

Maassa maan tavalla

Vertaileva tulkinta Manner-Suomen ja Ahvenanmaan maakunnan liikennelainsäädännöstä

Viena Ikonen & Jussi Leskelä

11/2024

ESIPUHE

Tämä opinnäytetyö on tehty osana Poliisiammattikorkeakoulun opintoja, ja se käsittelee liikenteeseen liittyvän lainsäädännön eroja Ahvenanmaan itsehallintoalueen ja muun Suomen välillä. Työn tarkoituksena on selventää, miten liikennesääntöjä koskevia säädöksiä tulkitaan ja sovelletaan eri alueilla. Tavoitteena on lisätä tietoisuutta Ahvenanmaan lainsäädännöstä sekä tarjota käytännön hyötyä niin poliisiviranomaisille kuin alueella liikkuville matkailijoille.

Toivomme, että tämä työ toimii hyödyllisenä lähteenä kaikille, jotka tarvitsevat syvempää ymmärrystä liikennelainsäädännön eroista ja niiden vaikutuksista käytännön työhön ja liikenteessä toimimiseen.

TIIVISTELMÄ

Tekijät: Viena Ikonen & Jussi Leskelä

Julkaisun nimi: Maassa maan tavalla

Opinnäytetyön muoto: Tutkimuksellinen

Julkisuusaste: Julkinen

Ohjaaja: Janne Salonen, Pekka Lintukorpi, Mika Kyyrö

Tutkinto: Poliisi (AMK)

Opinnäytetyömme tarkoituksena on tuoda esille eroavaisuudet Manner-Suomen ja Ahvenanmaan maakunnan liikennelainsäädännössä. Tavoittemme on lisätä tietoisuutta Ahvenanmaan liikennelainsäädännöstä ja sen erityispiirteistä liikennelainsäädännön näkökulmasta. Opinnäytetyö tulee palvelemaan niin Ahvenanmaalle muuttavia henkilöitä, sinne työllistyviä poliiseja, samoin kuin turisteja, jotka matkustavat Ahvenanmaalle.

Koska Ahvenanmaalla on oma itsehallintonsa, sen lainsäädäntö poikkeaa joiltain osin Manner-Suomen vastaavista säädöksistä. Tieliikennelainsäädännössä ja liikennelainsäädännössä käsittelevissä säädöksissä on merkittäviäkin eroja, jotka voivat vaikuttaa käytännön valvontaan ja rikosoikeudellisiin toimenpiteisiin. Liikennelainsäädäntö pohjaa vahvasti tieliikennelakeihin, joten sivuamme näiden keskeisiä eroja työssämme.

Tutkimuksemme tavoite on löytää eroavaisuudet lainsäädäntöjen välillä. Aihetta on tutkittu Poliisiammattikorkeakoulussa melko vähän, ja koemme, että sen tutkimiselle on tarve erityisesti käytännön tasolla poliisitoiminnassa. Tutkimuksen tulokset voivat helpottaa suomenkielisten poliisien hakeutumista Ahvenanmaalle töihin, mutta myös lisätä tietoisuutta turisteille, jotka saattavat olla alttiina lainsäädännön eroille alueelle matkustaessaan.

Ahvenanmaan uudistettu tieliikennelainsäädäntö mukailee suurilta osin Manner-Suomen tieliikennelainsäädäntöä, mutta löysimme myös eroavaisuuksia niin asiasisällöissä, kuin ilmaisussa. Myös se, missä laissa asiasta on säädetty, voi erota Manner-Suomessa ja Ahvenanmaalla.

Sivumäärä: 63

Tarkastuskuukausi ja vuosi: Marraskuu 2024

Avainsanat: Poliisi, tieliikennelaki, eroavaisuudet, lainsäädäntö, Ahvenanmaa, Suomi

ABSTRACT

Authors: Viena Ikonen & Jussi Leskelä

Title of publicaton: Maassa maan tavalla

Type of thesis: Research-based thesis

Publicity: Public

Supervisor: Janne Salonen, Pekka Lintukorpi, Mika Kyyrö

Degree: Bachelor of police services

The purpose of our thesis is to highlight the differences in traffic offense legislation between Mainland Finland and the Åland Islands. Our goal is to increase awareness of Åland's traffic legislation and its specific characteristics from the perspective of traffic offenses. This thesis is intended to serve both people moving to Åland, police officers working there, and tourists traveling to the region.

Since Åland has its own autonomy, its legislation deviates from that of Mainland Finland in some aspects. There are notable differences in road traffic legislation and regulations regarding traffic offenses, which can influence practical enforcement and criminal procedures. The traffic offense legislation is strongly based on road traffic laws, and we discuss the key differences in these laws throughout the work.

The objective of this research is to identify the discrepancies between the legislation of the two regions. This topic has been under-researched at the Police University College, and we believe there is a need for more investigation, especially at the practical level of policing. The findings of this study can facilitate Finnish-speaking police officers seeking employment in Åland, while also raising awareness among tourists who may be unaware of the legal differences when visiting the area.

Although Åland's revised traffic legislation largely mirrors that of Mainland Finland, we found differences in the substantive content and even the wording of the laws. Additionally, the specific legal texts where these issues are regulated may differ between the two regions.

Pages: 63

Month and year of review: November 2024

Keywords: Police, road traffic law, differences, legislation, Åland, Finland

SISÄLLYS

1 Johdanto	7
2 Ahvenanmaan maakunta.....	9
2.1 Ahvenanmaan historia	9
2.2 Itsehallinto	9
2.3 Liikenne Ahvenanmaalla	10
3 Tieliikennelaki	12
3.1 Tieliikennelainsäädäntö Manner-Suomessa	12
3.2 Tieliikennelainsäädäntö Ahvenanmaan maakunnassa	12
4 Viitekehys ja tutkimuksen tavoite	13
4.1 Tavoite.....	13
4.2 Viitekehys	13
4.2.1 Rikosoikeus	14
4.2.2 Rikosoikeudellinen laillisuusperiaate	15
4.2.3 Laintulkinta ja lainoppi.....	18
4.3 Aineisto.....	20
4.4 Tutkimusetiikka	20
5 Tutkimustulokset.....	22
5.1 Eroavaisuudet tieliikennelainsäädännössä	23
5.1.1 Määritelmät.....	23
5.1.2 Liikenne tien ulkopuolella.....	23
5.1.3 Yleiset nopeusrajoitukset	24
5.1.4 Riistaonnettomuus	26
5.1.5 Heijastimen käyttö pimeällä	26
5.1.6 Jalankulkijaryhmät ja kulkueet pimeällä	27
5.1.7 Pysäkiltä lähtevä linja-auto	28
5.1.8 Pysäköinti vastakkaiselle reunalle kaksisuuntaisella tiellä	28
5.1.9 Pysäköiminen tai parkkeeraaminen sillalle.....	29
5.1.10 Ajoneuvon siirtäminen.....	31

5.1.11 Pysäköintikiekko autossa.....	32
5.1.12 Tarvittavat toimet ajoneuvoa pysäköitäessä.....	33
5.1.13 Pihakadulla ajaminen ja pysäköinti.....	34
5.1.14 Ääni ja valomerkki.....	35
5.1.15 Eläimen kuljettaminen.....	35
5.1.16 Tarpeettoman ja häiritsevän ajon kielto.....	36
5.1.17 Tarpeettoman joutokäynnin kielto.....	36
5.1.18 Suurin sallittu nopeus hinattaessa.....	38
5.1.19 Manner-Suomen tieliikennelain 729/2018 ajoneuvon käytöstä määrättyjen säädösten soveltaminen Ahvenanmaan maakunnassa.....	38
5.1.20 Turvavöiden käyttö.....	39
5.1.21 Kypärän käyttö.....	40
5.1.22 Poikkeukset turvavyön käyttöön.....	41
5.1.23 Lasten turvalaitteet.....	43
5.1.24 Lapsen turvalaitetta koskevat vastuut.....	45
5.1.25 Teknisen laitteen käyttäminen.....	46
5.1.26 Taksivalaisimen käyttö.....	47
5.1.27 Talvirenkaat.....	48
5.1.28 Nastarenkaat ja muut liukuesteet.....	50
5.1.29 Henkilönkuljetus polkupyörällä.....	53
5.1.30 Henkilönkuljetus kuorma- ja pakettiauton kuormatilassa.....	53
5.1.31 Liikennevirhemaksun määrääminen.....	54
5.1.32 Tieliikennelain valvonta.....	56
5.2 Eroavaisuudet Ahvenanmaan liikenneriikoslaisissa (Trafikbrottslag (2023:109) för Åland) ja rikoslain (1889/39) 23. luvussa.....	57
5.2.1 Törkeä rattijuopumus.....	57
5.2.2 Liikennejuopumus moottorittomalla ajoneuvolla.....	58
5.2.3 Kulkuneuvon kuljettaminen oikeudetta.....	58
5.3 Mihin seikkoihin liikennelainsäädännön osalta Ahvenanmaalle työllistyvän poliisin kannattaa erityisesti perehtyä erityisesti?.....	59

6 Pohdinta ja jatkotutkimusehdotukset.....	60
6.1 Tutkimuksen luotettavuus	60
6.2 Oppimisprosessi ja oma arviointi	61
7 Lähteet	62

1 JOHDANTO

Opinnäytetyössämme tutkimme vertaillen Ahvenanmaan itsehallintoalueen tieliikennelakia (2023:108) ja Manner-Suomen tieliikennelakia (729/2018). Lisäksi vertailemme työssämme liikennenerikoksia käsittelevää rikoslain (39/1889) 23. lukua, sekä Ahvenanmaan liikennenerikoslakia (2023:109).

Kasvaessaan Manner-Suomessa suomenkielisenä ja suomenkielisessä yhteisössä, jää käsitys Ahvenanmaasta helposti ohueksi. Näkökulma saattaa rajoittua siihen, että Ahvenanmaasta Suomeen kuuluvana demilitarisoituna alueena, joka on idyllinen kesällä ja harmaa talvella. Moni on vierailut Godbyssa sijaitsevalla Taffelin sipsitehtaalla jo ala-asteella, mahdollisesti pelireissujen tai luokkaretkien yhteydessä.

Ahvenanmaan poliisi (ruots. Ålands polismyndighet) on Suomen ainut täysin ruotsinkielinen poliisilaitos. Se ei kuulu sisäministeriön, vaan Ahvenanmaan maakuntahallituksen alaisuuteen. Ahvenanmaan poliisilaitos vastaa koko Ahvenanmaan maakunnan alueesta ja se työllistää noin 90 henkilöä, joista suurin osa on poliiseja koulutukseltaan. (Polisen.ax) Poliisinsa Ahvenanmaan poliisilaitos kouluttaa kuitenkin Manner-Suomessa Tampereen poliisiammattikorkeakoulussa, kuten koko muukin Suomi. Ainoastaan Poliisiammattikorkeakoulusta valmistuneet ruotsinkielentaitoiset suomalaiset poliisi (AMK) -tutkinnon suorittaneet ovat automaattisesti toimivaltaisia Ahvenanmaalla.

Ahvenanmaalla on säädetty muun muassa oma tieliikennelaki ja liikennenerikoslaki. Suurilta osin nämä ovat samanlaisia Manner-Suomen tieliikennelainsäädännön kanssa, mutta eroavaisuuksia löytyy. Poliisin koulutuksessa Ahvenanmaan tieliikennelakiin ei perehdytä, vaan se opetetaan Ahvenanmaalle työllistyville erikseen. Opinnäytetyömme tavoite on tuoda keskeisimmät erot esille, sekä ylipäätään tuoda Ahvenanmaan tieliikennelainsäädäntöä esille Manner-Suomessa.

Tieliikennelakien eroavaisuuksista on tehty aikaisemmin yksi opinnäytetyö vuonna 2019. Joonas Saloranta teki opinnäytetyön *Handbok för den nyblivne åländska polisen: En operationell undersökning kring lagstiftningsskillnader mellan landskapet Ålands och den fastländska lagstiftningen gällande trafik*, vapaasti suomennettuna *käsikirja uudelle Ahvenanmaan poliisille: Toiminnallinen tutkimus lainsäädännön eroista Ahvenanmaan maakunnan ja Manner-Suomen liikennelainsäädännön välillä*. Tämä on todella kattava paketti lainsäädännön eroavaisuuksista liikenteen osalta ja käsikirja on erinomaisesti tehty. Siinä on otettu huomioon sen toimivuus pienemmässä muodossa tulostettuna, sekä saatavuus sähköisenä versiona. Päivitetty Ahvenanmaan tieliikennelainsäädäntö (2023:108) astui voimaan 2024 ja Manner-Suomen tieliikennelainsäädäntö (729/2018) astui voimaan 2020, molemmat siis hiljattain ja Salorannan

opinnäytetyön valmistumisen jälkeen. Tämän seurauksena opas ei ole enää täysin ajantasainen. Lisäksi opinnäytetyö on toteutettu ruotsinkielellä, jolloin sen tavoitettavuus rajoittuu ruotsia taitaviin henkilöihin. Nämä ovat toki kohderyhmää ajatellen ihmisiä jotka työllistyvät Ahvenanmaalle, mutta mikäli aiheesta on kiinnostunut suomenkielinen henkilö, saattaa kyseinen opinnäytetyö jäädä lukematta. Työllämme tuomme tähän suomenkielistä näkökulmaa.

2 AHVENANMAAN MAAKUNTA

2.1 Ahvenanmaan historia

Ahvenanmaa on aikanaan kuulunut muun Suomen tavoin sekä Ruotsiin että Venäjään. Suomen itsenäistymisen jälkeen Ahvenanmaalla syntyi voimakas liike, joka juonsi juurensa Ahvenanmaalaisten halusta liittyä Ruotsiin. Halu kumpusi sisällissotien mahdollisista seurauksista ja huolesta ruotsin kielen ja kulttuurin säilymisestä. Liike sai tukea Ruotsista, mikä aiheutti konfliktin Suomen ja Ruotsin välillä. Konflikti vietiin Kansainliittoon ja Genevessä 1921 päätettiin, että Ahvenanmaa kuuluu Suomelle, mutta se saa itsehallinnon ja Suomen on turvattava ruotsin kielen ja Ahvenanmaan kulttuurin säilyminen. Suomi lupasi tällöin sisällyttää lakiin mm. seuraavat seikat:

- Ruotsi koulujen opetuskielenä
- Maakunnan ulkopuoliselle luovutetun kiinteistön, tulee sen olla maakunnan, kunnan tai maakunnassa asuvan yksittäisen henkilön lunastettavissa
- Maakuntaan muuttaneet Suomen kansalaiset saavat äänioikeuden asuttuaan maakunnassa vakituisesti viisi vuotta
- Tasavallan presidentti nimittää maaherran sovittuaan asiasta maakuntapäivien puheenjohtajan kanssa
- Maakunnalla on oikeus käyttää tietty osa maakunnasta saatavista veroista omiin tarpeisiinsa
- Ahvenanmaan maakuntapäivillä on oikeus valittaa takuiden soveltamisesta kansainliitolle (Oikeusministeriö, 2023)

Ehdotus Ahvenanmaan itsehallintolaista hyväksyttiin ahvenanmaalaisten toimesta ja vuosien saatossa itsehallintoa on vahvistettu uudistuksilla, kuten vuoden 1951 ja 1991 itsehallintolainsäädännöllä. Nykyinen itsehallintolaki (1144/1991) antaa Ahvenanmaalle laajat oikeudet monilla hallinnon osa-alueilla.

2.2 Itsehallinto

Vaikka Ahvenanmaa on virallisesti yksi Suomen maakunta, se on kuitenkin täysin erillinen esimerkiksi Uusimaasta tai Pohjanmaasta. Ahvenanmaa on yli 6 700 saaresta koostuva itsehallintoalue Suomen tasavallassa ja kuten yllä mainittu, sen poliittinen itsehallinto antaa ahvenanmaalaisille oikeuden säätää lakeja, jotka koskevat maakunnan sisäisiä asioita. Näitä ovat esimerkiksi opetus, kulttuuri, terveydenhuolto, elinkeinoelämän edistäminen, sisäinen liikenne ja kunnallishallinto ja -verotus. Monet asiat, kuten ulkopoliittikka ja puolustus, kuuluvat edelleen Suomen valtion vastuulle. Kokonaisuudessaan asiat, missä maakunnalla on lainsäädäntövalta ovat lueteltu Ahvenanmaan itsehallintolain (1991/1144) 4. luvun 18 pykälässä.

Ahvenanmaa toimii oman lainsäädännön ja hallinnon osalta kuin itsenäinen valtio, mutta sillä on myös oma edustaja Suomen eduskunnassa, joka huolehtii Ahvenanmaan edun myös niissä asioissa, joissa maakunta ei itse voi lakeja säätää. Näitä ovat esimerkiksi ulkomaanhallinto, suurin osa siviili- ja rikosoikeudellisesta vallasta, tuomioistuinasiat, sekä tulli ja valtionverotus. (Ahvenanmaan maakuntapäivät – Eduskunta)

Ahvenanmaan ainut virallinen kieli ja viranomaisten virkakieli on ruotsi, jota reilu enemmistö, useiden lähteiden mukaan noin 90 %, alueen noin 30 000 asukkaasta puhuu äidinkielenään. Maakunnassa määrätään viestinnän Suomen valtion, suomenkielisten henkilöiden ja Ahvenanmaan viranomaisten välillä tapahtuvan ruotsin kielellä. Suomen kansalaisella on kuitenkin omassa asiassaan oikeus käyttää maakunnassa toimivassa tuomioistuimessa tai valtion viranomaisessa suomen kieltä. (Ulkoministeriö)

Ahvenanmaan erityispiirteenä on sen demilitarisoitu ja neutraloitu asema, joka tarkoittaa, että alueella ei sallita sotilaallista läsnäoloa, saaria ei saa linnoittaa ja alue on konfliktin syttyessä pidettävä sodan uhan ulkopuolella. (Ulkoministeriö) Ahvenanmaa demilitarisoitiin vuonna 1856 käydyissä Pariisin rauhanneuvotteluissa Krimin sodan jälkeen ja demilitarisointi on siitä asti ollut osa kansainvälisiä sopimuksia, jotka tähtäävät Ahvenanmaan rauhanomaiseen asemaan ja sen roolin säilyttämiseen geopoliittisesti neutraalina alueena. Sotilaiden ja sotilaallisen toiminnan puuttuminen heijastuu myös tähän tutkimukseen, kun vertailemme alueiden lainsäädäntöjä.

