

**Hallituksen esitys Eduskunnalle laiksi tieliikennelain muuttamisesta**

**ESITYKSEN PÄÄASIALLINEN SISÄLTÖ**

Esityksessä ehdotetaan tieliikennelakiin säännöstä, jonka mukaan polkupyöräilijän ja polkupyörän matkustajan on ajon aikana yleensä käytettävä kypärää.

Tieliikennelain mukaista jalankulkijan heijastimen käyttösäännöstä ehdotetaan laajennettavaksi niin, että jalankulkijan olisi yleensä käytettävä heijastinta pimeän aikana tiellä liikkeessään riippumatta tievalaistuksesta ja siitä, millä tien osalla jalankulkija liikkuu.

Lisäksi esityksessä ehdotetaan, että tieliikennelain säännös, jolla määrätään suojakypärän käyttövelvollisuus eräissä moottorikäyttöisissä ajoneuvoissa, koskisi myös alle 15-vuotiasta matkustajaa.

Laki on tarkoitettu tulemaan voimaan mahdollisimman pian sen jälkeen, kun se on hyväksytty ja vahvistettu ottaen huomioon asian tiedottamiseen tarvittava aika.

**YLEISPERUSTELUT**

**1. Nykytila**

**1.1. Lainsäädäntö ja käytäntö**

Suojakypärän käyttö moottorikäyttöisissä ajoneuvoissa

Tieliikennelain (267/1981) 89 §:ssä säädetään suojakypärän käytöstä. Sen mukaan kuljettajan ja 15 vuotta täyttäneen matkustajan on ajon aikana käytettävä malliltaan hyväksyttyä suojakypärää, jollei hänen sairautensa tai vammansa taikka muu erityinen syy sitä estä, moottoripyörässä, kolmipyöräisessä moottoriajoneuvossa, muussa nelipyöräisessä moottoriajoneuvossa kuin autossa, mopossa ja moottorikelkassa.

Mainitun pykälän 2 momentin mukaan voidaan kypärän käytöstä asetuksella säätää ajoneuvon erityisestä rakenteesta tai ajotetävän erityislaadusta johtuvia vapautuksia.

Kypärän käyttöä koskevaa säännöstä sovelletaan tieliikennelain 92 §:n mukaan kaikkien ajoneuvoliikenteeseen tiellä ja muualla.

Ajoneuvojen käytöstä tiellä annetun asetuksen (1257/1992) 6 §:n 2 momentissa säädetään vapautukset suojakypärän käyttövelvollisuudesta. Tieliikennelaissa säädetty velvollisuus käyttää suojakypärää ei koske: a)

umpinlaisella ohjaamalla varustetun kolmipyöräisen mopon, kevyen nelipyörän tai L<sub>5</sub>-luokan ajoneuvon kuljettajaa ja matkustajaa, b) invalidimoottoripyörän tai invalidimopon kuljettajaa, c) liikenteen valvonnassa tai muussa virkatehtävässä olevaa, jos kypärä haittaa tehtävän suorittamista, d) poronhoito- tai metsänhoitotehtävissä, voimansiirto- ja sähkönjakelu- tai televerkostotoissa taikka verkontarkastustehtävissä olevaa moottorikelkan kuljettajaa ja matkustajaa, e) umpinai- sessa perävaunussa olevaa moottorikelkan matkustajaa eikä f) museomoottoripyörän ja -mopon käyttäjää erityisesti järjestetyn ajotapahtuman aikana.

Ajoneuvojen rakenteesta ja varusteista annetussa asetuksessa (1256/1992) säädetään suojakypärien laatuvaatimuksista. Asetuksen 129 §:ssä säädetään, että tieliikennelain 89 §:ssä tarkoitettuja malliltaan hyväksytyjä moottoripyöräilijän suojakypäriä ovat E-säännön n:o 22/04 mukaiset hyväksytyt suojakypärät ja standardin FMVSS 218 vaatimukset täyttävät suojakypärät. Saman asetuksen 151 §:ssä säädetään mopoilijan suojakypärästä viittaamalla asetuksen 129 §:ään ja siinä säädettyihin vaatimuksiin. Asetuksen 202 §:ssä säädetään moottorikelkkailijan suojakypärästä ja viitataan mainittuihin E-

säännön ja standardin vaatimuksiin.

Ajoneuvon kuormitusta koskevat säännökset on otettava huomioon, koska kypärän käyttövelvollisuus koskee myös matkustajia. Kuormituksesta säädetään ajoneuvojen käytöstä tiellä annetussa asetuksessa. Säännökset henkilökuljetuksesta kaksi- ja kolmipyöräisillä ajoneuvoilla ja niihin rinnastettavilla nelipyöräisillä ajoneuvoilla ovat ajoneuvojen käytöstä tiellä annetun asetuksen 39 §:ssä.

