalankulkijoiden kanssa pyöräilijöiden lisäksi samalla välillä liikkuu mm. rullaluistelijoita, potkulautailijoita sekä erikoispolkupyöriä käyttäviä polkupyöräilijöitä. On mahdollista, että liikennesäännöt jäävät jälkeen liikenteen kehityksestä. Liikennevaliokunta pitää tärkeänä, että kevyen liikenteen tilannetta seurataan jatkuvasti ja tarvittaessa muutetaan liikennesääntöjä.

Lainsäädäntöteitse liikennekäyttäytymiseen vaikuttaminen ja lisääntyneiden riskitekijöiden vähentäminen on eräs liikenneturvallisuuden osatekijä. Liikenneturvallisuuteen vaikuttaa olennaisesti liikennesääntöjen tuntemus. Uusien säännösten omaksuminen vaatii erittäin tehokasta tiedottamista. Ehdotetut sääntömuutokset vaikuttavat suoraan käytännön liikennetilanteisiin. On välttämätöntä, että kaikki tienkäyttäjät saavat nopeasti tiedon sääntöjen muutoksista.

Tiedottaminen on kohdistettava kaikkiin liikenneväylien käyttäjiin. Kohdennettua tietoa on tarjottava niin autoilijoille kuin eri-ikäisille pyöräilijöille, jalankulkijoille ja jalankulkijoihin rinnastettaville tienkäyttäjille. Tiedotuspalveluja ja aineistoa on jaettava mm. kunnille, kouluille, lastentarhoille, hoitolaitoksille ja järjestöille. Liikenneministeriön on tarkoituksenmukaisinta harjoittaa tiedotustoimintaa yhteistyössä eri viranomaisten ja yhteisöjen, kuten Liikenneturvan, opetushallinnon, poliisin, kuntien ja liikennealan eri järjestöjen kanssa. Tiedottaminen on aloitettava mahdollisimman pian sen jälkeen kun laki on hyväksytty.

Kevyen liikenteen turvallisuuden parantamiseksi tulisi nykyisten liikennemerkkien käyttöä lisätä. On myös selvitettävä tarve ottaa käyttöön uusia kevyen liikenteen ohjaamiseen tarkoitettuja liikennemerkkejä kuten esimerkiksi pyörätien jatketta osoittava merkki, pyöräilijän pakollista pysähtymistä osoittava merkki ja risteävästä pyörätiestä varoitettava merkki. Edelleen valiokunta toteaa, että pyöräkaistoja koskevat säännökset ja pyöräkaistojen merkitseminen ovat osoittautuneet puutteellisiksi.

Hallituksen esityksessä ehdotetaan mopoliikenne siirrettäväksi pyöräteiltä ajoradalle. Tämä sääntömuutos on tiedotuksessa erityisesti huomioitava. Lisäksi on tutkittava mahdollisuuksia mopoilijoiden ja muun liikenteen välisen onnettomuusriskin vähentämiseksi. Mopoilijoiden havaittavuuden lisäämiseksi tulisi harkita ajoneuvojen oikean sivupeilin käytön lisäämistä tai peilin määräämistä pakolliseksi.

Hallituksen esitykseen sisältyvän lakiehdotuksen 31 §:ään liikennevaliokunta ehdottaa täsmäntäväää lakitekniistä lisäystä ja 36 §:ään muutosta, joka ulottaisi valojen käyttöpakon kaikkiin moottoriajoneuvoihin taajama-alueella.

### Lakialoitteet

Lakialoitteessa 68/1995 vp ehdotetaan, että linja-auton ja raskaan ajoneuvoyhdistelmän ajo-oikeus päättyisi aina ajo-oikeuden haltijan menettäessä kokonaan tai osan työkyvystään eläkkeeseen oikeuttavalla tavalla. Ajo-oikeuteen liittyvä terveysvaatimus ja eläkkeeseen liittyvä työkyvyn heikentyminen ovat erillisiä asioita. Työkyvyttömyys voi johtua syistä, jotka eivät estä ajoneuvon turvallista kuljettamista. Valiokunta toteaa, että tieliikennelain säännökset mahdollistavat yksittäistapauksissa puuttumisen tervey-

dentilansa vuoksi ajokykynsä menettäneen kuljettajan ajo-oikeuteen. Edellä sanotuista perusteista liikennevaliokunta ehdottaa, että lakialoite hylättäisiin.

Lakialoitteessa 70/1995 vp ehdotetaan, että porot tulisi varustaa asianmukaisilla heijastimilla. Valiokunnan käsityksen mukaan ehdotus on periaatteessa hyvä, mutta lakiteknisesti säännös sopii paremmin poronhoitolakiin (848/90). Porojen heijastinpakon toteuttamistapaa tulisi edelleen selvittää. Liikennevaliokunta ehdottaa, että lakialoite hylättäisiin.