Itsehallintolaki antaa Ahvenanmaalle oikeuden säätää omat lait tietyillä aloilla, kuten liikenteessä, koulutuksessa ja ympäristönsuojelussa. Ahvenanmaan maakuntapäivät toimii lainsäädäntöelimenä, joka säätää lakeja maakunnan sisäisiin asioihin liittyen. Monet lait ovat samankaltaisia kuin Manner-Suomessa, mutta eroja syntyy itsehallinnon erityispiirteiden vuoksi. Tämä antaa Ahvenanmaalle mahdollisuuden mukauttaa lainsäädäntönsä alueellisiin tarpeisiin ja olosuhteisiin.

2.3 Liikenne Ahvenanmaalla

Ahvenanmaan liikennejärjestelmä eroaa Manner-Suomesta muun muassa infrastruktuurin ja liikennesääntöjen osalta. Maakuntahallinto ylläpitää noin 640 kilometrin maantieverkostoa, josta lähes 600 kilometriä on päällystettyjä teitä. Verrattuna Manner-Suomeen, Ahvenanmaan tieverkosto on pienempi ja sen kunnossapito on keskeisessä roolissa liikenteen sujuvuudessa.

Nopeusrajoitukset Ahvenanmaalla poikkeavat Manner-Suomesta: rajoitukset ovat 30 km/h, 50 km/h, 70 km/h ja 90 km/h, kun Manner-Suomessa ne voivat vaihdella 20 km/h aina 120 km/h. Ahvenanmaalla liikenne on rauhallisempaa, mikä osaltaan johtuu alueen pienemmästä väestöstä ja

tiheydestä. Lisäksi Ahvenanmaalla ei myöskään ole Manner-Suomesta tuttuja moottoriteitä tai moottoriliikenneväyliä.

Ahvenanmaalla kulkee neljä valtatietä (1–4) ja viisi kantatietä (10, 20, 30, 40, 50), jotka yhdistävät saarten tärkeimmät alueet. Saaristoliikenne lauttoineen ja losseineen on tärkeä osa kuljetuksia, ja alueella on myös lentokenttä matkustajaliikennettä varten.

Erityispiirteitä ovat muun muassa Fjärsundin tunneli valtatiellä 2, jossa on korkeusrajoitus, Lemströmin kanava valtatie 3, sekä painorajoitettut sillat, jotka rajoittavat suurten ajoneuvojen liikkumista. Nämä tekijät vaikuttavat alueen liikenteen valvontaan ja liikennesääntöjen noudattamiseen.

Ajoneuvojen määrä Ahvenanmaalla on kasvanut merkittävästi viime vuosikymmeninä. Esimerkiksi henkilöautojen määrä on noussut 13 979 vuonna 2000 peräti 26 190 vuonna 2023. Samalla kuorma-autojen määrä on kasvanut 403 vuonna 2000 yhteensä 1 050 vuonna 2023, ja pakettiautoja on nykyisin 5 604 kappaletta. Myös moottoripyörien, traktoreiden ja bussien määrä on kasvanut huomattavasti (Ahvenanmaan tilastotietoa, 2023). Tämän ajoneuvojen määrän kasvun myötä on noussut tarve päivittää tieliikennelainsäädäntöä, jotta se vastaisi nykyistä liikennemäärää ja infrastruktuurin erityispiirteitä, kuten saarten välistä liikennettä, painorajoitettuja siltoja ja tunnelit. Lainsäädännön päivittäminen on tärkeää liikenneturvallisuuden ja tehokkaan valvonnan varmistamiseksi.

3 TIELIIKENNELAKI

Tieliikennelainsäädännön tarkoituksena on parantaa liikenteen sujuvuutta ja turvallisuutta. Tieliikennelaki velvoittaa ihmiset noudattamaan liikennemerkkejä ja liikennesääntöjä, joka on omiaan ehkäisemään onnettomuuksia. Manner-Suomessa on ollut liikennekäytössä vuoden 2023 lopussa yli viisi miljoonaa ajoneuvoa, joista vajaa kolme miljoonaa oli henkilöautoa (Tilastokeskus, 2023). Ahvenanmaalla henkilöautoja on vuonna 2022 ollut 25 884 (Ahvenanmaan tilastotietoa, 2023). Näillä määrillä on tärkeää, että ihmiset pystyvät luottamaan siihen, että ajetaan säännönmukaisesti.

3.1 Tieliikennelainsäädäntö Manner-Suomessa

Suomen tieliikennelainsäädäntö perustuu tieliikennelakiin, jonka tavoitteena on edistää turvallista, sujuvaa ja ympäristöystävällistä liikennettä. Manner-Suomessa otettiin käyttöön uusi tieliikennelaki 729/2018 vuonna 2019, ja siihen lisättiin ennakointivelvollisuus. Laki määrittelee ajoneuvojen käytön, liikennesäännöt ja valvonnan, sekä kuljettajien ja jalankulkijoiden oikeudet ja velvollisuudet. Lisäksi tieliikennelaki säätelee liikennemerkit ja liikennesäännöt. Liikennettä valvovat viranomaiset, kuten poliisi, tulli sekä rajavartiolaitos, jotka vastaavat osiltaan lain noudattamisen seurannasta ja siihen liittyvistä toimenpiteistä, kuten rangaistuksista ja ajokieltojen määräämisestä.

Rikoslain (39/1889) 23. luku käsittelee liikenne rikoksia Suomessa. Luvussa säädetään muun muassa liikenneturvallisuuden vaarantamisesta, törkeästä liikenneturvallisuuden vaarantamisesta, rattijuopumuksesta sekä liikennepaosta onnettomuuspaikalta. Liikenneturvallisuuden vaarantamiseksi katsotaan teko, joka rikkoo tieliikenteen sääntöjä ja asettaa muut tienkäyttäjät vaaraan. Törkeässä tapauksessa kyse on vakavammista rikkomuksista, kuten huomattavista ylinopeuksista tai muista erityisen vaarallisista teoista.

3.2 Tieliikennelainsäädäntö Ahvenanmaan maakunnassa

Ahvenanmaalla on oma tieliikennelainsäädäntönsä, joka säätelee liikennettä maakunnan alueella ottaen huomioon sen erityisolosuhteet. Ahvenanmaan tieliikennelaki (2023:108) kattaa muun muassa ajoneuvojen käytön, liikenteen valvonnan ja liikenneturvallisuuden. Maakunta on itsehallintonsa nojalla vastuussa tieliikenne rikoksiin liittyvästä lainsäädännöstä, joten se voi säätää omia lakeja liikenne rikkomusten tunnusmerkistöistä ja seuraamuksista. Esimerkiksi ajoneuvojen nopeusrajoitukset, parkkeeraussäännöt ja ajoneuvojen tekniset vaatimukset ovat osittain mukautettu Ahvenanmaan paikallisiin olosuhteisiin.

Ahvenanmaan maakuntapäivät säätävät maakunnan lait ja ne voivat poiketa Manner-Suomen tieliikennelaeista joiltain osin, vaikka perusperiaatteet ovat samat. Itsehallinto mahdollistaa myös

sen, että esimerkiksi tieverkon erityispiirteet, kuten vähäliikenteiset alueet ja saaristot, huomioidaan liikenteen sääntelyssä.

4 VIITEKEHYS JA TUTKIMUKSEN TAVOITE

4.1 Tavoite

Tiesimme entuudestaan, että Ahvenanmaa säätää itse osittain omat lakinsa ja että heillä on oma maakuntahallitus. Se, miltä osin maakunta säätää omat lait, ja mitkä tosiasiallisesti ovat merkittävimmät erot esimerkiksi tieliikennelaissa Ahvenanmaalla (2023:108) ja tieliikennelaissa Manner-Suomessa (729/2018), on ollut hämärän peitossa. Oma intressi selvittää eroavaisuudet on toiminut suurena motiivina tässä työssä.

Opinnäytetyössämme vertailemme kahden alueen lakeja eli normistoa. Haemme työssämme vastausta seuraaviin kysymyksiin:

1. Miltä osin Ahvenanmaan liikennelainsäädäntö, kattaen tieliikennelaki 2023:108 ja liikenneriikoslaki 2023:109 eroaa Manner-Suomen vastaavista lainsäädännöistä?
2. Mihin seikkoihin liikennelainsäädännön osalta Ahvenanmaalle työllistyvän poliisin kannattaa erityisesti perehtyä?

4.2 Viitekehys

Jotta saamme vastauksen esittämiimme tutkimuskysymyksiin, lähdimme hakemaan tähän parhaiten soveltuvaa metodologiaa oikeustieteiden puolelta lainopista ja käytämme menetelmänä lainlaintulkintaa vertailevasti ja sanamuodon mukaisesti. Tässä luvussa tarkoituksenamme on selventää lukijalle mitä lainsäädäntö tarkoittaa ja miten se vaikuttaa rikosprosessiin, miten lakeja tulkitaan ja kertoa lainopista tutkimusmenetelmänä. Alkuun koemme tarpeelliseksi selventää joitakin luvussa esille nousevia käsitteitä. Käsitteet on selitetty www.eduskunta.fi -sivuston, sekä Tieteen termipankki -sanakirjan avulla käyttäen hakusanana kutakin käsitettä.

Metodilla tarkoitetaan tutkimusmenetelmiä ja *metodologialla* tarkoitetaan oppia metodeista. Metodologialla voidaan tarkoittaa lisäksi myös sitä, kuinka oikeudesta hankitaan tietoa, miten sitä analysoidaan ja mitä johtopäätöksiä tuotetaan. Tutkimusta ohjaava metodologia yhdessä tutkittavasta ilmiöstä jo tiedetyn kanssa muodostavat tutkimuksen viitekehysten. (Tieteen termipankki, hakusana: Metodi)

Normilla tarkoitetaan oikeussosiologiassa vuorovaikutuksen muotoa, joiden avulla yhteisön jäsenet toimivat tai ajattelevat yhdenmukaisella tavalla normien avulla voidaan luokitella asiat sallittuihin tai kiellettyihin. (Tieteen termipankki, hakusana: normi, Eduskunta)

Oikeusnormi tarkoittaa oikeusjärjestykseen kuuluvaa periaatetta tai sääntöä. Oikeusnormi tarkoittaa sekä säännön sisältävää oikeuslähdetä, että oikeuslähteen tulkittua merkityssisältöä. Oikeusnormit säätelevät oikeussubjektien eli esimerkiksi ihmisten välisiä suhteita yhteiskunnassa käskemällä, sallimalla tai kieltämällä jotain, esimerkki oikeusnormilausee. (Tieteen termipankki, hakusana: oikeusnormi, Eduskunta)

Lainsäädännöllä tarkoitetaan voimassa olevia lakeja ja muita säädöksiä, laajassa mielessä koko voimassa olevaa oikeutta. (Eduskunta)

Säädös on oikeusohjeen sisältävä tekstikokonaisuus, esimerkiksi tieliikennelaki tai Ahvenanmaan maakuntalait. (Eduskunta)

Tulkinta on taitoa selvittää voimassaolevan oikeuden sisältö erilaisista oikeuslähteistä ja kykyä perystellä voimassa olevan oikeuden sisältöä koskevat väitteet vakuuttavalla tavalla. (Määttä ym 2012, s.7)

4.2.1 Rikosoikeus

Kirjassa Suomen rikosoikeus: Rikosoikeuden yleisten oppien perusteet, Johan Bouct ja Dan Frände kuvailevat rikosoikeutta kaksijakoiseksi. Tällä tarkoitetaan, että rikosoikeudessa tuomio on joko langettava tai vapauttava. Rikosasia tulee tuomioistuimessa vireille tavallisimmin syyttäjän kärjäoikeudelle toimittaman haastehakemuksen myötä. Tähän haastehakemukseen tulee olla kirjattu riittävän yksilöidysti teonkuvaus, koska haastehakemuksen perusteella tuomari tekee arvion siitä, rikkooko haastehakemuksessa kuvailtu teko kirjoitettua lakia. Tätä kutsutaan subsumtioksi. Subsumtio on selkeissä asioissa hyvinkin yksinkertaista. (Bouct & Frände 2019, s.30)

Kuvitellaan tapaus, että henkilö A on ajanut partiota vastaan 90 km/h taajaman ulkopuolella mutkaisella tiellä, jossa kuitenkin on asuintaloja harvakseltaan ja jossa nopeus on liikenteenohjauslaitteella rajoitettu 60 km/h. A :lla voidaan todeta olleen ylinopeutta 30 km/h. Rikoslain 23 luvun 1§ liikenneturvallisuuden vaarantaminen kuuluu seuraavasti: ”Jos tienkäyttäjänä tahallaan tai huolimattomuudesta rikkoo tieliikennelakia tai ajoneuvolakia taikka niiden nojalla annettuja säännöksiä tai määräyksiä tavalla, joka on omiaan aiheuttamaan vaaraa toisen turvallisuudelle, on tuomittava liikenneturvallisuuden vaarantamisesta sakkoon tai vankeuteen enintään kuudeksi kuukaudeksi”. Tieliikennelaissa (729/2018) 2 luvun 3§ on säädetty tienkäyttäjän yleiseksi velvollisuudeksi ”Vaaran ja vahingon välttämiseksi tienkäyttäjän on noudatettava

liikennesääntöjä”. Liikennesäännöt on määritelty samaisen tieliikennelain 3 luvussa ja 9§ kuuluu seuraavasti: ”Taajaman ulkopuolella ajoneuvon ja raitiovaunun suurin sallittu nopeus on 80 km/h, jos liikennemerkillä ei ole osoitettu noudatettavaksi muuta nopeusrajoitusta. Taajamassa ajoneuvon ja raitiovaunun suurin sallittu nopeus on 50 km/h, jos liikennemerkillä ei ole osoitettu noudatettavaksi muuta nopeusrajoitusta”. Liikenneturvallisuuden vaarantamiseen riittää abstrakti vaara, eli todellista vaaraa ei ole konkreettisesti täytynyt tapahtua, vaan toiminta olisi voinut aiheuttaa vaaran muiden liikenneturvallisuudelle. Tässä tapauksessa subsumtio eli sen arvioiminen, vastaako ylinopeus kyseisellä alueella lakiin kirjoitettua on luultavasti yksinkertaista. Poliisi voi paikanpäällä itse tulkita lakia ja hoitaa kyseisen tapauksen sakkomenettelyllä, kuten usein tapahtuukin.

Monimutkaisemmissa tapauksissa vaaditaan kuitenkin erittäin perinpohjaista tulkintaa ja tämä johtuu siitä, ettei laki kuvaa konkreettisia tekoja, vaan tekotyyppejä (Boucht, J; Frände, D; 2019, s. 30). Tulkinnalle tulee kuitenkin aina antaa hyväksyttävä oikeuslähteinen peruste, esimerkiksi korkeimman oikeuden ratkaisut tai lakien esityöt, jotka tuomioistuimen pitää ottaa ratkaisussaan huomioon tai esimerkiksi oikeuskirjallisuus, kansainväliset sopimukset ja suositukset, jotka tuomioistuimen käyttämättä jättämistä ei tarvitse perustella. Lain tulkinta on siis monimutkaista ja vaatii usein perehtymistä todella paljon syvemmälle, kuin kirjoitettuun muodolliseen lakiin.

4.2.2 Rikosoikeudellinen laillisuusperiaate

Suomen perustuslain (731/1999) 8 pykälässä on määritelty rikosoikeudellinen laillisuusperiaate seuraavasti:

”Ketään ei saa pitää syyllisenä rikokseen eikä tuomita rangaistukseen sellaisen teon perusteella, jota ei tekohetkellä ole laissa säädetty rangaistavaksi. Rikoksesta ei saa tuomita ankarampaa rangaistusta kuin tekohetkellä on laissa säädetty”.

Laillisuusperiaate on kirjattu rikoslain (39/1889) 3. luvun ensimmäisessä pykälässä hieman tarkemmin:

*”Rikokseen syylliseksi saa katsoa vain sellaisen teon perusteella, joka tekohetkellä on laissa nimenomaan säädetty rangaistavaksi.
Rangaistuksen ja muun rikosoikeudellisen seuraamuksen on perustuttava lakiin.”*

Sama ilmenee myös Euroopan ihmisoikeussopimuksen (63/1999) 7 artiklasta:

”Ketään ei ole pidettävä syyppäänä rikokseen sellaisen teon tai laiminlyönnin perusteella, joka ei ollut tekohetkellä kansallisen lainsäädännön tai kansainvälisen oikeuden mukaan

rikos. Rikoksen tekohetkellä sovellettavissa ollutta rangaistusta ankarampaa rangaistusta ei saa määrätä.”

sekä kansalais- ja poliittisia oikeuksia koskevan kansainvälisen yleissopimuksen (8/1976) 15 artiklasta:

”Ketään ei ole pidettävä syypäänä rikokseen sellaisen teon tai laiminlyönnin perusteella, joka ei ollut tekohetkellä kansallisen tai kansainvälisen lainsäädännön mukaan rikos. Rikoksen tekohetkellä sovellettavaa rangaistusta ankarampaa rangaistusta ei saa määrätä. Jos rikoksenteon jälkeen lailla säädetään sovellettavaksi lievempi rangaistus, rikosentekijän tulee päästä tästä osalliseksi”.

Nykyiselleen vakiintunut ja laajan kansainvälisoikeudellisen tuen saanut laillisuusperiaate juontaa juurensa 1700-luvun valistusaikaan ja kuuluu latinaksi *nullum crimen sine lege nulla poena sine lege* (suom. ei rikosta ilman lakia, ei rangaistusta ilman lakia). Se kuitenkin kirjattiin perustuslakiin vasta vuoden 1995 perusoikeusuudistuksen yhteydessä ja tämä vahvisti periaatteen oikeudellista merkitystä. (Lahti & Ojala, s.14).

Kaikki edellä mainitut normit ja periaatteet ovat hyvin selkeitä, ja ne eivät jätä juurikaan tulkinnanvaraa. Rikosoikeusjärjestelmän myötä valtiovallalla on suuri valta puuttua yksilön koskemattomuuteen ja itsemääräämisoikeuteen. Tämän vuoksi on välttämätöntä, että rikosoikeusjärjestelmälle on asetettu tarkat rajat jo perustuslaissa. Rikosoikeudellinen laillisuusperiaatteen kuuluu yleisiin oikeusperiaatteisiin ja sen tavoitteena on suojata oikeudenmukainen rikosprosessi.