Moottoripyörällä, jota ei ole varustettu sivuvaunulla (L<sub>3</sub>-luokka), saa kuljettajan lisäksi kuljettaa enintään yhtä henkilöä. Edellytyksenä on kuitenkin, että kuljetettavaa varten on sopiva istuin ja jalkatuet. Sivuvaunulla varustetun moottoripyörän (L<sub>4</sub>-luokka) sivuvaunussa saa olla enintään kaksi henkilöä.

Kaksipyöräisellä mopolla (L<sub>1</sub>-luokka) saa kuljettaa enintään kymmenvuotiasta lasta.

Kolmipyöräisellä mopolla, kevyellä nelipyörällä ja L<sub>5</sub>-luokan ajoneuvolla saa kuljettaa henkilöitä enintään rekisteriin merkityn määrän.

Kolmipyöräisessä henkilökuljetukseen tarkoitettussa mopossa (L<sub>2</sub>-luokka) ja kolmipyöräisessä henkilökuljetukseen tarkoitettussa L<sub>5</sub>-luokan ajoneuvossa ei henkilöiden ja tavaran yhteenlaskettu massa saa ylittää 300 kilogrammaa eikä kevyessä nelipyörässä ja nelipyöräisessä L<sub>5</sub>-luokan ajoneuvossa 200 kilogrammaa.

Ajoneuvojen käytöstä tiellä annetun asetuksen 41 §:ssä säädetään henkilökuljetuksesta maastoajoneuvolla. Henkilökuljetuksesta moottorikelkalla on voimassa soveltuvin osin, mitä asetuksen 39 §:ssä säädetään henkilökuljetuksesta moottoripyörällä. Saman asetuksen 44 §:n 3 momentin mukaan moottorikelkan perävaunulla saa kuljettaa henkilöitä moottorikelkkailureitillä, ei kuitenkaan muulla tiellä tai tällaista muuta tietä ylittävissä.

#### Polkupyöräilijän kypärän käyttö

Suomessa polkupyöräilijän kypärän käytöstä ei ole säännöstä.

Polkupyöräilijän kypärän vaatimuksiin sovelletaan Euroopan talousalueesta tehdyn sopimuksen liitteessä II olevaa henkilönsuojaimia koskevaa jäsenvaltioiden lainsäädännön lähentämisestä annettua direktiiviä

(89/686/ETY), jäljempänä henkilönsuojaindirektiivi. Direktiivi on pantu Suomessa täytäntöön vuoden 1994 alusta henkilönsuojaimista annetulla valtioneuvoston päätöksellä (1406/1993). Henkilönsuojain täyttää säädettyt perusvaatimukset, kun se on suunniteltu, valmistettu ja varustettu sitä koskevien yhdenmukaistettujen standardien mukaisesti. Vastaava turvallisuustaso voi täytyä myös muilla kuin standardien mukaisilla ratkaisuilla. Tällöin suojaimen valmistajan on vaadittaessa osoitettava, että turvallisuustaso täyttyy.

Polkupyöräilijän kypärän vaatimustaso on määritelty standardissa SFS-EN 1078. Pikkulapsille on olemassa suojakypärä, joka täyttää standardin SFS-EN 1080 vaatimukset. Tällainen lasten kypärä ei ole tieliikenteeseen hyväksytty pyöräilijän kypärä. Pikkulasten kypärässä lukko avautuu lapsen jäädessä roikkumaan kiinnityshihnan varaan, kun taas hyväksytyssä pyöräilykypärässä lukko ei saa avautua. Iskunvaimennusvaatimukset ovat molemmissa standardeissa samat. Lisäksi Työterveyslaitos on henkilönsuojaindirektiivin nojalla antanut tuotesertifikaatin kypärälle, joka soveltuu myös pyöräilyyn, mutta joka ei lukon avautumisen vuoksi täytä mainittuja polkupyöräilykypärän vaatimuksia.

Ajoneuvojen käytöstä tiellä annetun asetuksen 42 §:ssä säädetään henkilökuljetuksesta polkupyörällä. Polkupyörällä ei saa kuljettaa useampia henkilöitä kuin mille se on rakennettu. Kaksipyöräisellä polkupyörällä saa viisitoista vuotta täyttänyt henkilö kuljettaa yhtä enintään kymmenvuotiasta lasta ja kahdeksantoista vuotta täyttänyt henkilö kahta enintään kuusivuotiasta lasta. Lapsen kuljettaminen on kuitenkin sallittua vain, jos polkupyörässä on lasta varten sopiva istuin ja tarkoituksenmukaiset jalkojen suojukset. Kuljettaessa kahta lasta tulee polkupyörässä olla kaksi erillistä jarrulaitetta.

