

**VALTIONEUVOSTON ASETUS LIIKENTEENOHJAUSLAITTEIDEN KÄYTÖSTÄ****PÄÄASIALLINEN SISÄLTÖ**

Liikenteenohjauslaitteiden käytöstä esitetään annettavaksi uusi valtioneuvoston asetus. Valtioneuvoston asetus korvaisi tarvittavin osin liikenteen ohjauslaitteista annetun liikenneministeriön päätöksen (asetus 203/1982) sekä liikennevaloista annetun liikenne- ja viestintäministeriön asetuksen (1012/2001). Valtioneuvoston asetuksella liikenteenohjauslaitteiden käytöstä säädettäisiin liikennevalojen, liikennemerkkien ja tiemerkintöjen yhtenäisestä käytöstä. Asetus olisi tarkoitettu tienpitäjille, jotka tieliikennelain nojalla asettavat liikenteenohjauslaitteen tielle. Voimassa olevista asetuksista siirrettäisiin Liikenne- ja viestintäviraston määräyksiin liikenteenohjauslaitteiden mittoihin, väreihin ja rakenteeseen liittyvät säännökset, mutta laitteiden käyttöä koskevat edelleen tarpeelliseksi arvioidut säännökset siirrettäisiin valtioneuvoston asetukseen.

Asetus tulisi voimaan 1.6.2020, kuitenkin siten, että asetuksen voimaan tullessa käytössä olevat liikenteenohjausjärjestelyt olisi muutettava asetuksen mukaisiksi vuoden 2024 loppuun mennessä.

**1 Nykytila ja ehdotetut muutokset**

Tieliikennelain (267/1982) 51 §:n 2 momentin mukaan tarpeelliset säännökset liikennemerkeistä ja muista liikenteen ohjauslaitteista sekä niiden käytöstä annetaan liikenne- ja viestintäministeriön asetuksella, joita ovat liikenne- ja viestintäministeriön asetus liikennevaloista (1012/2001) sekä liikenneministeriön päätös liikenteen ohjauslaitteista (203/1982). Säädöksissä määrätään liikenteenohjauslaitteiden päämitat, niiden teknisistä ja niiden käytöstä.

Uusi tieliikennelaki (729/2018) tulee voimaan 1.6.2020. Lain 70 §:n 1 momentin mukaan tarpeelliset säännökset liikenteenohjauslaitteiden käytöstä annetaan valtioneuvoston asetuksella. Pykälän 6 momentin mukaan Liikenteen turvallisuusvirasto (Liikenne ja viestintävirasto) voi antaa tarkempia määräyksiä liikenteenohjauslaitteiden väreistä, rakenteesta ja mitoituksista. Tämän mukaisesti liikenteenohjauslaitteiden käyttöä koskevat tarpeelliset säännökset siirretään voimassa olevista asetuksista valtioneuvoston asetukseen. Liikenteenohjauslaitteiden mittoja ja teknisiä ominaisuuksia koskevat säännökset siirretään Liikenne- ja viestintäviraston määräyksiin.

**2 Yksityiskohtaiset perustelut****1 luku. Yleiset säännökset**

1 § Soveltamisala. Pykälässä säädettäisiin, että asetusta sovelletaan tieliikennelaisissa (729/2018) tarkoitettulla tiellä.

2 § Liikenteenohjauslaitteiden käyttö ja sijoittaminen. Pykälä vastaisi pääosin voimassa olevia säännöksiä. Kaikki liikenteenohjauslaitteiden kokoa koskevat säännökset annettaisiin kuitenkin Liikenne- ja viestintäviraston määräyksissä tieliikennelain 70 §:n 4 momentin mukaisesti.

## 2.luku Liikennevalot

3 § Nopeusrajoitus tiellä, jolla on liikennevalot. Pykälä vastaisi pääosin voimassa olevaa säännöstä. Voimassa olevasta säännöksestä poiketen suojatien kohdalla olevan liikennevalon kohdalla ajoneuvon suurin sallittu nopeus tiellä saisi kuitenkin turvallisuussyistä olla enintään 60 kilometriä tunnissa. Säännös vastaisi Väyläviraston maanteiden liikennevalojen suunnitteluohjeen käytäntöä.