Frände on kirjoittanut laillisuusperiaatteen pohjautuvan neljään lainsäätäjää tai laintulkitsijaa sitovaan oikeusnormiin tai vaatimukseen: Praeter legem -kielto, epätäsmällisyyskielto, retroaktiivisuuskielto ja laintulkinta ja analogiakielto. (Boucht, J. & Frände, D. s. 24) Tätä kuvaamme alla olevassa kuvassa ja selkeytämme laillisuusperiaatetta jo aiemmin mainitun Johan Bouchtn ja Dan Fränden kirjoittamaan viitaten.



Kuva 1. Rikosoikeudellinen laillisuusperiaate hahmottamaan rikosoikeuden laillisuusperiaatetta

Perustavimpana vaatimuksena pidetään *praeter legem -kieltoa* (praeter legem = tulkinta lain ohi). Tämä tarkoittaa sitä, että rangaistustuomion tulee perustua muodolliseen ja eduskunnan säätämään voimassaolevaan lakiin. Tämän voisi yksinkertaistaa niin, että jos ja kun rikollinen teostaan tuomitaan, tulee teon ja rangaistuksen olla kirjattuna laissa, eikä tuomiohetkellä voida ruveta luomaan uutta oikeutta lain ohi tai tuomita rikokseen syyllistynyttä ankarampaan rangaistukseen, kuin mitä laissa on säädetty. Rikoslaisissa on pykäläkohtaisesti säädetty teon tunnusmerkistön lisäksi rangaistusasteikko kyseisestä rikoksesta.

Toisena vaatimuksena on *epätäsmällisyyskielto* eli lainsäätjä ei saa säätää liian laajoja tai epäselviä kriminalisointeja vaan tekotyyppi ja rangaistusuhka on ilmaistava selkeästi niin, että kuka tahansa ymmärtää lukemansa ilman juridista koulutusta ja kenen tahansa on mahdollista ennakoita, mikä on rangaistavaa ja mikä ei. Epätäsmällisyyttä valvotaan Suomessa lähinnä lainsäätäjän etukäteisten kontrollimekanismien kautta, esimerkiksi eduskunnan perustuslakivaliokunnan toimesta. Valiokunnalla on keskeinen rooli siinä, ettei säädettävät lait eivät mene ristiin esimerkiksi perustuslain kanssa, vaan tarvittaessa sanamuotoa muutetaan tai täsmennetään.

Kolmantena vaatimuksena on *retroaktiivisuuskielto*, mikä tunnetaan myös taannehtivuuskieltona. Retroaktiivisuuskielto tarkoittaa, että jos teko ei ole ollut rangaistavaa tekohetkellä, ei siitä voi tuomita rangaistusta myöhemminkään, vaikka se sittemmin olisi kriminalisoitu. Lainainsäätjä ei

saa nostaa rangaistusminimiä tai rangaistusmaksimia, ankaroittaa rangaistusuhkaa tai muuttaa rangaistuslajia taannehtivasti. Tähän liittyy myös lievemmän lain periaate. Jos tuomitsemishetkellä tehty teko ei ole enää rangaistavaa tai siitä on tekohetken jälkeen ennen tuomitsemishetkeä säädetty lievempi rangaistus, tulee syytetty tuomita lievemmän lain mukaan ja lievempää lakia käyttää kokonaisuutena.

Neljäs vaatimus eli *analogiakielto* tarkoittaa, että rikossäännöstä (rikoksen nimi, tunnusmerkistö ja rangaistussäännös) ei saa soveltaa samankaltaiseen tai rinnasteiseen tapaukseen, jos rikossäännös ei tapaukseen sananmuodon mukaisesti sovellu tähän. Esimerkiksi jos moottorikäyttöisen kulkuneuvon kuljettaminen pihatiellä on kielletty ja henkilö X kuljettaa siellä henkilöauton kokoista ja näköistä polkuautoa ja saa tästä sakot, on tämä sakko laillisuusperiaatteen vastainen. Vaikka polkuauto ulkoisesti näyttäisi tismalleen henkilöautolta ja kuljettajan polkulihakset saisivat sen kulkemaan lähes henkilöauton nopeutta, ei se ole kuitenkaan moottorikäyttöinen kulkuneuvo ja täten rikossäännös ei koske sitä. Analogiakieltoon kuitenkin yhdistetään monesti laintulkinta, koska lakia luettaessa sitä väistämättä tulkitaan. Lainsoveltajan vastuulle jää se, onko kyseessä vain samankaltainen teko vai vastaako teko laissa mainittua tekotyyppejä.

Analogiakielto kattaa vain syytetyn haitaksi tehtyjä ratkaisuja, mutta sitä voidaan soveltaa syytetyn eduksi. Sama koskee *praeter legem* -periaatetta. Periaatteessa lain ulkopuolelle meneminen ei ole estetty, mikäli se tehdään syytetyn eduksi. Kaikki nämä periaatteet turvaavat osaltaan oikeudenmukaista rikosprosessia ja varmistavat syytetyn oikeudet.

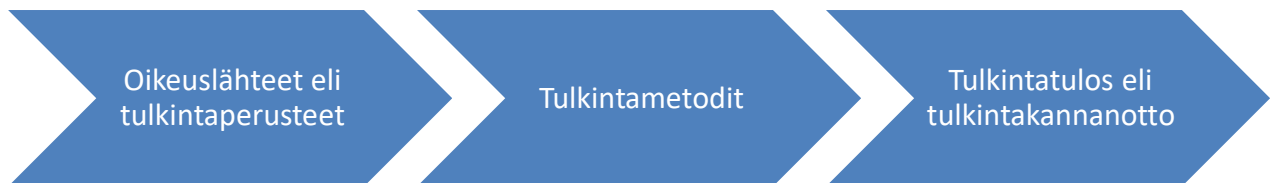
4.2.3 Laintulkinta ja lainoppi

Edellisten kappaleiden myötä lukijalle toivottavasti on selkiytynyt, minkä vuoksi asiat tulee olla kirjattu tarkasti lakiin, joskus jopa pikkutarkasti. Tässä kappaleessa avaamme hieman lainoppia ja laintulkintaa.

Laintulkintaa harjoitetaan poliisista lähtien kaikilla rikosprosessin tasoilla. Esimerkiksi poliisissa toimia ohjaa normisto, mikä usein perustuu lakiin ja tämä jo pelkästään vaatii laintulkintaa. Laintulkinnassa otetaan usein käyttöön muitakin oikeuslähteitä kuin muodollinen laki, esimerkiksi oikeuskirjallisuus, lakien esityöt tai korkeimman oikeuden ratkaisut. *Lainoppi* eli *oikeusdogmatiikka* on yksi oikeustieteen ydinalue, lainopin tutkimuskohteena olevan voimassaoleva, pätevä ja velvoittava oikeus ja tehtävänä selvittää voimassaolevien oikeusnormien sisältöä (Hirvonen, s.21–22). Lainopin avulla siis pääsemme sukeltamaan oikeusnormien maailmaa ja voimme saada selvyttä voimassaolevien oikeusnormien sisällöstä. Lainoppi systematisoi, eli järjestelmällistää voimassaolevaa oikeutta johdonmukaiseksi kokonaisuudeksi ja tulkitsee sitä olematta kuitenkaan

puhdas kuvaus oikeudesta. (Hirvonen 2011, s.25) Lainoppi antaa pikemminkin suosituksia ja kannanottoja siitä, miten esimerkiksi tuomioistuimen tai viranomaisen tulee lakia soveltaa.

Lainoppi voi olla käytännöllistä tai teoreettista. Käytännöllinen lainoppi on luonteeltaan tulkintatiedettä. (Määttä ym 2012, s. 17) Alla olevassa taulukossa on hahmotettu lainopin tulkinta Aulis Aarnion mukaan:



Kuva 2. Aarnio, Aulis 1989. Laintulkinnan teoria

Lainoppia harjoittava käyttää tulkintametojeja päästäkseen tulkintatuloksiin eli tulkintakannanottoihin. Erilaisia tulkintametojeja ovat sanamuodon mukainen tulkinta, systemaattinen tulkinta, historiallinen tulkinta, vertaileva tulkinta, supistava ja laajentava tulkinta, analoginen tulkinta, teleologinen eli tarkoitusperällinen tulkinta, arvoperusteinen tulkinta ja objektiivinen tulkinta. Rikosoikeudessa lakia tulkitaan sanamuodon mukaisesti, joten tulkitsemme sekä sanamuodonmukaisesti, että vertaillen kahden alueen lakien eroavaisuuksia, siten miten ne lakiin on tällä hetkellä kirjoitettuna.

Sanamuodon mukaisessa tulkinnassa keskeiset periaatteet ovat, että pitäydytään lakitekstin ilmaisun arkikielen mukaisessa merkityksessä, pitäydytään ilmaisun oikeudellisessa merkityksessä ja niille ei tule antaa eri merkityksiä ilman riittäviä perusteita tai jättää osaa tekstistä merkityksettömäksi. Vertailevassa tulkinnassa suomalaista lakitekstiä tulkitaan ottamalla huomioon jonkin muun maan oikeus. (Hirvonen, 2011 s.38–39) Meidän tapauksessamme siis valtion ja sen itsehallintoalueen lainsäädäntöjä.

Lainopillisessa tutkimuksessa esitetään normikannanottoja ja tulkintakannanottoja.

Normikannanotto ottaa kantaa voimassaoleviin oikeusnormeihin ja tulkintakannanotot ottavat kantaa käsiteltävän oikeusnormin sisältöön (Hirvonen 2011, s.22). Esitämme tutkimuksessamme tulkintakannanottoja, mutta joudumme väistämättä esittämään myös normikannanottoja, koska ensimmäisen esittäminen vaatii kannanoton jälkimmäisen voimassaolosta.

4.3 Aineisto

Aineistona opinnäytetyössä on käytetty Suomen lainsäädäntöä: Manner-Suomen tieliikennelakia (729/2018), Ahvenanmaan itsehallintolakia (1144/1991) ja rikoslakia (39/1889). Ahvenanmaan maakunnan lainsäädäntöä tulkitsimme liikenneriikoslain (Trafikbrottslag (2023:109) för Åland) lisäksi ajokorttilain (Körkortslag (2015:88) för Åland) ja tieliikennelain (Vägtrafiklag 2023:108) för Åland) osalta. Manner-Suomen lainsäädäntö haettiin osoitteesta www.finlex.fi. Ahvenanmaan lainsäädäntö haettiin Ahvenanmaan maakuntahallituksen internetsivulta osoitteesta www.regeringen.ax. Kaikki opinnäytetyössä käytetyt lait ovat ajantasaiset.

Tietoa Ahvenanmaan historiasta, nykyisestä asemasta ja lainsäädäntövallasta haimme muun muassa Ahvenanmaan maakuntahallituksen sivuilta, mutta myös Ahvenanmaan itsehallinnosta kertovista oppaista ja julkaisuista. Lisäksi käytimme oikeustieteellistä ja rikosoikeudellista kirjallisuutta, sekä artikkeleita ja julkaisuja.

4.4 Tutkimusetiikka

Opinnäytetyön tavoitteena on kehittää ja syventää opiskelijan tietoja ja taitoja, sekä työelämänvalmiuksia, joihin kuuluu esimerkiksi tiedonetsintä, tietojen ja taitojen soveltaminen, oman työn arviointi, sekä kirjallisen ja suullisen viestinnän taitoja. Opinnäytetyö Polamkissa voi olla luonteeltaan toiminnallinen, portfoliomuotoinen tai tutkimuksellinen. Tutkimuksellisen opinnäytetyön tekijät ovat sitoutuneet Poliisiammattikorkeakoulun tavoin tutkimuseettisen neuvottelukunnan ja suomalaisen tiedeyhteisön yhteistyössä luomaan hyvään tieteelliseen käytäntöön (HTK), joka tarkoittaa, että tutkimuksessa noudatetaan tutkimuseettisiä periaatteita. (Haikansalo, A & Korander, T, 2024. s.14)

Hyvän tieteellisen käytännön perusteet ovat eurooppalaisen tutkimuseettisen ohjeistuksen mukaan luotettavuus, rehellisyys, arvostus ja vastuunkanto. (Tutkimuseettinen neuvottelukunta 2023)

Hyvän tieteellisen käytännön tavoitteena on varmistaa tieteellisen tutkimuksen eettinen hyväksyttävyyden ja uskottavuuden, sekä varmistaa, että loukkausepäilyt käsitellään asiantuntevasti, oikeudenmukaisesti ja mahdollisimman nopeasti. Hyvään tieteelliseen käytäntöön kuuluu, että muiden tekemään työhön viitataan asianmukaisilla lähdemerkinnöillä. Hyvän tieteellisen käytännön noudattamisesta vastaa ensisijaisesti tutkija/tutkijaryhmä, mutta myös koko muu tiedeyhteisö. Yliopisto- ja ammattikorkeakouluopintojen tai minkä tahansa tutkijankoulutusta antavan yksikön tulee varmistaa perehdyttäminen tutkimusetiikkaan ja sen säilyttäminen.

Myös ammattikorkeakoulujen rehtorineuvosto ARENE on laatinut lainsäädäntöön, sekä tiedeyhteisön kansainvälisiin ja kansallisiin tutkimuseettisiin periaatteisiin perustuvat eettiset suositukset ammattikorkeakouluille (Ammattikorkeakoulujen opinnäytetöiden eettiset suositukset

2020). Suositukset on koottu nimenomaan tutkimuksellista opinnäytetyöprosessia ajatellen ja sen tavoitteena on yhtenäistää ammattikorkeakoulujen opinnäytetyöprosesseja, edistää hyvää tieteellistä käytäntöä ja nostaa opinnäytetöiden laatua. ARENEn ohjeistuksessa huomattavaa on ohjeistuksen suuntaaminen opiskelijan lisäksi myös ammattikorkeakouluille ja opinnäytetyön ohjaajalle. Ohje tuo esimerkiksi esille opiskelijan oikeuden laadukkaaseen ohjaukseen.

5 TUTKIMUSTULOKSET

Manner-Suomen ja Ahvenanmaan maakunnan lainsäädännöt tieliikenteen osalta mukailevat suurilta osin toisiaan. Monet pykälät olivatkin täysin toistensa kopioita, osassa taas sanajärjestys saattoi vaihtua. Onnistuimme kuitenkin löytämään myös selviä eroavaisuuksia ja käsittelemme niitä tässä luvussa. Erot olivat suurimmilta osin pieniä, joihin tavallinen tienkäyttäjä tuskin tulee törmäämään päivittäisessä liikenteessä. Tavoitteenamme oli kuitenkin löytää eroavaisuuksia ja tässä onnistuimme.

Jätimme kirjaamatta itsestään selvät eroavaisuudet. Näillä tarkoitamme lainsäädännön kohteista tai niiden puuttumisesta johtuvia eroavaisuuksia, kuten esimerkiksi Manner-Suomen tieliikennelainsäädännössä esiintyvät säädökset koskien junaliikennettä, raitiovaunuliikennettä, sotilasajoneuvoja tai puolustusvoimien henkilöstön roolia liikenteenohjauksessa. Ahvenanmaa on demilitarisoitu alue, jossa raitioliikennettä ei ole. Ahvenanmaalla ei ole myöskään erillistä linja-autokaistaa tai pyöräkaistaa, joten emme näe tarpeelliseksi tuoda näitäkään tuloksissa tämän suuremmin esille.

Käytämme tekstissämme lyhenteitä TLL eli Manner-Suomen tieliikennelaki (729/2018), sekä VTLÅ eli vägtrafiklag för Åland (2023:108). Alla listaamme eroavaisuuksia yleisesti koskien kaikkia pykäläiä:

Hallinnolliset tahot esimerkiksi väylävirasto, elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus on usein korvattu maakuntahallituksella. Tämä koskee esimerkiksi liikennemerkkien asennusta, tiettyjä lupa-asioita yms.

Ahvenanmaan tieliikennelakiin (2023:108) ei ole kirjoitettu liikennemerkejä, vaan ne on kirjattu säädökseen Landskapsförordning (2005:35) om vägmärken. Liikennemerkit ovat osin samankaltaiset Manner-Suomen tieliikennelakiin (729/2018) kirjattujen liikennemerkkien kanssa, mutta suurilta osin ovat ottaneet vaikutteita Ruotsin liikennemerkeistä ja esimerkiksi

Laeissa oli myös joitain muotoilueroavaisuuksia. VTLÅ (2023:108) 47§ sallii vain keltaisen tai vaalean valon näkymisen eteenpäin, mutta TLL (729/2018) 49§ kieltää punaisen valon näkymisen eteenpäin. Käytännössä molemmat siis kieltävät punaisen valon näkymisen eteenpäin, mutta asia on muotoiltu eri tavalla. Myös VTLÅ (2023:108) on tarkennettu, että hautajaiskulkueelle tulee antaa esteetön kulku ja TLL (729/2018) 10§ kirjoitetaan saattueesta tai muusta kulkueesta. Todellisuudessa tämä kattaa myös hautajaiskulkueen.

Eroavaisuuksia Ahvenanmaan ja Manner-Suomen lainsäädännön osalta on myös siten, että Ahvenanmaan tieliikennelaissa asioita on yhdistelty saman kohdan alle, kun taas Suomessa ne löytyvät kahden kohdan alta. Tällaisesta esimerkki peruuttamista ja kääntämistä koskevat lait VTLÅ (2023:108) 34§ / TLL (729/2018) 34§ ja TLL (729/2018) 46§.

5.1 Eroavaisuudet tieliikennelainsäädännössä

Tässä kappaleessa olemme listanneet mielestämme merkittävimmät eroavaisuudet lainsäädännöissä. Olemme kirjanneet ylös lakipykälät sekä Ahvenanmaan tieliikennelaista 2023:108, että Manner-Suomen tieliikennelaista 729/2018 alkuperäisessä muodossaan. Näistä lakipykälästä olemme alleviivanneet eroavaisuudet, mutta myös avanneet sisältöä omin sanoin.

5.1.1 Määritelmät

Kävelynopeus on määritelty Ahvenanmaalla 7 km/h, kun taas Manner-Suomen lainsäädännössä tätä ei ole. Tämä voi näkyä muissa lakipykälissä, missä Ahvenanmaalla on määritelty kävelynopeus.

VTLÅ (2023:108) 2§

7) *Gångfart* En hastighet av högst 7 kilometer i timmen

5.1.2 Liikenne tien ulkopuolella

VTLÅ (2023:108) 8§ *Allmänna skyldigheter för trafik utanför väg*

När ett motordrivet fordon framförs utanför väg ska föraren iaktta den omsorg och varsamhet som påkallas av omständigheterna.)