Lakialoitteessa 79/1996 vp ehdotetaan hallituksen esitykseen sisältyvän ajovalopakon laajentamista taajamiin. Koska lakiehdotus tältä osin ehdotetaan hyväksyttäväksi lakialoitteen sisältöisenä, liikennevaliokunta ehdottaa, että lakialoite hylättäisiin.

Lakialoitteessa 80/1996 vp ehdotetaan, että ajokortin saamisen ikärajaa alennettaisiin 16

vuoteen. Ajokortin saamisen edellytykset kuuluvat yhteisölaainsäädännön piiriin. Ajokorttidi-  
rektiivin (91/439/ETY) mukaan aloitteessa tar-  
koitettujen ajokorttien saamisen yleinen ikäraja  
on 18 vuotta. Näin ollen liikennevaliokunta eh-  
dottaa, että lakialoite hylättäisiin.

Lakialoitteen 4/1997 vp 14 §:ssä ehdotetaan, ettei nykyistä tilannetta väistämissäännöissä muutettaisi, kun taas hallituksen esityksessä eh-  
dotetaan väistämismuutosten muuttamista  
pyörätietä käyttävälle. Aloitteen 53 § koskee lii-  
kenneväylien rakentamista, joista säädetään  
muualla kuin tieliikennelainsäädännössä. Edellä  
sanotuista perusteista liikennevaliokunta ehdottaa,  
että lakialoite hylättäisiin.

Edellä esitettyyn viitaten liikennevaliokunta  
kunnioittavasti ehdottaa,

*että hallituksen esitykseen sisältyvä la-  
kiehdotus hyväksyttäisiin näin kuuluvana:*

## Laki

### tieliikennelain muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti

*muutetaan* 3 päivänä huhtikuuta 1981 annetun tieliikennelain (267/81) 2 §:n 2, 4, 5 ja 11 kohta, 14 §:n 3 momentti, 22 §:n 1 momentti, 36 §:n 1 momentti, 40 §:n 3 momentti ja 44 §:n 3 momentti, sellaisina kuin niistä ovat 2 §:n 11 kohta 6 päivänä marraskuuta 1992 annetussa laissa (989/92) ja 14 §:n 3 momentti 14 päivänä helmikuuta 1992 annetussa laissa (117/92), sekä

*lisätään* 2 §:ään, sellaisena kuin se on osittain muutettuna 12 päivänä huhtikuuta 1991 annetulla lailla (671/91) ja mainitulla 6 päivänä marraskuuta 1992 annetulla lailla, uusi 12—14 kohta, 14 §:ään, sellaisena kuin se on osittain muutettuna mainitulla 14 päivänä helmikuuta 1992 annetulla lailla, uusi 4 momentti, jolloin nykyinen 4 momentti siirtyy 5 momentiksi, ja 31 §:ään uusi 3 momentti, seuraavasti:

2, 14 ja 22 §  
(Kuten hallituksen esityksessä)

31 §  
*Jalkakäytävän ylittäminen. Pysähtyneen rai-  
tiovaunun tai linja-auton ohittaminen*

Pyörätiellä polkupyöräilijän ja mopoilijan on aikoessaan linja-auton tai raitiovaununpysäkin kohdalla sivuuttaa sille pysähtyneen linja-auton tai raitiovaunun annettava esteetön kulku ajoneuvosta tai raitiovaunusta poistuville ja siihen nouseville matkustajille.

Edelleen liikennevaliokunta kunnioittavasti ehdottaa,

36 §

*Valojen käyttö ajettaessa*

Moottorikäyttöisessä ajoneuvossa on (*poist.*) aina ajon aikana käytettävä ajovalo ja tai huomiovalo.

40 ja 44 §  
(Kuten hallituksen esityksessä)

Voimaantulosäännös  
(Kuten hallituksen esityksessä)

*että lakialoitteisiin 68/1995 vp, 70/1995  
vp, 79/1996 vp, 80/1996 vp ja 4/1997 vp  
sisältyvät lakiehdotukset hylättäisiin.*

Asian ratkaisevaan käsittelyyn valiokunnassa ovat ottaneet osaa puheenjohtaja Pauli Saapunki /kesk, varapuheenjohtaja Esko-Juhani Tennilä /va-r, jäsenet Janina Andersson /vihr, Klaus Bremer /r, Tarja Filatov /sd, Minna Karhunen /kok, Kari Myllyniemi /kesk, Raimo Mähönen /sd,

Tero Mölsä /kesk, Jorma Rantanen /sd, Pekka Saarnio /vas, Raimo Vistbacka /ps sekä varajäsenet Kauko Juhantalo /kesk, Heikki Koskinen /kok, Tauno Pehkonen /skl ja Markku Pohjola /sd.