4 § Liikennesuuntien ohjaus. Pykälä vastaisi pääosin voimassa olevaa säännöstä. Uutena asiana säädettäisiin osittaisesta valo-ohjauksesta, jossa risteuksen yleensä vähäliikenteinen ja väistämismuuttainen suunta voitaisiin osaksi aikaa jättää valo-ohjauksen ulkopuolelle. Osittaisessa valo-ohjauksessa liikennevaloihin saadaan vähemmän vaihteita ja näin parannetaan liikenteen sujuvuutta. Järjestely on ollut jo käytössä liikenne- ja viestintäministeriön kokeiluluvalla.

5 § Oikealle kääntyvän liikennesuunnan jättäminen valo-ohjauksen ulkopuolelle. Voimassa olevassa säännöksen vapaan oikean edellytyksiä voitaisiin yksinkertaistaa, koska liikennemerkin B5 (väistämismuuttaisuus risteyksessä) muuttuu tieliikennelaisa. Merkki B5 velvoittaa väistämään kaikista suunnista risteykseen tulevia ajoneuvoja, kun voimassa olevassa säännöksessä merkki velvoittaa väistämään vain risteävästä suunnasta risteykseen tulevia ajoneuvoja. Risteävää suojatietä ja pyörätien jatketta koskevat säännökset pysyisivät ennallaan. Suojatie tai pyörätien jatke vapaan oikean suunnan ylitse tulee sijoittaa siten, että suojatietä ylittävä jalankulkija ei voi erheellisesti käsittää suojatien takana olevan jalankulkija-opastimen vihreän valon tarkoittavan lähintä suojatietä, vaikka se todellisuudessa on ilman valo-ohjausta.

6 § Lähellä valo-ohjattua risteystä sijaitsevan suojatien tai pyörätien jatkeen valo-ohjaus. Pykälä vastaisi pääosin voimassa olevaa säännöstä.

7 § Ajoneuvo-opastimessa näytettävät valot. Pykälä vastaisi pääosin voimassa olevaa säännöstä.

8 § Ajoneuvo-opastimen lisäopastin. Pykälä vastaisi voimassa olevaa säännöstä.

9 § Pääopastin ja toisto-opastin. Pykälä vastaisi pääosin voimassa olevaa säännöstä.

10 § Pääopastimen sijoitus. Pykälän 1 momentin mukaan pääopastin sijoitettaisiin pysäytysviivan kohdalle tai ajosuunnassa enintään kymmenen metriä pysäytysviivan jälkeen, kuitenkin aina ennen suojatietä. Voimassa olevassa säännöksessä enimmäisetäisyys on 5 metriä pysäytysviivan jälkeen. Pääopastimen sijoituksesta tien poikkilinjalla säädetään tieliikennelain 74 §:ssä.

11 § Toisto-opastimen sijoitus Pykälä vastaisi pääosin voimassa olevaa säännöstä

12 § Opastimen korkeus ajoradan pinnasta. Pykälä vastaisi pääosin voimassa olevaa säännöstä, mutta opastimen ja polkupyöräopastimen enimmäiskorkeudesta ei enää säädettäisi.

13 § Valo-opasteiden järjestys ja kesto aika. Pykälä vastaisi voimassa olevaa säännöstä.

14 § Liikennevalon toiminta-aika. Pykälä vastaisi pääosin voimassa olevaa säännöstä. Uutena säännöksenä osittaisen valo-ohjauksen kaksiaukkoinen opastin tulisi olla pimeänä, jos valo-ohjaus on keskeytyneenä lyhyen tilapäisen syyn tai teknisen vian takia,

15 § Jalankulkijaopastin. Pykälä vastaisi pääosin voimassa olevaa säännöstä. Uutena säännöksenä valo-ohjatulla suojatiellä joukkoliikenteelle tarkoitettujen kaistojen ylittävällä suojatien osalla voitaisiin käyttää jalankulkijaopastinta, jossa on kaksi vierekkäistä valoaukkoa. Opastimella näytettäisiin joko kiinteää punaista valoa samanaikaisesti molemmissa valoaukoissa tai se olisi sammutettuna. Järjestely on ollut käytössä liikenne- ja viestintäministeriön kokeiluluvalla.

16 § Jalankulkijaopastimen sijoitus. Pykälä vastaisi voimassa olevaa säännöstä.

17 § Raitiotien ylityskohdan valo-ohjaus. Pykälä vastaisi voimassa olevaa säännöstä.