Ahvenanmaalla ei ole erikseen maastoliikennelakia, vaan useassa pykälässä on määritelty, että pykälässä määritelty normi koskee myös tien ulkopuolista liikennettä (*Denna bestämmelse gäller även trafik utanför väg*). Suomessa on säädetty erikseen maastoliikennelaki (1710/1995) ja tämän lain 2 luvun 5 § voisi rinnastaa yllämainittuun VTLÅ (2023:108) 8§.

MaastoliikenneL 2:5§ Moottorikäyttöisen ajoneuvon käyttäminen maastossa

Moottorikäyttöistä ajoneuvoa tien ulkopuolella kuljettaessa on noudatettava olosuhteiden edellyttämää huolellisuutta ja varovaisuutta vaaran ja vahingon välttämiseksi.

Lisäksi yleisistä velvollisuuksista liikenteestä tien ulkopuolella taajamassa on säädetty VTLÅ (2023:108) 44§:

VTLÅ (2023:108) 44§ Trafik utanför väg

Motordrivna fordon, släpfordon, släpanordning eller efterfordon får inte i tätort, utan tillstånd av markägaren eller -innehavaren, framföras, stannas eller parkeras utanför väg på mark som inte är avsedd för trafik med sådana fordon annat än för nödvändig servicekörning, sjuktransport eller av annan liknande orsak.

5.1.3 Yleiset nopeusrajoitukset

Taajaman ulkopuolella yleinen nopeusrajoitus on Ahvenanmaalla 70 km/h ja Manner-Suomessa 80 km/h. Taajamassa nopeusrajoitus on molemmissa 50 km/h.

VTLÅ (2023:108) 11§ Allmänna hastighetsbegränsningar

I en tätort får ett fordon inte föras med högre hastighet än 50 kilometer i timmen. Om det är motiverat av trafiksäkerhetsskäl eller av hänsyn till framkomligheten eller miljön får väghållaren besluta att den högsta tillåtna hastigheten inom en tätort eller del av ett sådant område ska vara lägre än 50 kilometer i timmen.

Utanför tätort får ett fordon inte föras med högre hastighet än 70 kilometer i timmen om inte någon annan hastighetsbegränsning är angiven med vägmärke.

TLL (729/2018) 9§ Yleiset nopeusrajoitukset

Taajaman ulkopuolella ajoneuvon ja raitiovaunun suurin sallittu nopeus on 80 kilometriä tunnissa, jos liikennemerkillä ei ole osoitettu noudatettavaksi muuta nopeusrajoitusta.

Taajamassa ajoneuvon ja raitiovaunun suurin sallittu nopeus on 50 kilometriä tunnissa, jos liikennemerkillä ei ole osoitettu noudatettavaksi muuta nopeusrajoitusta.

Yleisesti Ahvenanmaalla noudatetaan Ruotsista tuttuja nopeusrajoituksia 30/50/70/90, kun taas Manner-Suomessa teillä käytettävät nopeusrajoitukset ovat 20/30/40/50/60/70/80/100/120. Alla kuvissa 3. ja 4. kuvat nopeusrajoituskylteistä taajamassa ja maantiellä.



Kuva 3. Nopeusrajoitus taajamassa on rajattu 30 km/h 7:30-16:00 välillä



Kuva 4. Maantienopeusrajoitus 90 km/h päätiellä 4, mikä muista pääteistä poiketen ei lähde Maarianhaminasta, vaan kulkee Godbysta Getaan.

5.1.4 Riistaonnettomuus

Ahvenanmaalla on määritelty miten toimia villieläin/riistaonnettomuuden sattuessa. Tätä ei ole määritelty Manner-Suomessa. Metsästyslain (615/1993) 83§ ja 84§ antavat kuitenkin ohjeita, miten toimia, jos eläin jää kitumaan tai löytyy kuolleena. Niissä ei kuitenkaan ole säädetty mitään velvoittavaa

VTLÅ (2023:108) 14 § Viltolycka

Har ett motordrivet fordon varit inblandat i en sammanstötning med älg, vitsvanshjort, rådjur, lo, utter, vildsvin, örn, berguv, varg, björn eller något annat stort djur är fordonets förare skyldig att snarast möjligt märka ut olycksplatsen och underrätta Landskapsalarmcentralen.

5.1.5 Heijastimen käyttö pimeällä

Ahvenanmaalla veloitetaan pimeällä liikkuvan kävelijän käyttämään heijastinta, kun taas Manner-Suomessa pimeällä kulkevan on yleensä käytettävä heijastinta.

VTLÅ (2023:108) 15§ Gående på väg

Gående ska använda gångbanan eller vägrenen. De får inte i onödan hindra eller störa den övriga trafiken.

Om det inte finns någon gångbana eller vägren eller om gångbanan eller vägrenen inte är framkomlig utan olägenhet, ska gående använda cykelbanans eller körbanans kant. Gående som använder vägrenen eller körbanan ska om möjligt gå längst till vänster i färdriktningen.

Den som åker rullskidor, rullskridskor eller liknande och som färdas med högre hastighet än gångfart kan dock färdas längst till höger om det är lämpligare.

Den som går på en gemensam gång- och cykelbana ska om möjligt gå längst till vänster i färdriktningen.

Gående som rör sig i mörker ska använda reflex.

TLL (729/2018) 13 § Jalankulkijan paikka tiellä ja heijastimen käyttäminen

Jalankulkijan on käytettävä jalkakäytävää tai piennarta. Hän ei saa tarpeettomasti estää eikä haitata muuta liikennettä.

Jos jalkakäytävää tai piennarta ei ole tai jos sillä kulkeminen ei käy haitatta päinsä, jalankulkijan on käytettävä pyörätien tai ajoradan reunaa.

Ajoradalla jalankulkijan on käytettävä sen vasenta reunaa, jollei oikean reunan käyttäminen ole kulkureitin tai muun syyn vuoksi turvallisempaa. Polkupyörää tai mopoa taluttava saa kuitenkin käyttää ajoradan oikeaa reunaa.

Jalankulkijan on pimeällä liikkeessaan yleensä käytettävä heijastinta.

5.1.6 Jalankulkijaryhmät ja kulkueet pimeällä

Pimeällä kulkevan jalankulkijaryhmän on näytettävä eteenpäin keltaista ja taaksepäin punaista valoa. Ahvenanmaan lainsäädäntö on määrittänyt ryhmän koon kuitenkin yli 10 henkilöön, mutta Manner-Suomessa tällaista rajausta ei ole tehty. Myös mantereella on käytetty termiä *on oltava*. Ahvenanmaalla käytetään termiä *ska* kun puhutaan valaistuksesta eteenpäin ja kehottavaa termiä *bör*, kun puhutaan valosta taaksepäin.

VTLÅ (2023:108) 17§ Grupp av gående och procession

De som går i grupp under uppsikt av en ledare eller i en procession får använda högra vägrenen eller körbanans högra sida. Består gruppen av barn som går högst två i bredd ska om möjligt gångbana, vägren eller cykelbana användas.

När en grupp som består av fler än 10 personer använder vägrenen, körbanan eller cykelbanan under annan tid än då det är dagsljus med klar sikt ska den som går längst fram hålla en lykta ut mot vägens mitt som visar vitt eller gult ljus framåt. Den som går längst bak i gruppen bör hålla en lykta ut mot vägens mitt som visar rött ljus bakåt.

TLL (729/2018) 15§ Jalankulkijaryhmät ja kulkueet

Valvottu jalankulkijaryhmä ja järjestäytynyt kulkue saa käyttää ajoradan oikeaa puolta. Enintään kaksi rinnan kulkevan lapsiryhmän on, jos mahdollista, käytettävä jalkakäytävää, piennarta tai pyörätietä.

Valvotulla jalankulkijaryhmällä ja järjestäytyneellä kulkueella, jotka käyttävät valaisemattomalla tiellä piennarta, ajorataa tai pyörätietä, on oltava pimeän tai hämärän aikana ja sääolosuhteiden sitä edellyttäessä tien keskilinjan puolella edessä vähintään yksi valkoista tai keltaista valoa eteenpäin näyttävä valaisin ja takana yksi taaksepäin punaista valoa näyttävä valaisin.

5.1.7 Pysäkiltä lähtevä linja-auto

Ahvenanmaalla tulee väistää pysäkiltä lähtevää linja-autoa tiellä, jossa suurin sallittu nopeus on 50 km/h tai alempi. Manner-Suomessa tulee väistää linja-autoa, mikäli nopeus tiellä suurin sallittu nopeus on enintään 60 km/h.

VTLÅ (2023:108) 27§ Väjningsplikt mot buss som startar från en busshållplats

På en väg där den högsta tillåtna hastigheten är 50 kilometer i timmen eller lägre, ska en förare som närmar sig en buss, vars förare ger tecken för att starta från en busshållplats, sakta ner och vid behov stanna så att bussen kan lämna hållplatsen.

Bussföraren ska vara särskilt försiktig för att undvika fara.

TLL (729/2018)26§

Linja-auton pysäkiltä lähtevän linja-auton väistäminen

Jos pysäkillä oleva linja-auto tiellä, jolla suurin sallittu nopeus on enintään 60 kilometriä tunnissa, osoittaa suuntamerkillä aikovansa lähteä liikkeelle, samalla tai viereisellä ajokaistalla pysäkkiä lähestyvällä ajoneuvolla on väistettävä pysäkiltä lähtevää linja-autoa.

Kun pysäkin viereinen ajokaista on pyöräkaista, myös pyöräkaistan viereistä ajokaistaa pysäkkiä lähestyvällä ajoneuvolla on väistettävä pysäkiltä lähtevää linja-autoa.

5.1.8 Pysäköinti vastakkaiselle reunalle kaksisuuntaisella tiellä

Tämä lienee eroavaisuuksista tutuin Ahvenanmaalla vierailuille. Manner-Suomen tieliikennelakiin 729/2018 tuli uudistus, joka mahdollistaa pysäköimisen kaksisuuntaisella tiellä myös vasemmalle puolelle, mikäli se ei vaaranna tai haittaa liikennettä. Ahvenanmaalla pysäköinti on edelleen mahdollista kaksisuuntaisella tiellä vain oikealle puolelle ajosuunnassa, mikäli kyseessä ei ole katolla oranssia vilkkuvaa valoa näyttävä postiauto.

VTLÅ (2023:108) 36§ Stannande och parkering på väg

Ett fordon får stannas eller parkeras endast på vägens högra sida i färdriktningen. På en enkelriktad väg är det tillåtet att stanna och parkera även på den vänstra sidan av vägen.

Ett fordon ska stannas eller parkeras i vägens riktning och så nära vägkanten som möjligt.

Ett fordon som används vid postutdelning och som försetts med en orangegul blinkande varningslampa på taket får, trots bestämmelsen i 1 mom., stannas på vägens vänstra sida om särskild försiktighet iakttas.

TLL (729/2018) 36§ Pysäyttäminen ja pysäköinti

Ajoneuvon saa pysäyttää tai pysäköidä vain tien oikealle puolelle. Yksisuuntaisella tiellä on pysäyttäminen ja pysäköinti myös vasemmalle puolelle tietä sallittu. Taaajamassa vasemmalle puolelle tietä pysäyttäminen ja pysäköinti on sallittu myös kaksisuuntaisella tiellä, jos se ei vaaranna eikä häiritse liikennettä.

Ajoneuvo on pysäytettävä tai pysäköitävä tien suuntaisesti ja mahdollisimman lähelle tien reunaa.

5.1.9 Pysäköiminen tai parkkeeraaminen sillalle

Ahvenanmaalla sillalle pysähtyminen tai pysäköiminen on erikseen kielletty. Manner-Suomessa tätä ei ole kielletty.

VTLÅ (2023:108) 37 § Förbud mot stannande och parkering

Ett fordon får inte stannas eller parkeras så att det äventyrar säkerheten eller medför olägenhet för den övriga trafiken.

Ett fordon får inte stannas eller parkeras

1) på ett övergångsställe, en gångbana, en cykelbana, en cykelöverfart eller en kombinerad cykelöverfart och övergångsställe eller inom ett avstånd av fem meter före ett övergångsställe, en cykelöverfart eller en kombinerad cykelöverfart och övergångsställe

2) i en korsning eller inom ett avstånd av fem meter från en korsande körbanas närmaste kant eller kantens tänkta förlängning på körbanan

3) på ett sådant sätt att ett vägmärke eller en trafiksignal skymms

4) i en underfart eller tunnel eller på en bro

5) på ett backkrön eller i en kurva där sikten är skymd eller nära sådana

6) där körbanan före en vägkorsning är delad i körfält med en spärrlinje eller grupperingsmärken, eller så nära en sådan spärrlinje eller sådant märke att trafik in i körfältet försvåras

7) invid en spärrlinje, om avståndet mellan fordonet och linjen skulle bli mindre än tre meter och det mellan fordonet och spärrlinjen inte löper en streckad linje

8) i ett spärrområde

9) i en rondell

10) på en busshållplats annat än för på- eller avstigning som kan ske utan hinder för busstrafiken. Om det saknas markering som anger var hållplatsen börjar och slutar, gäller förbudet inom tjugo meter före och fem meter efter vägmärket busshållplats.

Trots bestämmelsen i 2 mom. 1 punkten får en cykel stannas eller parkeras på en gång- och cykelbana om det kan ske utan att övriga trafikanters framkomlighet försvåras.

Även ett annat fordon får, med iakttagande av särskild försiktighet, kortvarigt stannas på en gång- eller cykelbana för på- eller avstigning eller för på- eller avlastning, om det inte finns någon annan lämplig plats i närheten och stannandet motiveras av tvingande skäl. Fordonet får inte medföra oskäligen olägenhet för användningen av gång- eller cykelbanan. Föraren ska hålla sig i närheten av sitt fordon och vid behov flytta fordonet.

TLL (729/2018) 37§ Pysäyttämistä ja pysäköimistä koskevat kiellot

Ajoneuvoa ei saa pysäyttää eikä pysäköidä siten, että se vaarantaa turvallisuutta tai haittaa muuta liikennettä.

Ajoneuvoa ei saa pysäyttää eikä pysäköidä:

1) jalkakäytävällä, suojatiellä, pyörätiellä, pyörätien jatkeella eikä viiden metrin matkalla ennen suojatietä, risteävää pyörätietä tai risteävää pyörätien jatketta;

2) risteyksessä eikä viittä metriä lähempänä risteävän ajoradan lähintä reunaa tai sen ajateltua jatkoa ajoradalla;

3) niin lähellä rautatien tai raitiovaunun kiskoja, että siitä on haittaa kiskoliikenteelle;

4) siten, että liikennemerkki tai liikennevaloihin kuuluva opastin peittyi;

5) alikäytävässä eikä tunnelissa;

6) mäenharjalla tai näkyvyydeltään rajoitetussa kaarteessa taikka sellaisen läheisyydessä;

7) siellä, missä ajorata ennen risteystä on sulkuviivoin tai ryhmitysmerkein jaettu eri ajokaistoihin, eikä niin lähelle tällaista sulkuviivaa tai merkkiä, että ajo asianomaiselle ajokaistalle vaikeutuu;

8) maksulliselle pysäköintipaikalle maksua suorittamatta;

9) sulkuviivan kohdalle, jos ajoneuvon ja sulkuviivan väliin jää vähemmän kuin kolme metriä eikä ajoneuvon ja sulkuviivan välissä ole katkoviivaa;

10) liikenneympyrässä;

11) pyöräkaistalla tai linja-autokaistalla;

12) moottoritiellä tai moottoriliikennetiellä muualle kuin liikennemerkillä osoitetulle pysäköintipaikalle, palvelualueelle tai levähdysalueelle taikka liikennemerkillä merkitylle linja-auton pysäkillä matkustajan ottamista tai jättämistä varten.

Pysäyttäminen on kuitenkin sallittua pakollisen liikenne-esteen, väistämisvelvollisuuden noudattamisen tai hätätilanteen vuoksi.

Polkupyörän tai mopon saa pysäyttää tai pysäköidä jalkakäytävälle ja pyörätielle.

Muunkin ajoneuvon saa erityistä varovaisuutta noudattaen pysäyttää lyhyeksi ajaksi jalkakäytävälle tai pyörätielle ajoneuvoon nousemista, siitä poistumista, sen kuormaamista tai kuorman purkamista varten, jos läheisyydessä ei ole käytettävissä muuta pysäyttämiseen sopivaa paikkaa ja pysäyttämiseen on pakottavia syitä.

Pysäytetty ajoneuvo ei saa kohtuuttomasti haitata jalkakäytävällä eikä pyörätiellä kulkemista. Kuljettajan on tällöin pysäyteltävä ajoneuvonsa läheisyydessä ja tarvittaessa siirrettävä ajoneuvo paikkaan, jossa se ei häiritse muuta liikennettä.

5.1.10 Ajoneuvon siirtäminen

Manner-Suomessa ajoneuvon aiheuttaessa vaaraa, se voidaan poliisin toimesta siirtää. Tämä ei lue suoraan tieliikennelaissa kuten Ahvenanmaalla, vaan siihen on oma laki: Laki ajoneuvojen siirtämisestä (1508/2019). Ahvenanmaalla VTLÅ (2023:108) 39§ (pysäköintilupa liikuntarajoitteiselle) on määriteltä, kuinka poliisilla on oikeus siirättää ajoneuvo, mikäli se aiheuttaa huomattavaa haittaa tiellä, missä on pysäköintikieltoalue.

VTLÅ (2023:108) 39 §. Parkeringstillstånd för rörelsehindrade

Om en trafikant som innehar ett parkeringstillstånd för rörelsehindrade eller ett otsvarande utländskt tillstånd färdas i ett fordon, får fordonet parkeras

- 1) på avgiftsbelagda parkeringsplatser utan att avgift betalas*
- 2) på en väg där parkeringsförbud har angetts med vägmärke*
- 3) på områden där parkeringstiden har begränsats, för längre tid än begränsningen.*

Leder en parkering på en väg med parkeringsförbud till en uppenbar olägenhet ska fordonet på polisens uppmaning flyttas till den plats polisen anvisar.

Ett fordon med ett parkeringstillstånd för rörelsehindrade får inte parkeras på en plats som med vägmärke har reserverats för parkering av endast vissa fordonsslag.

Vid parkering av ett fordon med ett parkeringstillstånd för rörelsehindrade behöver inte parkeringsskiva användas.

Parkeringstillståndet ska under parkeringstiden vara placerat innanför fordonets vindruta så att det är väl synligt och läsbart utifrån.