## Vastalauseita

### I

Pyöräilijöitä ja kevyttä liikennettä edustavat tahot ovat voimakkaasti arvostelleet hallituksen esitystä uudesta 14 §:n väistämisvelvollisuudesta. Myös liikennejärjestelyistä vastaava komisario Reijo Ristolainen Turun poliisista on Turun Sanomissa tuonut esiin huolensa siitä, että sääntöuudistuksen jälkeen autoilijat mieltävät pyöräilijän aina väistämisvelvolliseksi ja pelkää pyöräilijöistä tulevan vapaata riistaa tämän jälkeen. Yhdyimme tähän kritiikkiin.

Uusien sääntöjen epäselvyys on selvästi havaittavissa valiokunnan asiantuntijakuulemisessa, asiantuntijoiden esittäessä aivan erilaisia kä-

sityksiä siitä, milloin pyöräilijän on väistettävä autoa uusien sääntöjen mukaan.

Mielestämme tämä uusi väistämissääntö ei lisää pyöräilijöiden turvallisuutta eikä myöskään pyöräilyn houkuttelevuutta liikkumistapana. Siksi muutos ei edistä kestäväen kehityksen mukaista liikennepolitiikkaa.

Edellä olevan perusteella kunnioittavasti ehdotamme,

*että hallituksen esitykseen sisältyvä lakiehdotus hyväksyttäisiin näin kuuluvana:*

## Laki

### tieliikennelain muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti

*muutetaan* 3 päivänä huhtikuuta 1981 annetun tieliikennelain (267/81) 2 §:n 2, 4, 5 ja 11 kohta, 14 §:n 3 momentti, 22 §:n 1 momentti, 36 §:n 1 momentti, 40 §:n 3 momentti ja 44 §:n 3 momentti, sellaisina kuin niistä ovat 2 §:n 11 kohta 6 päivänä marraskuuta 1992 annetussa laissa (989/92) ja 14 §:n 3 momentti 14 päivänä helmikuuta 1992 annetussa laissa (117/92), sekä

*lisätään* 2 §:ään, sellaisena kuin se on osittain muutettuna 12 päivänä huhtikuuta 1991 annetulla lailla (671/91) ja mainitulla 6 päivänä marraskuuta 1992 annetulla lailla, uusi 12—14 kohta (poist.) seuraavasti:

2 §

(Kuten valiokunnan mietinnössä)

14 §

(3 mom. kuten valiokunnan mietinnössä)  
(4 mom. *poist.*)

22, 31, 36, 40 ja 44 §

(Kuten valiokunnan mietinnössä)

Voimaantulosäännös

(Kuten valiokunnan mietinnössä)

Lisäksi edellä olevan perusteella ehdotamme,

*että lakialoitteisiin 68/1995 vp, 70/1995 vp, 79/1996 vp, 80/1996 vp ja 4/1997 vp sisältyvät lakiehdotukset hylättäisiin.*

Helsingissä 18 päivänä huhtikuuta 1997

Janina Andersson /vihr

Esko-Juhani Tennilä /va-r

## II

Valojen käyttö valoisaan aikaan taajamaliikenteessä on yleisesti kielletty liikenneturvallisuuksiin vedoten koko maailmassa. Ruotsissa, Suomessa ja Norjassa valojen käyttöpakko säädettiin vain taajamien ulkopuolelle, josta tapa on levinnyt taajamiin ilman lain tai asetuksen määräystä.

Suomi otti tietämättään askeleen taaksepäin liikenneturvallisudessa, kun se on hyväksynyt ajovalojen käytön myös taajamissa. Se johti liikenneonnettomuuksien kasvuun kahdessa ryhmässä: jalankulkijaonnettomuudet lisääntyivät ja peräänajot lisääntyivät. Syynä pidetään kateen kiinnittymistä valoilla ajaviin autoihin, mikä heikentää jalankulkijan erottuvuutta. Jarruvalojen huonontunut erottuvuus muista palavista takavalloista on johtanut peräänajokolarien kasvuun nyt esimerkiksi Helsingissä kaikkein suurimmaksi liikenneonnettomuusryhmäksi.

Jos liikenneturvallisuus otetaan muutoksen perusteeksi, ajovalojen käyttö valoisaan aikaan taajamaliikenteessä tulisi kieltää kuten muissa EU-maissa ja koko maailmassa. Samoin, jos eduskunnan sanelemilla energiansäästöavoiteilla on mitään merkitystä todellisuudessa.