18 § Liikennevalot rautatien tasoristeyksessä. Pykälä vastaisi pääosin voimassa olevaa säännöstä. Uutta olisi mahdollisuus käyttää yksiaukkoista opastinta. Opastimia voisi käyttää myös raitiotien tasoristeyksessä.

19 § Liikennevalot nostosillan kohdalla, kääntösillan kohdalla, paloaseman kohdalla tai lauttapaikalla. Pykälä vastaisi pääosin voimassa olevaa säännöstä.

20 § Opastimen sijoitus. Pykälä vastaisi voimassa olevaa säännöstä.

21 § Vilkkuvan punaisen valon käyttö. Pykälä vastaisi voimassa olevaa säännöstä.

22 § Rautatien tai raitiotien tasoristeys liikennevaloin ohjatussa tienristeyksessä. Pykälä vastaisi voimassa olevaa säännöstä.

23 § Suljetulla tai vaihtuvasuuntaisella ajokaistalla käytettävät liikennevalot. Pykälä vastaisi voimassa olevaa säännöstä.

24 § Liikennevalot paikassa, jossa sen kanssa risteävää liikennettä ei ohjata tai sitä ei ole. Pykälä vastaisi osin voimassa olevaa säännöstä.

Liikenteen pysäyttämiseen paikassa, jossa sen kanssa risteävää liikennettä ei ohjata tai sitä ei ole, käytettäisiin 7 §:n mukaisia ajoneuvo-opastimia tai kaksiaukkoisia opastimia, joissa on yläpuolella yksi valoaukko kiinteää punaista ja alapuolella yksi valoaukko kiinteää tai vilkkuvaa keltaista valoa varten. kaksiaukkoisen opastimen valo-opasteet olisi annettava seuraavassa järjestyksessä: vilkkuva keltainen, kiinteä keltainen, kiinteä punainen, vilkkuva keltainen. Ellei tarvetta ohjaukselle ole, opastimet pidettäisiin sammutettuina.

25 § Liikennevalot tulliasemalla, pysäköintilaitoksessa tai vastaavassa paikassa. Pykälä vastaisi voimassa olevaa säännöstä.

26 § Kääntyvän liikenteen ohjaaminen vihreällä nuolivalolla. Pykälä vastaisi voimassa olevaa säännöstä.

27 § Vihreän valo-opasteen syttyminen. Pykälä vastaisi voimassa olevaa säännöstä.

28 § Liikennevalolaitteiden tekninen kunnossapito ja valvonta. Pykälä vastaisi osin voimassa olevaa säännöstä.

### 3.luku Liikennemerkit

29 § Liikennemermissä käytettävät kielet. Pykälä vastaisi voimassa olevaa säännöstä.

30 § Liikennemerkin sijoitus. Pykälä vastaisi pääosin voimassa olevaa säännöstä, mutta jalkakäytävällä ja pyörätiellä sijaitsevan liikennemerkin alareunan alinta sallittua korkeutta nostettaisiin 2,0 metristä 2,2 metriin, mikä vastaa Väyläviraston liikennemerkkien käytöstä annetuissa ohjeissa ja Kuntaliiton liikennemerkkien käyttö kaduilla –oppaassa käytettyä korkeutta. Liikennemerkin lähintä etäisyyttä ajoradan reunasta sivusuunnassa ei enää säädettäisi ja enimmäisetäisyys ajoradan reunasta nousisi 3,5 metristä 4 metriin. Muutos helpottaisi liikennemerkin sijoittamista tielle, jonka ajoradan rinnalla on jalkakäytävä tai pyörätie.

31 § Varoitusmerkin sijoitus. Pykälä vastaisi pääosin voimassa olevaa varoitusmerkin sijoitusta koskevia säännöksiä. Tilapäisen varoitusmerkin alareunan korkeus tienpinnasta voi olla alempi kuin 1,5 metriä.

32 § Varoitusmerkin käyttö. Uutta liikennemerkkiä koskevana säännöksenä merkkiä A16 Jalankulkijoita voitaisiin käyttää varoittamaan jalankulkijalle tarkoitettua tien ylityspaikasta tai muusta tienkohdasta, jota ei ole merkitty suojatieksi.

Voimassa olevien liikennemerkkien käyttöä koskevia säännöksiä tarkennettaisiin seuraavasti.