5.1.11 Pysäköintikiekko autossa

Ahvenanmaalla pysäköintikiekkaja saa vaan olla yksi näkyvällä ajoneuvossa. Manner-Suomessa taas pysäköijän on ilmoitettava pysäköintinsä alkamisaika selkeästi havaittavalla tavalla.

VTLÅ (2023:108) 40 § Särskilda villkor för parkering

Om särskilda villkor för parkering har utmärkts på en plats gäller följande:

1) Om parkeringstiden är begränsad ska en parkeringsskiva eller motsvarande användas. Tiden på parkeringsskivan ska ställas in på närmast följande hel- eller halvtimme räknat från parkeringstidens början, beroende på vilken av dessa tidpunkter som infaller först. Parkerar fordonet innan en tidsbegränsning börjar ska klockslaget för tidsbegränsningens början ställas in om fordonet ska stå kvar efter denna tidpunkt. Parkeringsskivan placeras innanför vindrutan med tidsangivelsen väl synlig och läsbar utifrån. Endast en skiva åt gången får vara synlig i fordonet. Parkeringsskiva behöver inte användas om fordonet endast är parkerat under tid då tidsbegränsning inte råder. Parkeringstidens början får inte ändras under parkeringen.

2) Om parkeringen är avgiftsbelagd ska avgiften betalas på det sätt som anges på platsen och enligt angiven taxa.

TLL (729/2018) 40§ Pysäköinnin alkamisajan ilmoittaminen (17.12.2020/1040)

Jos pysäköinnin enimmäisaikaa on rajoitettu tämän lain liitteen 3.8 mukaisella liikennemerkillä H19, pysäköijän on ilmoitettava pysäköintinsä alkamisaika selkeästi havaittavalla tavalla.

Pysäköinnin alkamisajaksi on merkittävä aika, jolloin ajoneuvo pysäköidään. Alkamisajaksi saadaan merkitä myös pysäköinnin alkamista seuraava tasa- tai puolitunti riippuen siitä, kumpi ajankohta on aikaisempi.

Pysäköinnin alkamisaika merkitään 2 momentissa mainitulla tavalla, vaikka velvollisuus ilmoittaa pysäköintiajan alkamisesta olisi voimassa vain osan pysäköintiajasta.

Pysäköintiajan alkua ei tarvitse ilmoittaa, jos pysäköinti tapahtuu kokonaan aikana, jolloin velvollisuus ilmoittaa alkamisaika ei ole voimassa.

Pysäköinnin alkamisaikaa ei saa muuttaa pysäköinnin aikana. (17.12.2020/1040)

5.1.12 Tarvittavat toimet ajoneuvoa pysäköitäessä

Ahvenanmaalla moottorikäyttöisen kulkuneuvon kuljettajan tulee tehdä tarvittavat toimenpiteet, ettei ajoneuvoa oikeudetta oteta käyttöön toisen henkilön toimesta.

VTLÅ (2023:108) 41 § Åtgärder vid stannande av fordon

När ett fordon har stannats eller parkerats, ska föraren se till att fordonet inte okontrollerat kan komma i rörelse.

Föraren av ett motordrivet fordon ska även vidta lämpliga åtgärder för att förhindra att fordonet obehörigen brukas av någon annan.

Fordonets dörrar får inte öppnas och inte heller får på- eller avstigning eller på- eller avlastning ske så att fara eller olägenhet för den övriga trafiken eller för omgivningen uppstår.

TLL (729/2018) 41§ Ajoneuvon pysäyttämiseen ja pysäköintiin liittyvät toimet (17.12.2020/1040)

Kun ajoneuvo on pysäytetty tai pysäköity, ajoneuvon pysäyttäneen tai pysäköijän on huolehdittava siitä, ettei ajoneuvo voi lähteä hallitsemattomasti liikkeelle.

Ajoneuvon ovea ei saa avata eikä ajoneuvoon nousta, siitä poistua taikka sitä kuormata tai sen kuormaa purkaa siten, että siitä aiheutuu vaaraa tai haittaa muulle liikenteelle tai ympäristölle.

5.1.13 Pihakadulla ajaminen ja pysäköinti

Ahvenanmaalla mukaan pihakadulla ajaessa tulee kulkea kävelynopeutta, mikä on VTLÅ (2023:108) mukaan 7 km/h. Manner-Suomessa nopeus on pihatiellä määrätty jalankulun mukaiseksi, mutta korkeintaan 20km/h.

VTLÅ (2023:108) 43§ Trafik på gågator och gårdsgator

På en gågata och på en gårdsgata har förare väjningsplikt mot gående. Fordon får inte föras med högre hastighet än gångfart.

Parkering på en gårdsgata är endast tillåten på markerade platser. Cyklister, mopedister och trafikanter som innehar parkeringstillstånd för rörelsehindrade får dock parkera också på andra ställen om detta inte medför avsevärd olägenhet för användningen av gatan.

Ett motordrivet fordon eller släpvagn får inte parkeras på en gågata.

På en gågata får motordrivna fordon inte föras annat än för att korsa den. Motordrivna fordon får dock föras på en gågata och stanna under den tid som behövs för

- 1) varuleveranser till eller från butiker eller motsvarande vid gågatan*
- 2) transporter av gods eller boende till eller från en adress vid gågatan*
- 3) transporter av gäster till eller från ett hotell eller liknande vid gågatan*
- 4) sjuktransporter eller transporter av personer med nedsatt rörelseförmåga till eller från en adress vid gågatan.*

Tiden för när varuleveranser är tillåtna på en gågata kan begränsas med vägmärke.

TLL (729/2018) 43§ Pihakadulla ajaminen ja pysäköinti

Ajoneuvolla pihakadulla ajettaessa on jalankulkijoille annettava esteetön kulku. Ajonopeus on sovitettava jalankulun mukaiseksi, eikä se saa ylittää 20 kilometriä tunnissa.

Pysäköinti pihakadulla on sallittu vain merkityllä pysäköintipaikalla. Polkupyörän ja mopon sekä liikkumisesteisen pysäköintitunnuksella tai kotihoidon pysäköintitunnuksella

varustetun ajoneuvon saa kuitenkin pysäköidä pihakadulla muuallekin, jos siitä ei aiheudu huomattavaa haittaa pihakadun liikenteelle eikä muulle käytteiselle.

5.1.14 Ääni ja valomerkki

Äänimerkin antaminen muutoin, kuin vaaran välttämiseksi toisen huomion herättämiseksi on sallittu TLL (729/2018) mukaan ainoastaan taajaman ulkopuolella ohittaessa. VTLÅ (2023:108) tällaista ei ole säädetty.

VTLÅ (2023:108) 45 § Användning av ljud- och ljussignaler

När det behövs för att förebygga eller avvärja fara, ska ett fordon ge ljud- eller ljussignaler eller på något annat sätt väcka andra trafikanters uppmärksamhet. Signaler får inte ges längre än nödvändigt.

TLL (729/2018) 47§ Ääni- ja valomerkki

Ajoneuvolla ajettaessa on annettava ääni- tai valomerkki taikka muulla tavalla on kiinnitettävä muiden tienkäyttäjien huomiota, jos se on vaaran välttämiseksi tarpeen. Muutoin äänimerkin saa antaa vain taajaman ulkopuolella ohitettaessa. Äänimerkki ei saa kestää pidempään kuin on tarpeen.

5.1.15 Eläimen kuljettaminen

Ahvenanmaalla hevosella ja ratsastajalla, sekä muilla tiellä kuljetettavilla eläimillä tulee pimeällä olla heijastin. Tätä ei ole veloitettu Manner-Suomen lainsäädännössä vastaavassa pykälässä.

VTLÅ (2023:108) 50 § Djur som medförs av trafikanter

Ett djur som medförs på vägen ska hållas kopplat eller i bindsle, eller under uppsikt så att de inte medför fara eller olägenhet för andra trafikanter. Djuret ska hållas så nära vägens kant som möjligt.

En ryttare, den som leder ett stort djur och föraren av ett fordon förspänt med dragdjur ska så långt det är möjligt följa de trafikregler som gäller trafik med långsamtgående motordrivna fordon. Avvikelser från trafikreglerna får ske om särskilda omständigheter kräver det och det inte medför fara eller avsevärd olägenhet. Under mörker ska både häst och ryttare vara försedda med reflex.

Även andra djur än hästar som medförs på vägen under mörker ska vara försedda med reflex.

TLL (729/2018) 3 § Eläimen kuljettaminen

Eläin on pidettävä tiellä kytkettynä tai tienkäyttäjän on valvottava eläintä siten, ettei se aiheuta vaaraa eikä huomattavaa haittaa muille tienkäyttäjille. Eläintä tulee kuljettaa niin lähellä tien reunaa kuin turvallisuutta vaarantamatta on mahdollista.

Ratsastajan, suurikokoisen eläimen taluttajan ja eläimen vetämän ajoneuvon kuljettajan on noudatettava moottorikäyttöisellä ajoneuvolla ajamista koskevia liikenteenohjauksen merkkejä, liikenteenohjauslaitteita ja liikennesääntöjä. Ratsastaja ja suurikokoisen eläimen taluttaja saa tilapäisesti poiketa tässä momentissa mainituista säännöistä, jos erityiset olosuhteet sitä vaativat eikä siitä aiheudu vaaraa eikä huomattavaa haittaa.

5.1.16 Tarpeettoman ja häiritsevän ajon kieltö

Ahvenanmaalla kuljettajan tulee mukauttaa ajoreitti, nopeus ja ajotapa niin, ettei tarpeettomasti häiritse muita. Manner-Suomessa tarpeettoman ajon kieltö koskee ajoneuvoa, Ahvenanmaalla moottorikäyttöistä ajoneuvoa.

VTLÅ (2023:108) 51 § Förbud mot onödig och störande körning

Med ett motordrivet fordon får onödig och störande körning inte äga rum. Föraren ska anpassa färdväg, hastighet och färd sätt så att andra inte störs i onödan.

TLL (729/2018) 54 § Tarpeettoman ja häiritsevän ajon kieltö

Tarpeeton ja häiritsevä ajoneuvolla ajaminen on kielletty.

5.1.17 Tarpeettoman joutokäynnin kieltö

Ahvenanmaalla joutokäynti saa kestää korkeintaan yhden minuutin, kun taas Manner-Suomessa joutokäynti ei saa kestää kahta minuuttia pidempään, poikkeuksena pakkasrajan ollessa -15 c saa autoa pitää käynnissä ennen ajoon lähtöä enintään 4 min.

Manner-Suomessa sallitaan tyhjäkäynti myös ennen liikkeellelähtöä tarvittavan ajan, Ahvenanmaalla ei. Ahvenanmaalla lisäksi tyhjäkäyntikieltö, jos odottelee sillan aukeamista. Lisäksi 2 ja 3 momentti poikkeuksina TLL. Ahvenanmaalla on taajaman yhteydessä tyhjäkäyntikieltökylttejä, mistä kuva alempana. Alempana kuvassa 4 on taajamakyltin yhteydessä tyhjäkäynnin kieltävä kyltti. Lisäyksenä kehoitetaan ajattelemaan ympäristöä.

VTLÅ (2023:108) 52 §. Förbud mot onödig tomgångskörning

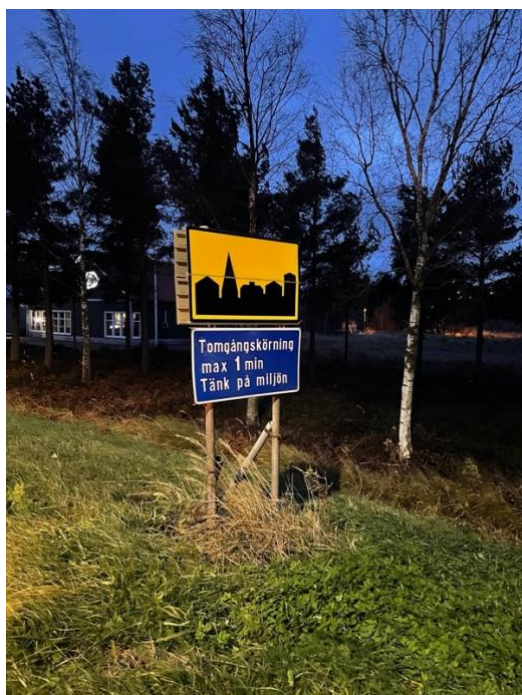
Förbränningsmotorn i ett fordon som står stilla av någon annan orsak än på grund av tvingande trafik hinder eller andra tvingande omständigheter får inte vara i gång längre än en minut. Omedelbart tomgångskörningsförbud gäller dock fordon som stannats vid en broöppning. Detta gäller inte fordon vars huvudsakliga användning, eller den tilläggsutrustning som den huvudsakliga användningen förutsätter, kräver att motorn hålls i gång.

TLL (729/2018) 55§ Moottorikäyttöisen ajoneuvon tarpeettoman joutokäynnin kielto

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 tai koneella tehtävän työn alkamista ajoneuvon tai koneen toimintavalmiiksi saattamiseen tarvittavan ajan. (17.12.2020/1040)

Edellä 1 momentissa tarkoitettu kielto ei koske ajoneuvoa, jonka pääasiallinen käyttötarkoitus tai pääasiallisen käyttötarkoituksen edellyttämä lisälaitte edellyttää moottorin pitämistä käynnissä.

Edellä 1 momentissa tarkoitettu kielto ei koske ajoneuvolain 6 luvussa tarkoitetun katsastuksen osana toimitettavaan pakokaasumittaukseen odottavaa ajoneuvoa.



Kuva 5. Kyltti kieltää yli yhden minuutin tyhjäkäynnin

5.1.18 Suurin sallittu nopeus hinattaessa

Nopeusrajoitus hinattaessa moottorikäyttöistä ajoneuvoa Ahvenanmaalla on 30 km/h ja Manner-Suomessa 60 km/h, mikäli kummallekaan ajoneuvolle ei ole säädetty tai määrätty alhaisempaa nopeutta.

VTLÅ (2023:108) 54§ Högsta tillåtna hastighet vid bogsering

Den högsta tillåtna hastigheten vid bogsering av ett motordrivnet fordon som rullar på sina egna hjul är 30 kilometer i timmen.

TLL (729/2018) 101§ Suurin sallittu nopeus hinattaessa

Hinattaessa moottorikäyttöistä ajoneuvoa sen omien pyörien varassa on suurin sallittu nopeus 60 kilometriä tunnissa, jollei kummallekaan ajoneuvolle ole säädetty tai määrätty alhaisempaa nopeutta.

5.1.19 Manner-Suomen tieliikennelain 729/2018 ajoneuvon käytöstä määrättyjen säädösten soveltaminen Ahvenanmaan maakunnassa

Ahvenanmaalla sovelletaan myös Manner-Suomen tieliikennelakia (729/2018), mutta pienillä lisäyksillä tai muutoksilla. Tässä kohtaa emme näe tarkoituksenmukaiseksi kirjoittaa kaikkia pykälä auki alkuperäisessä muodossaan, koska se hankaloittaisi kokonaisuuden hahmottamista. Nämä tarkennukset on kokonaisuudessaan lisäyksineen lueteltu VTLÅ (2023:108) 5. luvun 64 §.

88§ Määritelmät viidennessä luvussa

99§ Ajoneuvokohtaiset nopeusrajoitukset

100§ Ohjautuva akseli

107–114 §§ Kuorman kuljettamista koskevat säännökset

115-131a §§ Ajoneuvon ja ajoneuvoyhdistelmän suurin sallittu massa ja päämitat käytettäessä ETA-valtiossa rekisteröityä tai käyttöönotettua ajoneuvoa.

132§ ja 140§ ETA-valtiossa tai sen ulkopuolella rekisteröityä tai käyttöönotetun ajoneuvon ja ajoneuvoyhdistelmän kääntyminen

132a§ Ajoneuvoyhdistelmän vakaus

133–139 §§ Ajoneuvon ja ajoneuvoyhdistelmän suurimmat sallitut massat ja päämitat käytettäessä muualta kuin ETA-valtiossa rekisteröityä tai käyttöön otettua ajoneuvoa

150§-154§ Moottorikäyttöisen ajoneuvon ja hinattavan ajoneuvon kytkeminen

156§ Varoitusvaloista

157§ Maastoajoneuvon käytöstä

157a-159§§ Erikoiskuljetuksesta

5.1.20 Turvavöiden käyttö

Ahvenanmaalla ja Manner-Suomessa laissa on säädetty, että kuljettajan ja matkustajan tulee turvavyötä käyttää, mikäli kyseessä ei ole VTLÅ (2023:108) 68§ mainittava poikkeus.

VTLÅ (2023:108) 65 § Användning av bilbälte

Föraren och passagerarna ska, om inte annat anges i 68 §, under körning använda ett bilbälte som är monterat för sittplatsen eller vara fastspända i någon annan i fordonet monterad skyddsanordning

- 1) i bilar*
- 2) i trehjulinga mopeder och motoriserade trehjulingar*
- 3) i fyrhjulingar, lätta fyrhjulingar, tunga fyrhjulingar och terrängfordon*
- 4) i traktorer och motorredskap.*

Denna bestämmelse gäller även trafik utanför väg.

TLL (729/2018) 90 § Turvavyö ja muut istuinpaikan turvalaitteet

Kuljettajan ja matkustajan on ajon aikana käytettävä istumapaikalle asennettua turvavyötä tai heidän liikkumistaan estävää muuta ajoneuvoon asennettua turvalaitetta:

- 1) autossa;*
- 2) kolmipyöräisessä mopossa ja moottorikäyttöisessä kolmipyörässä;*
- 3) nelipyörässä, kevyessä nelipyörässä, raskaassa nelipyörässä ja maastoajoneuvossa;*
- 4) traktorissa ja moottoriyökoneessa.*

Ahvenanmaan tieliikennelain pykälässä voi nähdä lopussa lisäyksen *koskee myös tien ulkopuolista liikennettä*. Manner-Suomessa asiasta säädetään tieliikennelain 89 pykälässä seuraavasti:

Tämän lain 90 ja 92–96 §:n turvalaitteita ja suojalaitteita koskevia säännöksiä sekä 141 ja 144–149 §:n henkilökuormitusta koskevia säännöksiä sovelletaan moottorikäyttöisen ajoneuvon käyttämiseen myös maastoliikennelain ([1710/1995](#)) 3 §:n 2 kohdassa tarkoitettussa maastossa ja muualla. (TLL 729/2018, 89§ 1.mom)

5.1.21 Kypärän käyttö

Kypärän käyttö on veloitettu vahvasti molempien alueiden lainsäädännöissä. Manner-Suomessa on lisäksi kirjattu, kuinka myös avoperävaunussa matkustavan tulee käyttää suojakypärää. Ahvenanmaalla on korostettu alle 15 vuotiaan kuljettajan tai matkustajan kypärän käytöstä verbiä *ska*, mutta yli 15 vuotiaan kohdalla on käytetty vähemmän velvoittavaa verbiä *bör*.