Auton valot syntyvät polttoaineesta. Valojen käyttö kuluttaa autoteollisuuden vanhan laskutavan mukaan polttoainetta vajaat 0,3 l tunnissa, tiittävästi Volkswagenwerkin tutkimuksen mukaan 0,4 l tunnissa. Sen mukaan valopakon säättäminen taajama-ajoon merkitsee Suomessa vanhan laskutavan mukaan 100 miljoonan polttoainelitrin ylimääräistä kulutusta vuodessa, VW:n laskuperusteen mukaan peräti 180 miljoonan polttoainelitrin tarpeettoman energiakulutuksen lisäämistä tieliikenteeseen. Rahassa se merkitsisi 500—800 miljoonan markan tarpeetonta lisäkustannusta auton käyttäjille eli lähes saman verran kuin mitä paljon puhutulla ajoneuvoverolla verotetaan autoilijoilta valtion kassaan.

Vastaavasti, jos eduskunnan sanelemilla ympäristönsuojelu- ja päästöjä vähentämistavoitteilla on mitään merkitystä, ajovalojen käyttöä taajamissa ei pitäisi määrätä pakolliseksi. Ajoneuvojen päästöt näet eivät määräydy prosentteina vaan jokaisesta litrasta polttoainetta, jonka ajoneuvo kuluttaa. Yhdestä litrasta bensiiniä syntyy pelkästään hiilidioksidia 14 kg/l! 500 miljoonasta tarpeettomasta bensalitrasta syntyy siten 7 miljardia kiloa CO<sub>2</sub>:ta, samalla tuotettujen typenoksidien ja hiilivetyjen lisäksi!

Ei voi olla oikein, että eduskunta pakottaisi lailla kuluttamaan energiaa ja tuottamaan vahingollisia päästöjä tarpeettomasti erittäin huomattavia määriä samalla, kun se manaa kansalaisvastuuta säästämään ja vähentämään päästöjä. Olisi vähintäinkin suotavaa niille autoilijoille, jotka kantavat huolta energiansäästöstä ja ympäristön puhtaudesta, suoda mahdollisuus siihen käytettävissä olevin keinoin.

Samalla haluamme ennakoita todennäköisiä tulevaisuuden EU-direktiivejä, jotka yhtenäistävät valojenkäytön EU:ssa siten, että tarpeeton valojen käyttö kielletään taajamissa. Tietävästi autojen teknistä rakennetta yhtenäistävä direktiivi tulee vastaavasti kieltämään ajovalojen kytkennän virtalukosta.

Ajovalojen käyttöpakkoa taajamissa on liikennevaliokunnassa perusteltu myös sillä, että moni unohtaa kytkeä ajovalot ohittaessaan taajaman päättymistä osoittavan ison liikennemerkkitaulun. Siihen voi vain vastata kysymyksellä, kuinka monta pienempää, normaalikokoista liikennemerkkiä sellainen kuljettaja unohtakaan noudattaa. Onko ajoluvan edellyttämä taito enää lainkaan tallella?

Edellä olevan perusteella ehdotamme

*että hallituksen esitykseen sisältyvä lakiehdotus hyväksyttäisiin näin kuuluvana:*

## Laki

### tieliikennelain muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti

*muutetaan* 3 päivänä huhtikuuta 1981 annetun tieliikennelain (267/81) 2 §:n 2, 4, 5 ja 11 kohta, 14 §:n 3 momentti, 22 §:n 1 momentti, 36 §:n 1 momentti, 40 §:n 3 momentti ja 44 §:n 3 momentti, sellaisina kuin niistä ovat 2 §:n 11 kohta 6 päivänä marraskuuta 1992 annetussa laissa (989/92) ja 14 §:n 3 momentti 14 päivänä helmikuuta 1992 annetussa laissa (117/92), sekä

*lisätään* 2 §:ään, sellaisena kuin se on osittain muutettuna 12 päivänä huhtikuuta 1991 annetulla lailla (671/91) ja mainitulla 6 päivänä marraskuuta 1992 annetulla lailla, uusi 12—14 kohta, 14 §:ään, sellaisena kuin se on osittain muutettuna mainitulla 14 päivänä helmikuuta 1992 annetulla lailla, uusi 4 momentti, jolloin nykyinen 4 momentti siirtyy 5 momentiksi, ja 31 §:ään uusi 3 momentti, seuraavasti:

2, 14, 22 ja 31 §  
(Kuten valiokunnan mietinnössä)

40 ja 44 §  
(Kuten valiokunnan mietinnössä)

36 §  
*Valojen käyttö ajettaessa*  
(Kuten hallituksen esityksessä)

Voimaantulosäännös  
(Kuten valiokunnan mietinnössä)

Edelleen kunnioittavasti ehdotamme,

*että lakialoitteisiin 68/1995 vp, 70/1995 vp, 79/1996 vp, 80/1996 vp ja 4/1997 vp sisältyvät lakiehdotukset hylättäisiin.*

Helsingissä 18 päivänä huhtikuuta 1997

**Klaus Bremer /r**

**Tauno Pehkonen /skl**