Asetuksen 44 §:n 3 a momentissa puolestaan säädetään henkilökuljetuksesta polkupyörän perävaunussa. Perävaunukuljetuksessa pyöräilijän ja kuljetettavan iälle sekä kuljetettavien määrälle on säädetty samat ehdot kuin henkilökuljetuksessa polkupyörällä. Lisäksi perävaunussa on oltava lasta varten sopiva istuin sekä tarkoituksenmukainen rakenne ja tarkoituksenmukaiset suojarusteet

estämään lapsen pääsemistä kosketukseen perävaunun liikkuvien osien ja tien kanssa. Polkupyörässä tulee olla myös kaksi erillistä jarrulaitetta.

#### Jalankulkijan heijastin

Tieliikennelain 42 §:n mukaan jalankulkijan, joka pimeän aikana liikkuu valaisemattomalla tiellä muualla kuin jalkakäytävällä tai pyörätiellä, on yleensä käytettävä asianmukaista heijastinta.

Heijastimen laadun asianmukaisuus arvioidaan samoin kuin pyöräilykypäränkin henkilönsuojaindirektiivin mukaan. Asianmukainen jalankulkijan heijastin täyttää joko standardin vaatimukset (eurooppalainen standardi SFS-EN 13356) tai asianmukaisuus on muutoin osoitettavissa. Suomessa Työterveyslaitos ja Suomen Standardisoimisliitto SFS ry voivat tehdä henkilönsuojainten tyyppitarkastuksia.

Henkilönsuojaimista annetun valtioneuvoston päätöksen 24 §:n mukaan kulutustavaroina käytettävien henkilönsuojainten valvonnasta vastaavat tuoteturvallisuuslaissa (914/1986) tarkoitetut viranomaiset. Tuoteturvallisuuslain mukaan valvonta sekä valvonnan suunnittelu ja ohjaus kuuluvat Kuluttajavirastolle. Valvontaan osallistuvat myös tullilaitos sekä kuntien ja läänien viranomaiset.

Liikennetarvikkeiden kaupasta, asennuksesta ja korjauksesta annettua lakia (570/1978), jäljempänä liikennetarvikelaki, sovelletaan vain sellaisten tienkäyttäjän henkilökohtaisten suojavälineiden maahantuontiin, valmistamiseen, myyntiin ja muuhun luovuttamiseen sekä asennukseen ja korjaukseen, joiden teknisistä ominaisuuksista tai varustamisesta hyväksymismerkinnällä on tieliikennelaissa tai sen nojalla annettu säännöksiä. Liikennetarvikelakia ei mainitun rajauksen vuoksi sovelleta polkupyöräilijän kypärään eikä jalankulkijan heijastimeen.

#### 1.2. Kansainvälinen kehitys ja ulkomaiden lainsäädäntö

Moottoripyöräilijän ja mopoilijan suojakypärän käyttö on monissa maissa säädetty pakolliseksi. Yleensä kypärän käyttövelvolli-

suus koskee myös matkustajaa näissä ajoneuvoissa. Sen sijaan jalankulkijan heijastimen käyttöä sääntö on ulkomaiden lainsäädännössä harvinainen.

Polkupyöräilijän kypärän käyttöä edistetään yleisesti tiedotustoiminnan ja tuotekehittelyn avulla. Lailla on säädetty pyöräilijälle kypärän käyttöpakko Australiassa ja Uudessa Seelannissa. Käyttöpakon säätämisen jälkeen pyöräilijöiden pään vammat ovat näissä maissa vähentyneet selvästi. Pelkästään kypärän käytöstä johtuvaa turvallisuusvaikutusta on kuitenkin vaikea arvioida, koska samanaikaisesti on toteutettu muitakin toimia, jotka ovat vaikuttaneet pyöräilijöiden turvallisuuden paranemiseen. Käyttöpakosta huolimatta osa pyöräilijöistä ei käytä kypärää. Osalla taas kypärä on puutteellisesti kiinnitetty, jolloin se ei suojaa onnettomuustilanteissa. Kypärän käyttöpakko on ilmeisesti jonkin verran vähentänyt pyöräilyä, ainakin välittömästi käyttöpakon tultua voimaan.

Kypäräpakko on myös useissa Pohjois-Amerikan Yhdysvaltojen osavaltioissa ja Kanadan provinseissa. Monin paikoin käyttöpakko on rajattu koskemaan vain lapsia ja nuoria. Euroopan maista ainakin Islannissa (vuodesta 1997), Sloveniassa (vuodesta 1998) ja Tšekin tasavallassa (vuodesta 2001) on alle 15-vuotiaitten lasten käytettävä pyöräillessään kypärää.

Suojakypärien tai heijastimen käytöstä ei ole Euroopan yhteisön lainsäädäntöä.