VTLÅ (2023:108) 67 §. Användning av skyddshjälm och cykelhjälm
Föraren och passagerarna ska under körning använda en på rätt sätt fastspänd skyddshjälm av godkänd typ

- 1) på motorcyklar
- 2) på trehjulingar, fyrhjulingar, tunga fyrhjulingar och lätta fyrhjulingar som inte är försedda med karosseri eller skyddsåge
- 3) på mopeder
- 4) på snöskotrar
- 5) på terrängfordon och traktorer som har styre och sadel, men som inte är försedda med karosseri eller skyddsåge.

Föraren ska se till att passagerare under 15 år använder skyddshjälm.

Förare och passagerare som är under 15 år ska använda cykelhjälm eller annat lämpligt huvudskydd medan förare som är över 15 år och som färdas med en cykel bör använda cykelhjälm eller annat lämpligt huvudskydd.

Förare som färdas med cykel ska se till att passagerare under 15 år använder cykelhjälm eller annat lämpligt huvudskydd.

Denna paragraf gäller även trafik utanför väg.

TLL (729/2018) 92 § Suojakypärä

Kuljettajan ja matkustajan on käytettävä tyypiltään hyväksytyä asianmukaisesti kiinnitettyä suojakypärää ajettaessa:

- 1) moottoripyörällä;*
- 2) sellaisella kolmipyörällä, nelipyörällä, raskaalla nelipyörällä tai kevyellä nelipyörällä, jota ei ole varustettu korilla tai suojakaarella;*
- 3) mopolla;*
- 4) moottorikelkalla ja raskaalla moottorikelkalla; (17.12.2020/1040)*
- 5) sellaisella maastoajoneuvolla tai traktorilla, joka on varustettu ohjaustangolla ja satulamallisella istuimella, mutta jota ei ole varustettu korilla eikä suojakaarella.*

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

Velvollisuus käyttää suojakypärää koskee myös 1 momentissa tarkoitettujen ajoneuvojen perävaunussa olevia matkustajia silloin, kun perävaunua ei ole varustettu umpinaisella korilla eikä suojakaarella.

Polkupyöräilijän ja polkupyörän matkustajan on ajon aikana yleensä käytettävä suojakypärää.

5.1.22 Poikkeukset turvavyön käyttöön

Ahvenanmaalla on säädetty poikkeukseksi turvavyön käytössä kohdat 6) ajettaessa jääpeitteisillä vesialueilla, sekä 7) joka taajamassa ajaa yli 12 000 kg painavaa ajoneuvoa nopeudella alle 30 kilometriä tunnissa, jos turvavyön käyttö aiheuttaa kuljettajalle huomattavaa haittaa liikenneturvallisuuden kannalta. Lisäksi suojakypärää ei tarvitse käyttää, jos vauhtia on alle 15 km/h tien ulkopuolella.

VTLÅ (2023:108) 68 §. Undantag från skyldigheten att använda bilbälte och skyddshjälm

Skyldigheten att använda bilbälte gäller inte

- 1) den som kör ett fordon med låg hastighet och delar ut post, tidningar eller andra varor som ska distribueras till flera platser och den som samlar in avfall eller andra varor som ska samlas in från flera platser om användningen av bilbälte medför avsevärd olägenhet för föraren eller passageraren*

2) förare av eller passagerare i traktorer eller motorredskap, när användningen av bilbälte medför olägenhet i det arbete som utförs med fordonet

3) Fordonsmyndighetens besiktare under besiktning på Fordonsmyndighetens område

4) förare eller passagerare som är anställda hos Brottspåföljdsmyndigheten och deltar i ett uppdrag där användningen av bilbälte kan medföra fara eller avsevärd olägenhet

5) när det finns medicinska hinder enligt ett läkarintyg som utfärdats före färden

6) vid färd på isbelagda vattenområden

7) den som i tätort kör ett tyngre fordon över 12 000 kg med en hastighet lägre än 30 kilometer per timme om användningen av bilbälte medför avsevärd olägenhet för föraren med tanke på trafiksäkerheten.

Skyldigheten att använda skyddshjälm gäller inte

1) förare och passagerare i fordon som är försedda med täckt karosseri eller förare och passagerare i fordon som är försedda med bilbälte och skyddsbåge eller ett skyddstak, om personerna sitter under skyddsbågen eller taket

2) när det finns medicinska hinder enligt ett läkarintyg som utfärdats före färden

3) när hastigheten understiger 15 kilometer per timme utanför väg.

Den som framför en elcykel som är utrustad med pedaler och som klassificeras som moped och där cykelns massa i körklart skick är högst 35 kilogram och motorns nominella effekt är högst 1,00 kilowatt får i stället för en skyddshjälm avsedd för mopedister använda en cykelhjälm eller annat lämpligt huvudskydd.

Denna paragraf gäller även trafik utanför väg.

Landskapsregeringen får genom landskapsförordning meddela närmare föreskrifter om innehållet i de läkarintyg som avses ovan.

TLL (729/2018). 93 § Poikkeukset turvavyön ja suojakypärän käyttövelvollisuudesta

Turvavyön käyttövelvollisuus ei koske:

1) ajoneuvoa hitaalla nopeudella kuljettavaa postin, sanomalehtien tai muiden useaan paikkaan jaettavien tavaroiden jakajaa eikä jätteiden tai muiden useasta paikasta kerättävien tuotteiden kerääjää, jos turvavyön käyttämisestä on kuljettajalle tai matkustajalle huomattavaa haittaa;

2) traktorin eikä moottorityökoneen kuljettajaa eikä matkustajaa silloin, kun turvavyön käytöstä on haittaa ajoneuvolla tehtävässä työssä;

3) Rikosseuraamuslaitoksen palveluksessa olevaa kuljettajaa tai matkustajaa hänen ollessa sellaisessa tehtävässä, että turvavyön käyttämisestä voi olla vaaraa tai huomattavaa haittaa.

Turvavyön, muun istuinpaikan turvalaitteen ja suojakypärän käyttövelvollisuus eivät koske henkilöä, jolta terveydellinen syy estää turvalaitteen tai suojakypärän käytön. Syytä koskeva lääkärintodistus on pidettävä ajon aikana mukana.

Suojakypärän käyttövelvollisuus ei koske:

1) umpinaisella korirakenteella varustetun ajoneuvon eikä turvavöin ja suojakaarella tai -katoksella varustetun ajoneuvon suojakaaren tai -katoksen suojassa olevaa kuljettajaa ja matkustajaa;

2) moottorikelkan eikä raskaan moottorikelkan avonaisessa perävaunussa olevia matkustajia silloin, kun käytettävä ajonopeus on enintään 20 kilometriä tunnissa ja tämä on osoitettu 102 §:ssä tarkoitetulla nopeuskilvellä; (17.12.2020/1040)

3) poronhoito- tai metsänhoitotöissä taikka energiansiirto- tai televerkostotöissä olevaa moottorikelkan tai ohjaustangolla ja satulamallisella istuimella varustetun maastoajoneuvon ja traktorin kuljettajaa ja matkustajaa.

Mopoksi luokitellun, polkimin varustetun sähköpolkupyörän, jonka massa ajokunnossa on enintään 35 kilogrammaa ja moottorin nimellisteho enintään 1,00 kilowattia, kuljettaja saa käyttää 92 §:ssä tarkoitetun suojakypärän sijasta polkupyöräilijälle tarkoitettua suojakypärää.

Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa tarkempia määräyksiä 2 momentissa tarkoitetun lääkärintodistuksen sisällöstä. (17.12.2020/1040)

5.1.23 Lasten turvalaitteet

Manner-Suomessa alle 135 cm pitkä lasta kuljettaessa voidaan kuljettaa taksiliikenteessä muulla kuin etupenkillä, mikäli turvalaitetta ei ole saatavilla. Tätä on kuitenkin tarkennettu, että alle 3-vuotiasta lasta ei saa koskaan kuljettaa ilman turvalaitetta. Edellä mainittua ei ole kirjattu Ahvenanmaan tieliikennelakiin 2023:108. Ahvenanmaalla alle 4 vuotias lapsi tulee kuljettaa selkä menosuuntaan.

VTLÅ (2023:108) 69 §. Skyddsanordningar för barn

Den skyddsanordning för barn som används i en bil ska vara typgodkänd i enlighet med ECE-reglementet nr 44/03 eller 44/04, FN-reglementet UN R129 eller en senare version.

Vid transport av barn som är kortare än 135 centimeter ska bilbarnstol, bälteskudde eller någon annan skyddsanordning för barn användas. Barn upp till fyra års ålder bör färdas i en bakåtvänd bilbarnstol.

Barn får inte transporteras i en bakåtvänd bilbarnstol på en sittplats som skyddas av en främre krockkudde, om inte krockkudden har kopplats ur.

Vid transport av barn som är kortare än 135 centimeter på ett fordon som är försett med styre och sadel ska en sits som lämpar sig för barnet eller en skyddsanordning för barn användas.

Barn som sitter på en egen sittplats i en buss ska använda bussens bilbälte eller en skyddsanordning för barn.

Transport av barn som är kortare än 135 centimeter i ett annat fordon än ett som anges i denna paragraf är tillåten endast om fordonet är försett med en sits och ett bilbälte som lämpar sig för barnet eller med en skyddsanordning för barn.

Denna paragraf gäller även trafik utanför väg.

TLL (729/2018) 94 § Lasten turvalaitteet

Autossa käytettävän lasten turvalaitteen tulee olla tyyppihyväksytty E-säännön n:o 44 muutossarjan 03, E-säännön n:o 129 tai moottoriajoneuvojen turvavyöitä ja turvajärjestelmiä koskevan neuvoston direktiivin 77/541/ETY mukauttamisesta tekniikan kehitykseen annetun komission direktiivin 2000/3/EY mukaisesti taikka mainitun E-säännön tai direktiivin myöhemmän version tai muutoksen mukaisesti. Muussa ajoneuvossa kuin autossa käytettävän lasten turvalaitteen on oltava ajoneuvolaissa sekä sen nojalla annetuissa säännöksissä ja määräyksissä asetettujen vaatimusten mukaisesti tyyppiltään hyväksytty.

Alle 135 senttimetriä pitkän lapsen kuljettamiseen henkilö-, paketti- ja kuorma-autossa on käytettävä lasten turvalaitetta, jos ajoneuvossa on turvavyöt tai lasten turvalaite on muuten ajoneuvon asennettavissa. Tästä velvollisuudesta voidaan kuitenkin poiketa taksiliikenteessä olevassa ajoneuvossa siten, että alle 135 senttimetriä pitkää lasta saadaan kuljettaa turvavyötä käyttäen muulla kuin etuistuimella, mikäli turvalaitetta ei

ole saatavilla. Alle 3-vuotiasta lasta ei kuitenkaan saa koskaan kuljettaa ajoneuvossa ilman turvalaitetta.

Lasta ei saa kuljettaa etuturvatyynyllä suojatulla istumapaikalla selkä menosuuntaan suunnatussa turvaistuimessa, ellei turvatyynyä ole tehty toimintakyvyttömäksi.

Alle 135 senttimetriä pitkän lapsen kuljettamiseen ohjaustangolla ja satulamallisella istuimella varustetussa ajoneuvossa on käytettävä lapsen kuljettamiseen soveltuvaa istuinta tai lasten turvalaitetta.

Linja-autossa lapsen on omalla istumapaikalla istuessaan käytettävä istumapaikalle asennettua turvavyötä tai lasten turvalaitetta.

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

(17.12.2020/1040)

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.

5.1.24 Lapsen turvalaitetta koskevat vastuut

Alle 15-vuotiaan lapsen matkustaessa huoltajansa kanssa on Ahvenanmaalla sekä kuljettaja, että huoltaja vastuussa turvavälineiden käytöstä. Jos lapsi matkustaa ilman huoltajaa, on vastuu yksin kuljettajalla, poislukien M3 ajoneuvoluokan linja-autot, joissa kuljettaja ei ole vastuussa. Jälleen lisäys siitä, että pykälä koskee myös tien ulkopuolista liikennettä. Manner-Suomessa vastuu on ensisijaisesti vain huoltajalla ja mikäli huoltajaa ei ole, vastuu on kuljettajalla. Poislukien M3 luokan ajoneuvot.

VTLÅ (2023:108) 70 §. Ansvarsbestämmelser som gäller användningen av skyddsanordningar för barn samt persontransport

Om ett barn under 15 år färdas tillsammans med sin vårdnadshavare, ansvarar både vårdnadshavaren och föraren av fordonet för att barnet använder bilbälte eller, om barnet är kortare än 135 centimeter, en skyddsanordning på det sätt som anges i 69 §. Färdas barnet utan sin vårdnadshavare är det föraren av fordonet, med undantag för föraren i en buss i kategori M3, som har det ansvaret.

Vid transport av personer med funktionsnedsättning samt personer på bår eller i rullstol ska föraren se till att passagerarna tryggt kan ta sig in i och ut ur fordonet och att de anordningar som behövs för detta används. Föraren ska se till att rullstolar och bårar har spänts fast i fordonet på rätt sätt.

Denna paragraf gäller även trafik utanför väg.

TLL (729/2018) 95 § Lasten turvalaitteen käyttöä ja henkilöiden kuljetuksia koskevat vastuusäännökset

Lapsen mukana matkustava huoltaja on vastuussa siitä, että alle 15-vuotiasta lasta kuljetetaan edellä 94 §:ssä säädetyllä tavalla 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. (17.12.2020/1040)

Jos ajoneuvo on rekisteröity kuljettajan lisäksi enintään 16 matkustajalle, ajoneuvon kuljettajan on huolehdittava siitä, että matkustajat voivat siirtyä turvallisesti ajoneuvoon ja siitä ulos ja että tähän tarvittavia laitteita käytetään.

Ajoneuvon kuljettajan on huolehdittava siitä, että matkustajien pyörätuolit ja paarit on kiinnitetty ajoneuvoon.

5.1.25 Teknisen laitteen käyttäminen

Ahvenanmaalla viestintävälineen käyttö on sallittu erityisliikenteelle, mikäli se on välttämätöntä kuljetuksen suorittamiseksi.

VTLÅ (2023:108) 73 § Användning av teknisk utrustning

Under färd med ett fordon får föraren inte använda någon teknisk anordning eller något tekniskt system så att användningen stör eller äventyrar förandet av fordonet.

Föraren av ett motordrivet fordon får inte under körning använda kommunikationsutrustning som föraren håller i handen. Vid specialtransporter som förutsätter tillstånd enligt 114 § kan dock handhållen kommunikationsutrustning som är nödvändig för att utföra transporten användas.

TLL (729/2018) 98 § Teknisen laitteen käyttäminen

Ajoneuvossa ja raitiovaunussa ei saa ajon aikana käyttää teknistä laitetta tai järjestelmää siten, että sen käyttäminen haittaa tai vaarantaa ajamista.
(17.12.2020/1040)

Moottorikäyttöisen ajoneuvon kuljettaja tai raitiovaunun kuljettaja ei saa ajon aikana käyttää viestintävälinettä siten, että pitää sitä kädessään.

5.1.26 Taksivalaisimen käyttö

Ahvenanmaalla on Manner-Suomesta poiketen määrätty, että valaistu taksivalaisin tulee sijaita katolla. Manner-Suomen lainsäädännössä taas Ahvenanmaasta poiketen on tarkennettu, että mikäli kyseessä on yritys tai edustusajo, josta on laadittu sopimus, voidaan taksivalaisimen käytöstä poiketa.

VTLÅ (2023:108) 75 §. Taxiskylt

Ett fordon som används för taxitrafik ska vara försett med en takmonterad och ljusförsedd taxiskylt.

Skylden ska avlägsnas eller täckas över när fordonet inte används i taxitrafik.

TLL (729/2018) 155 § (17.12.2020/1040) Taksivalaisimen käyttäminen

Taksiliikenteeseen käytettävässä ajoneuvossa tulee olla näkyvillä taksivalaisin.
(9.4.2021/300)

Ilman taksivalaisinta saa suorittaa yritys- tai edustusajoja, joissa taksivalaisimen käyttövelvollisuudesta poikkeamisesta on sovittu etukäteen sopimuksella.
(9.4.2021/300)

Edellä 2 momentissa tarkoitettu sopimus tai sen jäljennös tulee olla mukana ajoneuvossa. Kuljettajan on pyydettyessä esitettävä sopimus tai sen jäljennös valvontaviranomaiselle. (9.4.2021/300)

Kun taksivalaisin on autosta poistettuna tai peitettynä, ajoneuvoa ei tässä laissa säädettyjä liikennesääntöjä ja liikenteenohjauslaitteita koskevia säännöksiä sovellettaessa pidetä taksiliikenteessä olevana ajoneuvona. Edellä 142 §:ssä tarkoitettuun ajoneuvoon kuitenkin sovelletaan taksiliikennettä koskevia liikennesääntöjä ja liikenteenohjauslaitteita koskevia säännöksiä, kun taksivalaisin on peitettynä koulu- ja päivähoitokyytiä osoittavalla kuvulla.

5.1.27 Talvirenkaat

Ahvenanmaalla laki sallii talvirenkaiden käytöstä poikkeamisen, mikäli vararengas on tilapäisesti käytössä.

VTLÅ (2023:108) 77 §. Användning av vinterdäck

Om vinterväglag råder ska vinterdäck eller motsvarande utrustning användas under månaderna november till och med mars på

- 1) bilar*
- 2) motorcyklar, mopeder, trehjulingar, fyrhjulingar, tunga fyrhjulingar och lätta fyrhjulingar*
- 3) traktorer vars konstruktiva hastighet är högre än 60 kilometer i timmen*
- 4) släpvagnar som dras av ett fordon som anges i 1–3 punkten och vars klassificerings- eller kopplingsmassa är större än 0,75 ton och högst 3,5 ton.*

Vinterdäcken ska ha ett mönsterdjup i slitbanans huvudspår på minst 3,0 millimeter. På bilar med en klassificeringsmassa som är större än 3,5 ton samt på traktorer vars konstruktiva hastighet är högre än 60 kilometer i timmen ska vinterdäcken på icke styrande drivaxlar dock ha ett mönsterdjup i slitbanans huvudspår på minst 5,0 millimeter. Kravet tillämpas inte på en fordonskombination som består av en traktor och en släpvagn eller släpanordning när fordonskombinationens högsta tillåtna hastighet på väg är 60 kilometer i timmen eller lägre.