A11 Tietyö. Merkin vaikutusalueella ei yleensä käytettäisi merkkejä A4, A9, A12, A14 ja A30.

A23 Liikennevalot. Merkillä voitaisiin varoittaa myös tilapäisistä liikennevaloista.

A24 Liikenneympyrä. Merkkiä ei käytettäisi, jos liikenneympyrä osoitetaan suunnistustaululla.

A25 Raitiovaunu. Merkkiä voitaisiin käyttää myös raitiotien tasoristeyksessä.

A26 Rautatien tasoristeys ilman puomeja. Merkkiä käytettäisiin myös tasoristeyksissä, joissa juna-liikennettä esiintyy vain tilapäisesti.

33 § Etuajo-oikeus- ja väistämismmerkin käyttö. Uutta liikennemerkkiä koskevana säännöksenä merkin B7 (Väistämisvelvollisuus pyöräilijän tienylityspaikassa) kanssa käytettäisiin aina pyörätien jatkeen tiemerkintää L4. Merkkiä ei käytettäisi yhdessä merkkien B5 (Väistämisvelvollisuus risteyksessä) tai B6 (Pakollinen pysäyttäminen) kanssa. Merkin sijoittamisessa noudatettaisiin mitä merkin E1 (Suojatie) sijoittamisesta säädetään.

Voimassa olevien liikennemerkkien käyttöä koskevia säännöksiä tarkennettaisiin seuraavasti.

B1 Etuajo-oikeutettu tie. Merkillä B1 varustettua tietä risteävällä tiellä ei tarvitsisi käyttää merkkiä B5 tai B6, jos risteävän tien liittymiskaista jatkuu etuajo-oikeutetun tien suuntaan omana kaistanaan. Merkkiä B1 ei käytettäisi moottoritiellä eikä moottoriliikennetiellä eikä myöskään tiellä, jossa on merkillä B7 osoitettu pyörätien jatke.

B2 Etuajo-oikeuden päättymisen. Etuajo-oikeutta ei tarvitsisi päättää merkillä B2 risteyksessä, jossa etuajo-oikeutettu suunta muuttuu merkillä B5 tai B6 osoitetuksi väistämismuuttokäytännön suunnaksi.

B5 Väistämismuuttokäytäntö risteyksessä. Merkkiä ei käytettäisi, jos liittymiskaista jatkuu etuajo-oikeutetun tien suuntaan omana kaistanaan.

34 § Kielto- ja rajoitusmerkin käyttö. Voimassa olevien liikennemerkkien käyttöä koskevia säännöksiä tarkennettaisiin seuraavasti.

C1 Ajoneuvolla ajo kielletty. Pimeän aikana tai näkyvyyden ollessa rajoittunut erikoiskuljetusten liikenteenohjaajan pysäytysmerkinä olisi käytettävä sisältä valaistua tai muuhun valaistustekniikkaan perustuvaa merkkiä C1.

C17 Kielletty ajosuunta. Merkin yhteydessä voitaisiin käyttää lisäkilpeä H12.10 (Polkupyörä) varustettuna tekstillä ”Ei koske”.

C18 Vasemmalle kääntyminen kielletty. C19 Oikealle kääntyminen kielletty. Merkkiä ei käytettäisi yhdessä merkin D1 (Pakollinen ajosuunta) kanssa.

C32 Nopeusrajoitus. Siirtyminen merkillä C34 osoitetulle nopeusrajoitusalueelle muualla kuin alueen rajalla osoitettaisiin merkillä C32 ja lisäkilvellä H24 ""Alue"", koska tieliikennelain liitteen 3.3 merkin C33 (nopeusrajoitus päättyy) selityksen mukaan merkki C33 osoittaa siirtyminen yleisen nopeusrajoituksen piiriin.

C35 Nopeusrajoitusalue päättyy. Merkin yhteydessä ei käytettäisi lisäkilpiä.

C38 Pysäköinti kielletty. Merkkiä ei käytettäisi merkin C39 (pysäköintikieltoalue) vaikutusalueella.

35 § Määräysmerkin käyttö. Voimassa olevien liikennemerkkien käyttöä koskevia säännöksiä tarkennettaisiin seuraavasti.