#### 1.3. Nykytilan arviointi

Pyöräilyonnettomuudet ja kypärän suojavaikeus

Poliisin tietoon tulleissa tieliikenneonnettomuuksissa kuoli Suomessa 1990-luvun loppupuolella keskimäärin 55 pyöräilijää vuosittain ja loukkaantui noin 1100 pyöräilijää vuosittain. Pyöräilijöiden kuolemista noin 80 % johtuu päähän kohdistuneen iskun aiheuttamasta aivovammasta. Suurin osa pyöräilijöiden onnettomuuksista on kaatumisia. Törmäykset, joista kaksi kolmasosaa tapahtuu henkilöauton kanssa, ovat lähes aina seurausiltaan vakavia.

Liikenneonnettomuustilastojen ulkopuolelle jää huomattava osa pyöräilyvahingoista.

Tutkimusten mukaan pyöräilijöille sattuu lääkärinhoitoa vaativia loukkaantumisia noin 30 000 vuosittain. Näistä vammoista kymmenesosa vaatii sairaalahoitoa.

Pyöräilijöiden pään vammat aiheutuvat joko tiehen tai autoon iskeytymisestä. Onnettomuuksissa kypärä suojaa tehokkaasti pyöräilijää pää- ja aivovammoilta, mikä on osoitettu useilla eri maissa tehdyllä tutkimuksilla. Suomessa tehdyssä tutkimuksessa on arvioitu, että noin puolet pyöräilijöiden kuolemista voitaisiin estää, jos kaikki pyöräilijät käyttäisivät kypärää (Olkkonen 1993).

Suomessa pyöräilykypärän käyttöaste on viimeisen kymmenen vuoden aikana noussut 6 %:sta 24 %:iin. Käyttöaste vaihtelee maakunnittain. Yleisintä kypärän käyttö on Uudenmaan maakunnassa, jossa 40 % pyöräilijöistä käytti kypärää vuonna 2000. Muualla maassa käyttö on vaihdellut 10—20 %:n välillä. Kesän 2001 kypärälaskennan tulokset osoittavat käyttöasteen lievää laskua.

Kypärän käyttöaste saavutti nykyisen tason jo vuonna 1996. Viiden viimeisen vuoden aikana selvää myönteistä muutosta ei ole tapahtunut. Edelleen noin joka viides pyöräilijä käyttää kypärää. Pyöräilykypärän käyttöasteen kasvun pysähtymiselle ei ole selvää syytä. Kehitys viittaa siihen, että kypärän käytön lisäämiseksi tarvitaan lain säännös tiedotuksen ja valistuksen tueksi.

Markkinoilla olevat pyöräilykypärät täyttävät lähes poikkeuksetta henkilönsuojaindirektiivin vaatimukset. Kypäriä on saatavana useita kokoja ja malleja, ja niitä on myös monen hintaisia.

Lapsimatkustajien kypäränkäyttö eräissä moottorikäyttöisissä ajoneuvoissa

Tieliikennelaissa säädetty suojakypärän käyttövelvollisuus ei koske lapsimatkustajia. Liikennevahinkojen tutkijalautakuntaselvitysten mukaan vuosina 1984—2000 tapahtui yhteensä 16 kuolemaan johtanutta onnettomuutta, joissa yhtenä osallisena oli alle 15-vuotias kaksipyöräisen moottoriajoneuvon matkustaja. Matkustajista kahdeksalla ei ollut käytössään kypärää, kuusi heistä menehtyi ja kaksi vammautui. Kypärää käyttämällä viisi matkustajaa olisi mahdollisesti pelastunut.

Nykyisin on saatavana myös lapsille sovel-

tuvia suojakypäriä, ja kypärän käytöllä voitaisiin lieventää onnettomuuksien seurauksia.

Jalankulkuonnettomuudet ja heijastimen käyttö

Poliisin onnettomuustietojen mukaan jalankulkijoita on kuollut tieliikenteessä viiden viimeisen vuoden aikana keskimäärin 65 henkilöä vuosittain ja loukkaantunut keskimäärin 900 jalankulkijaa vuosittain. Jalankulkuonnettomuudet keskittyvät taajamiin: lähes 60 % jalankulkijoiden kuolemista ja noin 90 % loukkaantumisista sattuu taajamissa. Lähes puolet jalankulkijoiden kaikista henkilövahingoista tapahtuu loka-tammikuun aikana. Erityisesti suojatiellä sattuneet onnettomuudet keskittyvät näille kuukausille. Jalankulkijoiden liikennekuolemista ja loukkaantumisista lähes puolet tapahtuu pimeällä tai hämärässä.

Liikennevahinkojen tutkijalautakuntien mukaan vuonna 1999 pimeällä tai hämärässä kuolleista 29:stä jalankulkijasta kukaan ei käyttänyt heijastinta. Heistä 11 olisi mahdollisesti pelastunut, jos heillä olisi ollut heijastin.

Heijastinta käyttää pimeään aikaan valaistujen katujen ulkopuolella liikkueensa noin 40 % jalankulkijoista. Tämä tieto perustuu Kansanterveyslaitoksen vuosittaiseen kyselytutkimukseen ”Suomalaisen aikuisväestön terveyskäyttäytyminen”. Heijastimen käyttöaste taajaman ulkopuolella on pysynyt useita vuosia lähes saman suuruisena. Liikenneturvan tarkkailutietojen mukaan vuosina 1999—2001 heijastinta käytti valaistussa ympäristössä 30 % jalankulkijoista.