Vinterdäck behöver dock inte användas

- 1) vid en tillfällig förflyttning i anslutning till tillverkning, import, reparation, besiktning eller godkännande för trafik av eller handel med fordon,*
- 2) på fordon till vilka vinterdäck inte finns att få; på sådana fordon ska däck med grovt mönster som lämpar sig för vinterbruk användas.*

Om ett reservdäck tillfälligt måste användas på ett fordon tillämpas inte bestämmelserna i denna paragraf.

Landskapsregeringen får genom landskapsförordning meddela närmare föreskrifter om vinterdäcken på fordon i olika fordonskategorier.

TLL (729/2018) 105 § Talviaikana käytettävät renkaat

Jos sää tai keli sitä edellyttää, marras-, joul-, tammi-, helmi- ja maaliskuun aikana on käytettävä talvirenkaita, joiden kulutuspinnan pääurien syvyys on vähintään 3,0 millimetriä, seuraavissa ajoneuvoissa:

- 1) henkilöauto, jonka luokittelumassa on enintään 3,5 tonnia; (17.12.2020/1040)*
- 2) pakettiauto;*
- 3) erikoisauto, jonka luokittelumassa on enintään 3,5 tonnia; (17.12.2020/1040)*
- 4) moottoripyörä, mopo, kolmipyörä, nelipyörä, raskas nelipyörä ja kevyt nelipyörä;*
- 5) 1–4 kohdassa tarkoitettulla ajoneuvolla vedettävä perävaunu, jonka luokittelu- tai kytkentämassa on yli 0,75 tonnia ja enintään 3,5 tonnia.*

Jos sää tai keli sitä edellyttää, marras-, joul-, tammi-, helmi- ja maaliskuun aikana on kuorma-autossa, linja-autossa ja luokittelumassaltaan yli 3,5 tonnin henkilö- tai erikoisautossa sekä sellaisessa traktorissa, jonka rakenteellinen nopeus on yli 60 kilometriä tunnissa, käytettävä vetävillä akseleilla, lukuun ottamatta ohjaavia vetäviä akseleita, talvirenkaita, joiden kulutuspinnan pääurien syvyys on vähintään 5,0 millimetriä. Muilla akseleilla sekä mainitulla ajoneuvolla vedettävän perävaunun ja hinattavan laitteen kaikilla akseleilla on tällöin käytettävä renkaita, joiden kulutuspinnan pääurien syvyys on vähintään 3,0 millimetriä. Vaatimusta ei sovelleta traktorin ja perävaunun tai hinattavaan laitteen muodostamaan ajoneuvoyhdistelmään silloin, kun ajoneuvoyhdistelmän suurin sallittu nopeus tiellä on enintään 60 kilometriä tunnissa. (17.12.2020/1040)

Talvirenkaita ei kuitenkaan tarvitse käyttää:

- 1) ajoneuvon valmistukseen, maahantuontiin, kauppaan, korjaukseen, katsastukseen tai liikenteeseen hyväksymiseen liittyvissä tilapäisissä, enintään 20 kilometrin pituisissa siirroissa;*
- 2) museoajoneuvossa järjestetyn ajotapahtuman aikana;*
- 3) sellaisessa 1 tai 2 momentissa tarkoitettussa ajoneuvossa, johon talvirenkaita ei ole saatavissa; tällaisessa ajoneuvossa tulee käyttää talvikäyttöön soveltuvia karkeakuvioisia renkaita.*

Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa tarkempia määräyksiä eri ajoneuvoluokkiin kuuluvien ajoneuvojen talvirenkaista. (17.12.2020/1040)

5.1.28 Nastarenkaat ja muut liukuesteet

Ahvenanmaalla on sallittu nastarenkaiden käyttö 15.10.–15.04. Manner-Suomessa aika on hieman lyhyempi, 1.11.–30.4. Tämä todennäköisesti johtuu Ahvenanmaan maantieteellisestä sijainnista ja kosteasta ilmastosta, mikä aiheuttaa sen, että tiet ovat herkästi mustan jään peitossa.

VTLÅ (2023:108) 78 §. Användning av dubbdäck och andra typer av slirskydd

Dubbdäck, snökedjor eller motsvarande utrustning som inte väsentligt skadar vägbanan får användas på alla typer av fordon från den 15 oktober till och med den 15 april.

Dubbdäck får även användas under annan tid om det råder vinterväglag eller sådant kan befaras och detta motiverar användning av dubbdäck. Dubbdäck får även användas under annan tid på utryckningsfordon, på bärgningsbilar och på bilar och släpvagnar som används vid väghållning samt vid tillfälliga förflyttningar i samband med handel med fordon eller vid reparation eller besiktning av fordon.

Om dragbilen är försedd med dubbdäck, och vinterväglag råder, ska även en släpvagn med en klassificeringsmassa som är större än 0,75 ton och högst 3,5 ton ha dubbdäck.

När dubbdäck används på en bil eller på en bilsläpvagn med en klassificeringsmassa som är högst 3,5 ton ska dubbdäck monteras på fordonets alla hjul, med undantag för det andra hjulet på ett parhjul. Antalet dubbar på de enskilda däcken får inte avvika från varandra på så sätt att det medför fara. Landskapsregeringen får genom landskapsförordning meddela närmare föreskrifter om de tillåtna skillnaderna i antalet dubbar.

Om den massa som totalt belastar drivaxeln eller drivaxlarna på en fordonskombination vars massa överskrider 44 ton eller vars längd överskrider 18,75 meter är mindre än 18 procent av fordonskombinationens massa, ska dragfordonet under månaderna november till och med mars vara utrustad med en anordning med vilken det är möjligt att förbättra fordonets förmåga att sätta sig i rörelse på en hal väg bana. Som en sådan anordning betraktas inte en konstruktion som påverkar funktionen av en enda drivande axels differentialväxel.

Om den massa som totalt belastar drivaxlarna på en fordonskombination vars längd överstiger 28 meter är mindre än 25 procent av fordonskombinationens massa, ska dragfordonet under månaderna november till och med mars antingen ha sandningsanordningar för att förbättra fordonskombinationens förmåga att sätta sig i

rörelse på en hal vägbana eller automatiska snökedjesystem för åtminstone en drivande axel.

Kraven i 4 och 5 mom. tillämpas inte på en fordonskombination som har en axel som vid långsam hastighet kan omkopplas till en drivande axel, om den massa som totalt belastar drivaxlarna, inklusive den massa som belastar den drivande axel som anges ovan, är minst 25 procent av fordonskombinationens massa. Den axel som vid långsam hastighet kan omkopplas till en drivande axel kan finnas på bilen eller på släpvagnen.

Landskapsregeringen får av särskilda skäl bevilja ett fordon undantag från bestämmelsen i 1 mom. om den tid då användning av dubbdäck är tillåten.

Landskapsregeringen meddelar vid behov genom landskapsförordning närmare föreskrifter om vilka slags anordningar som kan betraktas som anordningar som kan förbättra fordonets förmåga att sätta sig i rörelse på en hal vägbana och vilken slags axel som kan betraktas som en axel som vid långsam hastighet kan omkopplas till en drivande axel.

TLL (729/2018) 106 § (8.5.2020/360) Ajoneuvon renkaiden liukuesteet

Ajoneuvon renkaat saa varustaa nastoin, lumiketjuin tai vastaavin liukuestein, jotka eivät oleellisesti vahingoita tien pintaa.

Autossa, moottoripyörässä, mopossa, kolmipyörässä, nelipyörässä, raskaassa nelipyörässä, kevyessä nelipyörässä ja rakenteelliselta nopeudeltaan yli 60 kilometriä tunnissa olevassa traktorissa sekä tällaiseen ajoneuvoon kytketyssä hinattavassa ajoneuvossa saa käyttää nastarenkaita marraskuun alusta maaliskuun loppuun. Muunakin aikana nastarenkaita saa käyttää:

- 1) hälytysajoneuvossa;*
- 2) puolustusvoimien käytössä olevassa maastokäyttöön tarkoitettussa autossa ja perävaunussa;*
- 3) tienpitoon käytettävässä autossa ja perävaunussa;*
- 4) ajoneuvon kauppaan, korjaukseen, katsastukseen tai liikenteeseen hyväksymiseen liittyvissä tilapäisissä siirroissa;*
- 5) kaikissa tässä momentissa tarkoitetuissa ajoneuvoissa, jos sää tai keli sitä edellyttää.*

Jos vetoautossa on nastarenkaat, luokittelumassaltaan yli 0,75 tonnin ja enintään 3,5 tonnin painoisessa auton perävaunussa on käytettävä talvirenkaita.

Käytettäessä nastarenkaita henkilö- tai pakettiautossa, erikoisautossa ja luokittelumassaltaan enintään 3,5 tonnin painoisessa auton perävaunussa on nastarenkaat, paripyörien toisia pyöriä lukuun ottamatta, asennettava ajoneuvon kaikkiin pyöriin. Nastojen määrät ajoneuvon eri renkaissa ei saa poiketa toisistaan siten, että siitä aiheutuu vaaraa. Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa tarkempia määräyksiä ajoneuvon renkaiden nastamäärien sallituista eroista.

Jos ajoneuvoyhdistelmässä, jonka massa on yli 44 tonnia tai pituus yli 18,75 metriä, vetäville akselille tai vetäville akseleille yhteensä kohdistuva massa on alle 18 prosenttia ajoneuvoyhdistelmän massasta, vetoajoneuvo on 2 momentissa säädettyinä aikana varustettava laitteella, jolla voidaan parantaa ajoneuvon liikkeellelähtökykyä liukkaalla tienpinnalla. Tällaisena laitteena ei pidetä yhden vetävän akselin tasauspyörästä toimintaan vaikuttavaa rakennetta.

Jos yli 28 metriä pitkässä ajoneuvoyhdistelmässä vetäville akseleille yhteensä kohdistuva massa on alle 25 prosenttia ajoneuvoyhdistelmän massasta, vetoajoneuvossa on 2 momentissa säädettyinä aikana oltava ajoneuvoyhdistelmän liikkeellelähtökykyä liukkaalla tienpinnalla parantavat hiekoittimet tai ketjuheittimet vähintään yhdellä vetävällä akselilla.

Edellä 5 ja 6 momentissa tarkoitettua vaatimusta ajoneuvoyhdistelmän liikkeellelähtökykyä liukkaalla tienpinnalla parantavista järjestelmistä ei sovelleta ajoneuvoyhdistelmään, jossa on hitaassa nopeudessa vetäväksi akseliksi kytkettävä akseli, jos vetäville akseleille kohdistuu edellä tarkoitettulle vetäville akselille kohdistuva massa mukaan luettuna yhteensä vähintään 25 prosenttia ajoneuvoyhdistelmän massasta. Hitaassa nopeudessa vetäväksi akseliksi kytkettävä akseli voi olla autossa tai perävaunussa.

Polkupyörän, moottorilla varustetun polkupyörän, kevyen sähköajoneuvon, polkupyörän perävaunun, potkupyörän ja eläimen vetämän ajoneuvon renkaat saa varustaa nastoin, lumiketjuin tai vastaavin liukuestein, jotka eivät oleellisesti vahingoita tien pintaa.

Moottorityökoneen, maastoajoneuvon ja traktorin, jonka rakenteellinen nopeus on enintään 60 kilometriä tunnissa, sekä niiden perävaunun renkaat ja telaketjut saa varustaa nastoin, lumiketjuin tai vastaavin liukuestein, jotka eivät oleellisesti vahingoita tien pintaa.

Liikenne- ja viestintävirasto voi erityisestä syystä myöntää ajoneuvolle poikkeuksen 2 momentin nastarenkaiden sallittua käyttöaikaa koskevasta säännöksestä. Liikenne- ja

viestintävirasto antaa tarvittaessa tarkempia määräyksiä siitä, minkälaisia laitteita voidaan pitää 5 momentissa tarkoitettuina laitteina, joilla voidaan parantaa ajoneuvon liikkeellelähtökykyä liukkaalla tienpinnalla ja siitä, minkälaista akselia voidaan pitää 7 momentissa tarkoitettuna hitaassa nopeudessa vetäväksi akseliksi kytkettävänä akselina.

5.1.29 Henkilönkuljetus polkupyörällä

Ahvenanmaalla on kirjoitettu tieliikennelakiin (2023:108), että jos alle 135 cm pitkää lasta kuljetetaan, on käytettävä sekä istuinta, että suojaa pinnoja vastaan. Tämän lisäksi on määrätty, että yli 15-vuotias saa kuljettaa korkeintaan 10-vuotiasta matkustajaa. Vain yli 18-vuotias saa kuljettaa useampaa matkustajaa matkustajien iästä riippumatta.

VTLÅ (2023:108) 82 §. Persontransporter med cykel och lätta elfordon

På en cykel eller ett lätt elfordon får inte flera personer färdas än vad fordonet är konstruerat för. Transport av passagerare är tillåten endast om fordonet har en lämplig sits för passageraren. Transporteras barn som är kortare än 135 centimeter ska lämplig sits och effektivt skydd mot hjulekrar användas.

Vid transport av passagerare på cykel ska cykeln ha två separata bromsanordningar.

Endast den som har fyllt 15 år får transportera passagerare. Passageraren får i sådant fall vara högst tio år gammal. Endast den som har fyllt 18 år får transportera flera än en passagerare oavsett passagerarnas ålder.

TLL (729/2018) 147 § Henkilökuljetus polkupyörällä ja kevyellä sähköajoneuvolla

Polkupyörällä ja kevyellä sähköajoneuvolla ei saa kuljettaa useampia henkilöitä kuin mille se on rakennettu. Matkustajan kuljettaminen on sallittu vain, jos polkupyörässä tai kevyessä sähköajoneuvossa on matkustajalle sopiva istuin. Kuljetettaessa matkustajaa polkupyörällä tulee polkupyörässä olla kaksi erillistä jarrulaitetta.

5.1.30 Henkilönkuljetus kuorma- ja pakettiauton kuormatilassa

Henkilökuljetuksesta kuorma- ja pakettiauton tavaratilassa on säädetty sekä Ahvenanmaalla, että Manner-Suomessa samalla tavalla. Se on sallittua, mikäli penkit ja istuimet löytyvät. Poikkeuksena perinteiset tapahtumat, jolloin kokenut kuljettaja saa kuljettaa matkustajia myös ilman tarvittavia istuimia. Ahvenanmaalla tähän korkein sallittu nopeus on määritetty 25 km/h, Manner-Suomessa korkeinta nopeutta ei ole määritetty lainkaan.

VTLÅ (2023:108) 83 §. Persontransporter med lastbil och paketbil

I lastutrymmet till en lastbil eller paketbil får passagerare bara färdas om utrymmet är försett med godkända säten eller bänkar.

Med avvikelse från 1 mom. får en lastbil vars lastbilsflak saknar säten eller bänkar tillfälligt användas för passagerartransporter vid körning i samband med traditionella firanden och andra liknande tillfällen, förutsatt att föraren har minst två års yrkeserfarenhet av att köra lastbil. Den högsta tillåtna hastigheten vid transporten är 25 kilometer i timmen.

Denna paragraf gäller även trafik utanför väg.

TLL (729/2018) 148 § Henkilökuljetus kuorma- ja pakettiauton kuormatilassa

Kuorma- ja pakettiauton kuormatilassa saa kuljettaa matkustajia vain, jos kuormatila on varustettu hyväksytyin istuimin tai penkein.

Edellä 1 momentista poiketen kuorma-autoa, jonka kuormalavalla ei ole istuimia tai penkkejä, saa käyttää tilapäisesti penkinpainajaisajoihin ja vastaaviin muihin tilaisuuksiin liittyviin matkustajien kuljetuksiin edellyttäen, että auton kuljettajalla on vähintään kahden vuoden ajokokemus kuorma-autolla toisen palveluksessa tai luvanvaraisen liikenteen harjoittajana.

5.1.31 Liikennevirhemaksun määrittäminen

Liikennevirheistä määrätään sekä Ahvenanmaan, että Manner-Suomen lainsäädännössä 6. luvussa. Tämä luku on pitkä, jonka vuoksi poimimme sieltä tiivistettynä eroavaisuudet kirjoittamatta auki lakipykälää.

Sekä Manner-Suomessa että Ahvenanmaalla liikennevirhemaksusta voidaan antaa liikennevirhemaksu. Suomessa maksun antajana toimii poliisi tai muu tieliikennelain (729/2018) 181§ tarkoitettu valvoja ja saajana valtio. Ahvenanmaalla valvojaksi mainitaan vain poliisi ja maksu menee Ahvenanmaan maakunnalle.

Nopeusrajoituksen rikkomisesta määrätään sekä Suomessa että Ahvenanmaalla yhtä suuret liikennevirhemaksut, mutta rajoitusten perusteet eroavat hieman

Liikennevirhemaksun suuruuteen vaikuttaa suurin sallittu nopeus ja tässä rajassa on eroja Manner-Suomessa ja Ahvenanmaalla. Liikennevirhemaksu on suurempi, mikäli suurin sallittu nopeus on

pienempi. Ahvenanmaalla tiukemman hinnoittelun raja on 50 km/h, kun taas Suomessa se on 60 km/h. (VTLÅ 2023:108 89§ ja TLL 729/2018 165§)

Seuraamukset ylinopeuden määrän perusteella ovat samat:

Enintään 10 km/h ylitys: 70–100 euroa

10–15 km/h ylitys: 140–170 euroa

15–20 km/h ylitys: 170–200 euroa (VTLÅ 2023:108 89§ & TLL 729/2018 165§)

Henkilökohtaisten turvalaitteiden käyttöä koskevissa määräyksissä Suomen ja Ahvenanmaan välillä on myös eroja:

Turvavyön käyttämättä jättäminen: Suomessa liikennevirhemaksun suuruus on 70 euroa, kun taas Ahvenanmaalla se on 100 euroa. (VTLÅ 2023:108 92§ ja TLL 729/2018 167§)

Lapsen tai suojattavan väärin kuljettaminen: Suomessa rikkomuksesta seuraa 70 euron maksu, mutta Ahvenanmaalla maksu on 140 euroa. (VTLÅ 2023:108 92§ ja TLL 729/2018 167§)

Eroavaisuudet suojakypärän käytössä:

Maksun suuruus: Ahvenanmaalla suojakypärän käyttämättä jättämisestä kuljettajalle tai matkustajalle määrättävä maksu on 100 euroa, kun taas Suomessa vastaava maksu on 70 euroa. (VTLÅ 2023:108 92§ ja TLL 729/2018 167§)

Alle 15-vuotiaat: Ahvenanmaalla kuljettajalle voidaan määrätä 140 euron maksu, jos hän laiminlyö velvollisuuden varmistaa alle 15-vuotiaan lapsen suojakypärän tai muun päänsuojan käyttö. Suomessa vastaava maksu on 70 euroa. (VTLÅ 2023:108 92§ ja TLL 729/2018 167§)

Ahvenanmaan määräykset ovat siis tiukemmat ja pyrkivät suojaamaan erityisesti lasten turvallisuuden.