D3 Liikenteenjakaaja. Suojatien kohdalla merkin alareuna olisi vähintään 1,8 metrin korkeudella tien pinnasta, jottei merkki estä jalankulkijan näkyvyyttä. Merkkiä ei saisi käyttää, jos ajokaistalla, jolle liikenne sillä ohjataan, voi olla vastaan tulevaa liikennettä.

36 § Sääntömerkin käyttö. Uusia liikennemerkkiä koskevina säännöksenä merkkiä E13 Pyöräkaista käytettäisiin yhdessä tiemerkin kanssa. Pyöräkaista voitaisiin osoittaa myös yksinomaan tiemerkinä. Merkkiä E30 Ajokaistojen yhdistyminen voitaisiin käyttää ennakkomerkinä varustettuna lisäkilvellä H4 (etäisyys kohteeseen).

Voimassa olevien liikennemerkkien käyttöä koskevia säännöksiä tarkennettaisiin seuraavasti

E1 Suojatie. Merkkiä käytettäisiin aina, jos suojatien yhteydessä on merkillä B7 osoitettu pyöräilijän tienylityspaikka. Milloin tien nopeusrajoitus on yli 50 kilometriä tunnissa, suojatie tulisi varustaa liikennevaloin. Säännös vastaa Väyläviraston nopeusrajoitusohjeen käytäntöä.

E14 Yksisuuntainen tie. Yksisuuntainen tie osoitettaisiin merkillä E14.1 tai E14.2 taikka molemmilla merkeillä. Merkin yhteydessä ei käytetä muuta lisäkilpeä kuin H12.10 (Polkupyörä) varustetuna tekstillä ”Ei koske”.

E24 Pihakatu. E25 Pihakatu päättyy. E26 Kävelykatu. E27 Kävelykatu päättyy. Merkki sijoitettaisiin siten, että merkin tai sen lisäkilven alareuna on vähintään 0,8 metriä ajoradan pinnasta mitattuna.

37 § Opastusmerkin käyttö. Uutta liikennemerkkiä koskevana säännöksenä merkkiä F3 Ajokaistakohtainen suunnistustaulu käytettäisiin kuten merkkiä F1. Merkki voitaisiin sijoittaa ennen risteystä, jossa on käytetty merkkejä F10-F15 tai F18.

Voimassa olevien liikennemerkkien käyttöä koskevia säännöksiä vähennettäisiin merkittävästi,

38 § Lisäkilven sijoitus. Pykälä vastaisi voimassa olevaa säännöstä.

39 § Lisäkilven käyttö. Voimassa olevien liikennemerkkien käyttöä koskevia säännöksiä tarkennettaisiin seuraavasti.

H1 Kohde risteävässä suunnassa. Lisäkilpeä voitaisiin käyttää myös liikennemerkkin ennakkomerkin yhteydessä, jos varsinainen liikennemerkki sijaitsee risteävässä suunnassa. Tarkistus vastaa Väyläviraston liikennemerkkien käytöstä annettujen ohjeiden käytäntöä

H8 Sähköjohdon korkeus. Lisäkilpeä voitaisiin käyttää myös raitiotien ja tien tasoristeyksessä merkkien A25 (Raitiovaunu) ja A29 (Tasoristeys) yhteydessä.

H12 Ajoneuvoryhmä. Lisäkilven eri ajoneuvoryhmiä kuvaavia lisäkilpiä H12.1-H12.13 ja H24 (Tekstillinen lisäkilpi) voitaisiin yhdistää samaan lisäkilpeen.

H13 Pysäköintitapa. Voimassa olevaa säännöstä tarkennettaisiin siten, että lisäkilpeä voidaan käyttää vain merkkien E2 (Pysäköintipaikka) ja E3 (Liityntäpysäköintipaikka) yhteydessä.

H18 Aikarajoitus. H19 Pysäköintiajan alkamisen osoittamisvelvollisuus. Lisäkilpi voitaisiin yhdistää myös lisäkilven H24 (Tekstillinen lisäkilpi) kanssa samaan lisäkilpeen.

H20 Maksullinen pysäköinti. Lisäkilpi voitaisiin yhdistää lisäkilven H17 (Voimassaoloaika) ja H24 (Tekstillinen lisäkilpi) kanssa samaan lisäkilpeen.