Markkinoilla on monenlaisia jalankulkijan heijastimia. Irralliset heijastimet ovat tavallisesti joko riipukemallisia kovasta tai pehmeästä materiaalista tehtyjä heijastimia taikka heijastinnauhoja, jotka laitetaan esimerkiksi käsivarren ympärille. Erilaiset irtoheijastimet sekä heijastavat materiaalit vaatteissa, reppuissa ja urheiluvälineissä täydentävät toisiaan. Yleensä markkinoilla olevat irtoheijastimet ovat heijastusteholtaan hyviä. Henkilönsuojaindirektiivin vaatimukset koskevat vain irrallisia heijastimia eivätkä ulotu vaatevalmistuksessa käytettäviin heijastaviin materiaaleihin.

## 2. Esityksen tavoitteet ja keskeiset ehdotukset

### 2.1. Tavoitteet ja keinot niiden saavuttamiseksi

Liikenneturvallisuussuunnitelmassa vuosille 2001—2005 ja 18 päivänä tammikuuta 2001 tieliikenteen turvallisuuden parantamisesta annetussa valtioneuvoston periaatepäätöksessä asetetaan tavoitteeksi turvalaitteiden käytön lisääminen valistuksen ja valvonnan keinoin sekä edellytetään valmisteltavaksi suositusluontoinen säännös pyöräilykypärän käytöstä. Heijastimen käyttösäännös edellytetään laajennettavaksi koskemaan taajama-alueita ja valaistuja teitä.

Esityksen tavoitteena on jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden turvallisuuden parantaminen. Heijastimen käytön laajentamisella pyritään vähentämään jalankulkijoiden pimeän ajan onnettomuuksia. Pyöräilykypärän käytön yleistyessä polkupyörällä liikkuvien pään vammat vähenevät ja lievenevät. Esitetty kypärän käyttövelvollisuus suojaisi mopossa, moottoripyörässä ja moottorikelkassa lapsimatkustajia pään vammoilta.

Pelkästään kypärän käyttönormin säätämällä ja heijastinsäännöksen laajentamisella ei saavuteta pyöräilyn ja jalankulun turvallisuustavoitetta. Liikennesuunnittelussa tulee edelleen kehittää kevyen liikenteen asemaa esimerkiksi hyvillä väyläratkaisuilla sekä taajamien alhaisilla nopeusrajoituksilla. Myös liikennesääntöjen noudattamisen tehokkaalla valvonnalla parannetaan kevyen liikenteen turvallisuutta.

Mainituilla toimenpiteillä ei kuitenkaan pystytä täysin estämään esimerkiksi kaatumistapaturmia eikä polkupyöräilijöiden ja autoilijoiden törmäyksiä, joissa alhaisillakin nopeuksissa pyöräilijä voi ilman kypärää saada vaikean pään vamman. Tieliikennelain säännöksen odotetaan lisäävän kypärän käyttöä. Säännöksen antaminen nostaisi polkupyöräkypärän samalle tasolle muiden liikenteessä käytettävien turvalaitteiden ja -varusteiden kanssa.

Pyöräilykypärän käyttösäännös olisi suositusluontoinen. Sellaiseen pyöräilykypärän käyttöpaktoon, jonka rikkomisesta voitaisiin tuomita rangaistus, on meillä julkisessa kes-

kustelussa suhtauduttu torjuvasti. Sen sijaan suositusluontoiseen käyttösäännökseen suhtaudutaan hyväksyvästi. Velvollisuudelle, jota tehostaa rangaistusuhka, ei ole edellytyksiä ennen kuin kypärän käyttö yleistyy. Lisäksi näyttää siltä, että ankara kypäräpakko voisi vähentää pyöräilyä, mikä taas ei olisi suosioinnussa pyöräilyn lisäämistavoitteen kanssa.

Heijastimen käyttösäännös otettiin tieliikennelakiin vuoden 1982 tieliikennelain kokonaisuudistuksessa. Lain heijastinpykälän sanamuoto ei kuitenkaan ole riittävän kattava, koska heijastimesta on jalankulkijalle hyötyä myös valaistulla tiellä. Onnettomuuksista saatujen tietojen perusteella on selvää, ettei tievalaistus poista tarvetta käyttää heijastinta. Valaistulla tiellä jalankulkijan havaittavuutta haittaavat esimerkiksi sade, sumu, mainosvalot ja ympäristön tekemät varjot.

Säännöksessä ei olisi tarpeen mainita myöskään sitä, millä tienosalla kuljettaessa heijastinta olisi käytettävä. Tavallisesti jalkakäytävällä kulkevakin joutuu matkansa aikana ylittämään ajoradan. Myös jalankulkijoille ja pyöräilijöille yhteisillä kevyen liikenteen väylillä jalankulkijan heijastimesta on hyötyä.

Heijastimen käyttösäännöskin on tulkittu suositusluontoiseksi, eikä heijastimen käyttämättä jättämisestä ole määrätty rangaistuksia. Sanktioitu käyttövelvollisuus saattaisikin rajoittaa liikkumisvapautta, jos edellytettäisiin, että pimeän aikana ulos lähtiessään jalankulkijalla olisi aina oltava heijastin. Tällaisella käyttöpakolla ei liioin olisi merkitystä ilman tehokasta valvontaa. Jos taas poliisi voi aina käyttää tilannekohtaista harkintaa, ei pakolla saavuteta parempaa tehoa kuin suositusluontoisella säännöksellä.

Nykyistä heijastinpykälää säädettäessä eduskunnan liikennevaliokunta totesi mietinnössään, että säännöksen lisäksi heijastimen käyttöä olisi edistettävä myös ilmaisjakeluin ja tiedotustoiminnalla. Näitäkin keinoja on heijastimen käytön lisäämiseksi syytä käyttää edelleen.

Käyttösäännökset tieliikennelaisissa olisivat tiedotustoiminnan tukena ja korostaisivat esillä olevien asioiden tärkeyttä. Heijastimen ja pyöräilykypärän käytön edistämässä tar-

vitaan toistuvasti laajaa tiedottamista. Liikenteessä suojavälineiden käytön valvonta kuuluu poliisille. Suositusluontoisenkin säännöksen perusteella poliisi voisi ohjata tienkäyttäjiä turvalliseen käyttäytymiseen liikenteessä.

Nykyisin on saatavana moottorikäyttöisillä ajoneuvoilla matkustaville lapsillekin hyväksytyjä suojakypäriä. Enää ei ole perusteltua jättää alle 15-vuotiaita matkustajia kypärän käyttövelvollisuuden ulkopuolelle.

## 2.2. Keskeiset ehdotukset

Pyöräilykypärän käyttösäännös olisi suositusluontoinen. Vastaavanlainen säännös on jo tieliikennelaissa heijastimen käytöstä. Kypärän käyttösäännös koskisi kaikkia polkupyöräilijöitä ja polkupyörän matkustajia, ja sitä sovellettaisiin tieliikennelain 92 §:n mukaan liikenteeseen tiellä ja muualla.

Esityksessä laajennettaisiin laissa annettua heijastimen käyttösäännöstä niin, että se koskisi pimeällä liikkuvaa jalankulkijaa riippumatta tievalaistuksesta. Esityksen mukaan säännöksessä ei mainittaisi myöskään sitä, millä tienosalla kuljettaessa heijastinta olisi käytettävä.

Oikeuskäytännön ja oikeuskirjallisuuden perusteella voidaan arvioida, ettei suositusluontoisen heijastimen käyttösäännöksen soveltaminen ja tulkinta ole tuottanut ongelmia. Heijastimen käyttämättä jättämistä ei ole pidetty rangaistavana. Myöskään pyöräilijän kypärän käyttöä koskevan säännöksen noudattamatta jättämistä ei pidettäisi rangaistavana.

Suositusluontoiset säännökset eivät vaikuta myöskään onnettomuuden osapuolten vahingonkorvausoikeudelliseen asemaan. Liikennevakuutuslakiin perustuvassa korvauskäytännössä nykyiselle heijastimen suositusluontoiselle käyttösäännökselle ei ole annettu mitään merkitystä. Vahinkoa kärsineen jalankulkijan ei esimerkiksi ole katsottu myötävaikuttaneen vahinkoon, vaikka hän olisi vahingoittuessaan liikkunut pimeällä tiellä ilman heijastinta.

Tieliikennelain 89 §:n mukainen kypärän käyttövelvollisuus eräissä moottoriajoneuvoissa laajennettaisiin koskemaan myös alle 15-vuotiaita matkustajia. Vastuu alle 15-

vuotiaan matkustajan suojakypärän käytöstä olisi säädettävä ajoneuvon kuljettajalle samaan tapaan kuin turvavyön käytöstä on säädetty.

## 3. Esityksen vaikutukset

Tieliikennelain muuttamisella arvioidaan olevan myönteinen liikenneturvallisuusvaikutus siten, että sekä suojakypärän että heijastimen käytön liikenteessä odotetaan lisääntyvän. Niin liikennekuolemien kuin liikenteessä vammautuneiden määrän voidaan olettaa vähenevän, mikä tuo säästöä valtion ja kuntien talouteen.