41 § Muun liikenteenohjaukseen tarkoitettujen merkin sijoitus. Merkkien I1- I4, I7, I10 ja I12 alareunan korkeus ajoradan pinnasta voisi olla alempi kuin 1,5 metriä.

42 § Muun liikenteenohjaukseen tarkoitettujen merkin käyttö. Merkkien käyttösäännökset vastasivat pääosin nykyisessä Väyläviraston liikennemerkkien käytöstä annetuissa ohjeissa esitettyjä periaatteita

#### 4.luku Tiemerkin

43 § Yleistä. Pykälän 1 momentin mukaan tiemerkin tehostamiseksi voitaisiin käyttää tiemerkin värejä tienpintaheijastimia tai tienpintavalvoja. Ehdotettu säännös olisi uusi.

44 § Pituussuuntaisen tiemerkinän käyttö. Pykälässä säädettäisiin pituussuuntaisen tiemerkinäjien käytöstä.

45 § Poikkisuuntaisen tiemerkinän käyttö. Voimassa olevien tiemerkinäjien käyttöä koskevia säännöksiä tarkennettaisiin seuraavasti.

L1 Pysäytysviiva. Milloin liikennevalo-ohjatulla suojateilla pysäytysviiva sijoitetaan ennen suojatietä, tulisi pysäytysviivan ja suojatien välin olla mahdollisuuksien mukaan vähintään 5 metriä, kun voimassa olevassa säännössä vähimmäisetäisyys on 0,5 metriä. Muutoksella parannettaisiin näkemää pysäytysviivan kohdalla olevasta autosta suojatielle.

L3 Suojatie. Suojatietä ei merkittäisi, jos tien nopeusrajoitus on yli 50 kilometriä tunnissa, ellei suojatietä ole varustettu liikennevaloin.

46 § Muun tiemerkinän käyttö. Voimassa olevien tiemerkinäjien käyttöä koskevia säännöksiä tarkennettaisiin seuraavasti.

M8 Pyöräilijä. Tiemerkinä merkittäisiin luettavaksi ajosuunnassa, jolloin pyöräilijä pystyisi päättämään myös merkinnästä pyörätiellä sallitun ajosuunnan.

## 5. luku. Erinäiset säännökset

47 § Voimaantulo. Pykälän mukaan asetus olisi tarkoitettu tulemaan voimaan 1.6.2020.

48 § Siirtymäsäännös. Pykälän mukaan asetuksen voimaan tullessa käytössä olevat liikenteenohjausjärjestelyt olisi muutettava asetuksen mukaisiksi vuoden 2024 loppuun mennessä. Siirtymäaika olisi määritelty siten, että tarvittavat muutokset tie- ja katuverkolla olisi mahdollista toteuttaa kohdullisessa ajassa tien ja kadunpidon suunnittelu- ja rakentamisvaatimukset huomioon ottaen.

## 3 Esityksen vaikutukset

Esitetty valtioneuvoston asetus on pääosin tekninen säädöstason muutos, joka liittyy uuden tieliikennelain voimaantuloon. Tieliikennelaille ja valtioneuvoston asetuksella pyritään selkeyttämään liikenteenohjauslaitteiden käyttöä, minkä osaltaan oletetaan vaikuttavan liikenneturvallisuuteen myönteisesti.

Tieliikennelaista aiheutuvia vaikutuksia tienpidon kustannuksiin on arvioitu lakia koskevassa hallituksen esityksessä 180/2017 vp. Voimassa oleviin asetusten säännöksiin ehdotetuilla muutoksilla on vain vähäisiä taloudellisia vaikutuksia tienpitäjille. Kustannuksia vähentäisi se, että muutokset olisi mahdollista toteuttaa siirtymäaikana pääosin normaalien katu- ja tietöiden yhteydessä.

## 4 Asian valmistelu

Ehdotettu asetus on valmisteltu liikenne- ja viestintäministeriössä.

Asetusluonnos oli lausuntokierroksella x.y.-x.y. 2020. Lausuntoja pyydettiin laajasti alan viranomaisilta ja sidosryhmiltä, minkä lisäksi esitys oli vapaasti kommentoitavana lausuntopalvelu.fi –portaalissa.

## 5 Voimaantulo

Asetus ehdotetaan tulemaan voimaan 1.6.2020.

## 6 Valtuus

Asetus annettaisiin tieliikennelain (729/2018) 70 §:n 1 momentin nojalla.