Muutoksesta aiheutuu osalle jalankulkijoista ja pyöräilijöistä heijastimen ja kypärän hankkimisesta aiheutuvia kustannuksia. Jalankulkijan heijastimia voi ostaa muutamalla eurolla, ja niitä jaetaan melko paljon myös mainoslahjoina. Pyöräilykypärät maksavat muutamia kymmeniä euroja. Moottorikäyttöisissä ajoneuvoissa käytettävät lasten kypärät maksavat 70—170 euroa.

Muutos edellyttää liikenneturvallisuustyötä tekevilta organisaatioilta säännöllistä tiedottamista turvalaitteiden käytöstä. Muutoksella ei kuitenkaan ole organisaatio- eikä henkilösvaikutuksia.

## 4. Asian valmistelu

Säädösvalmistelu on tehty liikenne- ja viestintäministeriössä virkatyönä. Valmistelumuistiosta pyydettiin lausunnot oikeusministeriöltä, sisäasiainministeriöltä, sosiaali- ja terveysministeriöltä, ympäristöministeriöltä, opetusministeriöltä, Opetushallitukselta, Ajoneuvohallintokeskukselta, Tiehallinnolta, Kuluttajavirastolta, Työterveyslaitokselta, Suomen Standardisoimisliitto SFS ry:ltä, Suomen Kuntaliitto ry:ltä, Kaupan Keskusliitto ry:tä, Liikennevakuutuskeskukselta, Liikenneturvalta, Suomen Pyöräilyunioni ry:ltä, Suomi pyöräilee -yhteistyöelimeltä Suomen Työväen Urheiluliitto TUL ry:stä, Suomen Latu ry:ltä, Suomen Motoristit ry:ltä ja Moottoripyöräkerho 69 ry:ltä. Lausunnon antoi myös Suomen Liikenneliitto SuLi ry.

Kaikki lausunnonantajat kannattivat muis-

tiossa ehdotettuja muutoksia liikenneturvalli-  
suutta edistävinä. Useissa lausunnoissa ko-  
rostettiin tiedotuksen tuen merkitystä ehdote-  
tuille säännöksille.

## YKSITYISKOHTAISET PERUSTELUT

### 1. Lakiehdotuksen perustelut

42 §. *Heijastimen käyttö.* Jalankulkijan heijastimen käyttötilanteita lisättäisiin. Heijastinta olisi pimeän aikana käytettävä riippumatta siitä, onko tie valaistu vai valaisematon. Pykälän mukaan jalankulkijan olisi käytettävä heijastinta kaikilla tienosilla. Säännös koskisi myös jalkakäytävällä ja pyörätiellä liikkuvaa jalankulkijaa. Säännöksen suositusluontoisuus ilmaistaan jo nykyisin ”yleensä”-sanalla.

Heijastimen laadun taso määriteltäisiin edelleen sanalla ”asianmukainen”. Asianmukaisena jalankulkijan heijastimena voidaan pitää henkilönsuojaindirektiivin mukaiset vaatimukset täyttävää irrallista heijastinta tai sitä, että jalankulkijan vaatetuksessa on näkyvästi heijastavaa materiaalia.

89 §. *Suojakypärän käyttö.* Pykälän 1 momentin mukainen suojakypärän käyttövelvollisuus laajennettaisiin koskemaan myös alle 15-vuotiasta matkustajaa ajettaessa moottoripyörällä, kolmipyöräisellä moottoriajoneuvolla, muulla nelipyöräisellä moottoriajoneuvolla kuin autolla sekä mopolla ja moottorikelkalla. Kielellistä selkeyttä parannettaisiin muuttamalla ajoneuvoja määrittelevien nimisanojen sijamuotoa.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin kuljettajalle velvollisuus huolehtia siitä, että alle 15-vuotias matkustaja käyttää kypärää.

Esitetty 3 momentti vastaisi sisällöltään nykyistä 2 momenttia. Valtioneuvoston asetuksella voitaisiin edelleenkin säätää ajoneuvon erityisestä rakenteesta tai ajotehtävän erityislaadusta johtuvia vapautuksia.

90 §. *Polkupyöräilijän suojakypärän käyttö.* Pykälän mukainen kypärän käyttö säännös koskisi ilman ikärajausta kaikkia polkupyörällä ajavia ja matkustavia henkilöitä. Kypärää olisi käytettävä sekä tiellä että tien ulkopuolella. Säännöksen suositusluontoisuus ilmaistaisiin ”yleensä”-sanalla.

Polkupyöräilijän kypärälle asetettuja vaatimuksia voitaisiin tieliikennelaissa kuvata termillä ”asianmukainen” suojakypärä. Asianmukaisena kypäränä pidettäisiin henkilönsuojaindirektiivin mukaista kypärää, joka on tarkoitettu käytettäväksi pyöräilyyn liikennealueella. Tällaisessa kypärässä on CE-merkintä.

### 2. Voimaantulo

Laki ehdotetaan tulevaksi voimaan mahdollisimman pian sen jälkeen kun se on hyväksytty ja vahvistettu ottaen huomioon asian tiedottamiseen tarvittava aika.

Edellä esitetyn perusteella annetaan Eduskunnan hyväksyttäväksi seuraava lakiehdotus:



*Lakiehdotus***Laki****tieliikennelain muuttamisesta**

Eduskunnan päätöksen mukaisesti  
*muutetaan* 3 päivänä huhtikuuta 1981 annetun tieliikennelain (267/1981) 42 ja 89 §, sellaisena kuin niistä on 89 § laissa 390/1998, ja  
*lisätään* lakiin siitä lailla 989/1992 kumotun 90 §:n tilalle uusi 90 § seuraavasti:

42 §

*Heijastimen käyttö*

Jalankulkijan on pimeän aikana tiellä liikkuessaan yleensä käytettävä asianmukaista heijastinta.

89 §

*Suojakypärän käyttö*

Kuljettajan ja matkustajan on ajon aikana käytettävä malliltaan hyväksyttyä suojakypärää, jollei hänen sairautensa tai vammansa taikka muu erityinen syy sitä estä, ajettaessa:

- 1) moottoripyörällä;
- 2) kolmipyöräisellä moottoriajoneuvolla;
- 3) muulla nelipyöräisellä moottoriajoneuvolla kuin autolla;

4) mopolla; ja

5) moottorikelkalla.

Kuljettajan on huolehdittava, että alle 15-vuotias lapsi käyttää suojakypärää.

Valtioneuvoston asetuksella voidaan säätää ajoneuvon erityisestä rakenteesta tai ajotehävän erityislaadusta johtuvia vapautuksia.

90 §

*Polkupyöräilijän suojakypärän käyttö*

Polkupyöräilijän ja polkupyörän matkustajan on ajon aikana yleensä käytettävä asianmukaista suojakypärää.

Tämä laki tulee voimaan \_\_\_\_\_ päivänä \_\_\_\_\_ kuuta 20 \_\_\_\_\_ .

Helsingissä 23 päivänä elokuuta 2002

**Tasavallan Presidentti****TARJA HALONEN**

Liikenne- ja viestintäministeri *Kimmo Sasi*

**Laki****tieliikennelain muuttamisesta**

Eduskunnan päätöksen mukaisesti  
*muutetaan* 3 päivänä huhtikuuta 1981 annetun tieliikennelain (267/1981) 42 ja 89 §, sellaisena kuin niistä on 89 § laissa 390/1998, ja  
*lisätään* lakiin siitä lailla 989/1992 kumotun 90 §:n tilalle uusi 90 § seuraavasti:

*Voimassa oleva laki*

42 §

*Heijastimen käyttö*

Jalankulkijan, joka pimeän aikana liikkuu *valaisemattomalla tiellä muualla kuin jalakäytävällä tai pyörätiellä*, on yleensä käytettävä asianmukaista heijastinta.

89 §

*Suojakypärän käyttö*

Kuljettajan ja 15 vuotta täyttäneen matkustajan on ajon aikana käytettävä malliltaan hyväksyttyä suojakypärää, jollei hänen sairautensa tai vammansa taikka muu erityinen syy sitä estä:

- 1) moottoripyörässä;
- 2) kolmipyöräisessä moottoriajoneuvossa;
- 3) muussa nelipyöräisessä moottoriajoneuvossa kuin autossa;
- 4) mopossa; ja
- 5) moottorikelkassa.

Asetuksella voidaan säätää ajoneuvon erityisestä rakenteesta tai ajotehtävän erityislaadusta johtuvia vapautuksia.

*Ehdotus*

42 §

*Heijastimen käyttö*

Jalankulkijan on pimeän aikana tiellä *liikkuessaan* yleensä käytettävä asianmukaista heijastinta.

89 §

*Suojakypärän käyttö*

Kuljettajan ja matkustajan on ajon aikana käytettävä malliltaan hyväksyttyä suojakypärää, jollei hänen sairautensa tai vammansa taikka muu erityinen syy sitä estä, *ajettaessa*:

- 1) moottoripyörällä;
- 2) kolmipyöräisellä moottoriajoneuvolla;
- 3) muulla nelipyöräisellä moottoriajoneuvolla kuin autolla;
- 4) mopolla; ja
- 5) moottorikelkalla.

*Kuljettajan on huolehdittava, että alle 15-vuotias lapsi käyttää suojakypärää.*

*Valtioneuvoston asetuksella voidaan säätää ajoneuvon erityisestä rakenteesta tai ajotehtävän erityislaadusta johtuvia vapautuksia.*

*Voimassa oleva laki*

(kumottu lailla 989/1992)

90 §

*Polkupyöräilijän suojakypärän käyttö*

*Polkupyöräilijän ja polkupyörän matkustajan on ajon aikana yleensä käytettävä asianmukaista suojakypärää.*

*Tämä laki tulee voimaan \_\_\_\_\_ päivänä  
kuuta 20 .*