Suomen ja Ahvenanmaan säädöksissä on eroja, jotka koskevat moottorikäyttöisten ajoneuvojen henkilökuljetusta ja siihen liittyviä rikkomuksia.

Suomessa moottorikäyttöisen ajoneuvon henkilökuljetusta koskevista rikkomuksista voidaan määrätä kuljettajalle 140 euron liikennevirhemaksu. Tämä koskee tahallisesti tai huolimattomuudesta tapahtuneita rikkomuksia, jotka liittyvät 141–149 §:n sääntöihin. (VTLÅ 2023:108 94§ ja TLL 729/2018 169§)

Ahvenanmaalla vastaavasta rikkomuksesta määrätään myös 140 euron liikennevirhemaksu, mutta erikoistapauksessa, kuten mopon kuljettajan rikkomuksessa, maksu huomattavasti pienempi, vain 70 euroa. Tämä poikkeaa Suomen säädöksistä, sillä Suomessa mopon kuljettajan liikennevirhemaksusta ei ole erillistä tarkennusta. (VTLÅ 2023:108 94§ ja TLL 729/2018 169§)

Tässä Ahvenanmaan linja nuorten ankarammasta sanktioinnista eroaa ja nuoret pääsevät vähän halvemmalla verrattuna Manner-Suomen nuorisoon.

5.1.32 Tieliikennelain valvonta

Ahvenanmaalla tieliikennelain noudattamista valvoo poliisi tarvittaessa rajavartiolaitoksen avustuksella. Manner-Suomessa valvonnasta vastaa poliisi, sekä rajavartiolaitos ja tullit omilta osailtaan.

VTLÅ (2023:108) 104 §. Tillsyn

Tillsynen över efterlevnaden av denna lag utövas av polisen och, om det behövs för att ge polisen handräckning eller assistans av Gränsbevakningsväsendet enligt republikens presidents förordning om Gränsbevakningsväsendets uppgifter i landskapet Åland.

För att utöva tillsynen enligt 1 mom. får tillsynsmyndigheterna fotografera eller filma fordon som är i trafik. Fotograferingen eller filmningen kan också ske automatiskt, och den kan vara fortlöpande eller ske vid upprepade tillfällen. Utrymmen som används för boende av permanent natur får dock inte fotograferas eller filmas.

TLL (729/2018) 181 § Valvonta

Tämän lain noudattamista valvovat poliisi ja rajavartiolaitos 4 §:ssä säädetyllä toimialueella Rajavartiolaitos. Myös Tulli valvoo:

- 1) 5 luvun ajoneuvojen mittoja, massoja ja kuormituksia koskevien säännösten noudattamista;*
- 2) 5 luvun erikoiskuljetuksia koskevien säännösten noudattamista;*
- 3) 92 §:n suojakypärän käyttämistä koskevien säännösten noudattamista;*
- 4) 96 §:n moottorikelkan hätäkatkaisimen käyttöä koskevien säännösten noudattamista;*
- 5) 146 §:n henkilökuljetusta maastoajoneuvolla koskevien säännösten noudattamista;*
- 6) 157 §:n maastoajoneuvon käyttöä koskevien säännösten noudattamista.*

Edellä 1 momentissa tarkoitetun valvonnan suorittamiseksi valvontaviranomaiset voivat kuvata liikenteessä olevia ajoneuvoja. Kuvaaminen voi tapahtua myös automaattisesti ja se voi olla jatkuvaa tai toistuvaa. Kuvaaminen ei kuitenkaan saa kohdistua pysyväisluonteiseen asumiseen käytettäviin tiloihin.

5.2 Eroavaisuudet Ahvenanmaan liikenne rikoslain (Trafikbrottslag (2023:109) för Åland) ja rikoslain (1889/39) 23. luvussa

Ahvenanmaan liikenne rikoslaki (2023:109) on oma erillinen laki, kun taas mantereella liikenne rikokset on luokiteltu rikoslain (39/1889) 23 luvussa. Kyseiseen liikenne rikoslakiin on kirjattu liikenne rikokset samoin kuin rikoslain mantereella, mutta lisäksi laista löytyy ajokorttirikkomukset ja ajoneuvorikkomukset, mitkä taas on Manner-Suomessa kirjattu eri ajokorttilakiin (386/2011) ja ajoneuvolakiin (82/2021).

5.2.1 Törkeä rattijuopumus

Ahvenanmaalla törkeän rattijuopumuksen raja on 0,8 promillea tai 0,35 mg/l. Suomessa raja on korkeampi, 1,2 promillea tai 0,53 mg/l. Perusmuotoisen rattijuopumuksen alaraja on sekä mantereella, että Ahvenanmaalla 0,22 mg/l uloshengitysilmaa. Tähän voi vaikuttaa Ruotsissa käytössä olevat rattijuopumusten rajat (0,1mg/l ja 0,5mg/l).

TBLÅ (2023:109) 5 §. Grovt rattfylleri

Om vid rattfylleri

1) alkoholhalten är minst 0,8 promille i gärningsmannens blod eller minst 0,35 milligram per liter i utandningsluften eller

2) gärningsmannens förmåga att föra fordonet på ett betryggande sätt är märkbart satt eller

3) gärningsmannen är påverkad av annat rusmedel än alkohol eller alkohol i bination med något annat rusmedel så att hans eller hennes förmåga att föra fordonet på ett betryggande sätt är märkbart nedsatt,

och omständigheterna är sådana att förandet av fordonet har varit ägnat att äventyra någon annans säkerhet, ska gärningsmannen för grovt rattfylleridömas till minst 60 dagsböter eller fängelse i högst två år.

RL (1889/39) 23:4§

4 § Törkeä rattijuopumus

Jos rattijuopumuksessa

1) rikoksentekijän veren alkoholipitoisuus on vähintään 1,2 promillea tai hänellä on vähintään 0,53 milligrammaa alkoholia litrassa uloshengitysilmaa, tai

2) rikoksentekijän kyky tehtävän vaatimiin suorituksiin on tuntuvasti huonontunut taikka

3) rikoksentekijä on käyttänyt muuta huumaavaa ainetta kuin alkoholia tai tällaista ainetta ja alkoholia niin, että hänen kykynsä tehtävän vaatimiin suorituksiin on tuntuvasti huonontunut,

ja olosuhteet ovat sellaiset, että rikos on omiaan aiheuttamaan vaaraa toisen turvallisuudelle, rikoksentekijä on tuomittava törkeästä rattijuopumuksesta vähintään 60 päiväsakkoon tai vankeuteen enintään kahdeksi vuodeksi.

5.2.2 Liikennejuopumus moottorittomalla ajoneuvolla

Liikennejuopumus moottorittomalla ajoneuvolla puuttuu Ahvenanmaan liikenerikoslaista.

RL (1889/39) 23:9§ Liikennejuopumus moottorittomalla ajoneuvolla

Joka tienkäyttäjänä kuljettaa moottoritonta ajoneuvoa, moottorilla varustettua polkupyörää tai kevyttä sähköajoneuvoa alkoholin tai muun huumaavan aineen vaikutuksen alaisena ja siten aiheuttaa vaaraa toisen turvallisuudelle, on tuomittava liikennejuopumuksesta moottorittomalla ajoneuvolla sakkoon tai vankeuteen enintään kolmeksi kuukaudeksi.

Liikennejuopumuksesta moottorittomalla ajoneuvolla tuomitaan myös tienkäyttäjä, joka kuljettaa alkoholin tai muun huumaavan aineen vaikutuksen alaisena kävelynopeutta nopeammin käsikäyttöistä tai sellaista jalankulkua avustavaa tai korvaavaa liikkumisvälinettä, jossa on enintään 1 kilowatin tehoinen sähkömoottori ja jonka suurin rakenteellinen nopeus on enintään 15 kilometriä tunnissa, ja siten aiheuttaa vaaraa toisen turvallisuudelle.

5.2.3 Kulkuneuvon kuljettaminen oikeudetta

Mikäli ilman vaadittua ajo-oikeutta kuljettaa ajoneuvoa tiellä Ahvenanmaalla, tulee syyllistyneeksi luvattomaan ajamiseen, kun taas mantereella puhutaan kulkuneuvon kuljettamisesta oikeudetta.

TBLÅ (2023:109) Olovlig körning

Den som för ett motordrivet fordon på väg utan att inneha ett giltigt körkort som berättigar till framförandet av ett sådant fordon ska för olovlig körning dömas till böter eller till fängelse i högst tre månader.

RL (1889/39) 23:10§ Kulkuneuvon kuljettaminen oikeudetta

Joka kuljettaa, ohjailee tai ohjaa moottorikäyttöistä ajoneuvoa, raitiovaunua, junaa, alusta tai ilma-alusta ajo-oikeudetta tai ilman vaadittavaa pätevyyttä osoittavaa lupakirjaa, on tuomittava kulkuneuvon kuljettamisesta oikeudetta sakkoon tai vankeuteen enintään kuudeksi kuukaudeksi.

Kulkuneuvon kuljettamisesta oikeudetta tuomitaan myös se, joka ilman vaadittavaa pätevyyttä ryhtyy junan, aluksen tai ilma-aluksen kulun turvallisuuteen olennaisesti vaikuttavaan tehtävään.

5.3 Mihin seikkoihin liikennelainsäädännön osalta Ahvenanmaalle työllistyvän poliisin kannattaa erityisesti perehtyä erityisesti?

Yksi opinnäytetyössä arvioitava osa-alue on kytkös poliisiuuteen, eli miten tästä työstä voi olla apua tai hyötyä poliisin ammatti huomioiden. Poliisin koulutuksessa itsessään perehdyttiin hyvin vähän Ahvenanmaan erilliseen lainsäädäntöön ja tämä jää käytännössä alueelle työllistyvän konstaapelin omille harteille ottaa selvää. Vaikka eroavaisuuksista käytännön tasolla selkein löytyi liikenneriikoslaita (törkeä rattijuopumus) on tieliikennelaeissakin selkeitä asiaerojakin esimerkiksi parkkeeraaminen vasemmalle puolelle tai alle 15-vuotiaan kypärän käyttö.

Olemme molemmat työskennelleet Ahvenanmaan poliisissa ja työn puolesta emme ole perehtyneet Ahvenanmaan omaan tieliikennelakiin tai lainsäädäntöön. Näkemyksemme on kuitenkin, että mikäli mantereelta tulee töihin Ahvenanmaalle, tulisi poliisin liikennettä valvovana viranomaisena sisäistää valvomista ohjaavat normit. Tämän vuoksi suosittelemme Ahvenanmaalle työllistyvän poliisin perehtyvän maakunnan lainsäädäntöoikeuteen ja tieliikennelakiin, mutta myös tieliikenteeseen ja liikennekulttuuriin ylipäätään. Perehtyminen erityisesti Ahvenanmaan maakunnan tieliikennelain 6. luvun osalta liikennevirhemaksuihin ja nopeusrajoituksiin antaa Manner-Suomen lait taitavalle konstaapelille valmiudet aloittaa partiointi maakunnassa. Liikenteenvalvonta on tosiasiallisesti suuri osa kentällä työskentelevän poliisin työnkuvaa, miltä ei voi ummistaa silmiään. Lisäksi lakitekstiin perehtyminen edesauttaa lakikielen sisäistämisen myös ruotsiksi.

6 POHDINTA JA JATKOTUTKIMUSEHDOTUKSET

Tutkimuksessamme lähdimme liikkeelle kysymyksellä: *miltä osin Ahvenanmaan tieliikennelainsäädäntö ja liikenne rikoslainsäädäntö eroaa Manner-Suomen vastaavista lainsäädännöistä*. Tätä lähdimme käsittelemään sen pohjalta *mihin seikkoihin liikennelainsäädännön osalta Ahvenanmaalle työllistyvän poliisin kannattaa erityisesti perehtyä*. Saimme tutkimuksessamme vastaukset näihin kysymyksiin.

Työhön olisi kuitenkin saanut huomattavasti lisää syvyyttä perehtymällä lakien esitöihin ja syvällisemmin syihin sen takana, miksi lait ovat säädetty sellaisiksi kuin ovat. Tämä oli meilläkin ensin ajatuksena, mutta ehkäistäksemme työn liiallisen laajenemisen ja osittain myös omien intressien ajamana päätimme rajata opinnäytetyömme metodiksi nimenomaan vertailevan tulkinnan historiallisen tulkinnan sijasta ja rajata aiheen keskittymään liikenteeseen. Jätimme samasta syystä myös tietoisesti tutkimuksen ulkopuolelle esimerkiksi ajokorttilain ja ajoneuvolain, mitkä myös keskeisesti liittyvät tieliikenteeseen.

Ahvenanmaan ja mantereen lainsäädännöissä on eroavaisuuksia, ja jatkotutkimusehdotuksiksi ehdottaisimmekin poliisi AMK opiskelijoille esimerkiksi tieliikennelain historiallista tulkintaa tai ajokorttilakien vertailua. Myös yleisesti Ahvenanmaan maakunnan ja Manner-Suomen lainsäädäntöjen eroavaisuuksien tutkiminen historiallisesta tai vertailevasta näkökulmasta.

6.1 Tutkimuksen luotettavuus

Tutkimuksen luotettavuutta tulee punnita tutkimusta luettaessa ja tehdessä. Luotettavuuden arvioinnissa nousevat usein käsitteet reliabiliteetti ja validiteetti. Validiteetti, eli pätevyys, ilmaisee sen, onko saatu selvyyttä tutkittavasta asiasta tai ilmiöstä vai meneekö tutkimus aiheen sivuun. Reliabiliteetti puolestaan ilmaisee sen, miten toistettavasti käytetty mittaus mittaa haluttua ilmaisua vai onko kyse sattumasta. Tarkistamisessa mitataan yhdenmukaisuutta, tarkkuutta, objektiivisuutta ja jatkuvuutta. (Hiltunen, 2009)

Tutkimuksen luotettavuutta lisääviä tekijöitä ovat esimerkiksi monipuoliset ja laadukkaat lähteet. Käytimme lähteinä eduskunnan ja Ahvenanmaan maakuntahallituksen säätämiä, voimassa olevia lakeja ja näiden voi sanoa olevan luotettavia. Lakeja päivitetään kuitenkin tarvittaessa ja mikäli uusi tieliikennelaki säädetään, voivat eroavaisuudetkin muuttua. Se ei kuitenkaan poista tutkimuksen tämänhetkistä luotettavuutta. Lakeja tulkitsemalla vertaillen saimme vastauksen esitettyihin kysymyksiin.

Molemmat tekijät ovat täysin suomenkielisiä, joten kielivirheitä ei voi täysin poissulkea. Taitoa ruotsinkielestä kuitenkin löytyy ja käytimme tarvittaessa apuvoimia, kuten tekoälyä chatGPT ja sanakirja.org kääntämään ja selkeyttämään käsitteitä.

6.2 Oppimisprosessi ja oma arviointi

Opinnäytetyön tekeminen oli todella antoisa ja opettavainen kokemus. Tutkimuksen tekeminen oli meille osittain tuttua, mutta pääsimme sukeltamaan hieman myös oikeusopillisiin menetelmiin, mikä oli meille täysin uutta. Tätä uuden oppimista helpotti kuitenkin laadukas ohjaus ja kurssikavereiden vertaistuki. Poliisin työssä mielenkiintomme kohdistuu suurilta osin liikenteeseen, joten oli luontevaa, että opinnäytetyössämme tutkimme liikennelainsäädäntöjen eroavaisuuksia. Oma motivaatio ajoi prosessissa hyvin eteenpäin ja näiden tekijöiden ollessa taustalla koemme, että työn tekeminen ei antanut niin paljon harmaita hiuksia, kuin mitä olimme odottaneet. Olemme mielestämme saavuttaneet valmiudet tehdä tieteellistä tutkimusta.

Työssä olisimme voineet perehtyä syvällisemmin lakien esitöihin tai näin laajentaa työtä, mikä olisi toki ollut mielenkiintoista. Opinnäytetyön tekeminen vuorotyön lomassa on paljastunut kuitenkin aikaa vieväksi ja tässä hetkessä emme kokeneet tarpeelliseksi laajentaa opinnäytetyötä entisestään.

Työssämme on kokonaisuuksia, joihin olisimme voineet miettiä vaihtoehtoisia toteutustapoja. Eroavaisuuksien tuominen esille muuttui ennen nykyistä muotoaan muutamaaan otteeseen ja lopulta päädyimme tähän vaihtoehtoon, että listaamme kunkin eroavaisuuden oman väliotsikon alle. Tämä tekee sisällysluettelosta todella pitkän. Uskomme kuitenkin, että työtämme päätyi lukemaan vain aiheesta kiinnostuneet henkilöt ja eroavaisuuksien löytyminen jo sisällysluettelosta palvelee tavoitetta päästä käsiksi eroavaisuuksiin suhteellisen nopeasti. Priorisoimme tämän ulkoasun edelle. Päädyimme myös sisällyttämään kunkin otsikon alle lakipykälät kokonaisuudessaan alkuperäisellä kielellä, jolloin vältyimme sanatarkalta käänökseltä ja pystyimme minimoimaan virheiden mahdollisuutta. Eroavaisuuksia avasimme omin sanoin suomeksi.

Kaiken kaikkiaan työssä olisi varmasti parannettavaa ja kehitettävää, mutta saavutimme sen tason, minkä halusimme ja löysimme vastaukset asettamiimme tutkimuskysymyksiin. Ennen kaikkea opimme paljon liikennelainsäädännöstä Ahvenanmaan maakunnassa, mutta työn myötä saimme aiheen tutustua myös Manner-Suomen lainsäädäntöön liikenteen osalta tarkemmin ja yksityiskohtaisemmin. Perehtyminen lakitekstiin ruotsiksi oli ehdottomasti hyödyksi molemmille.

Mahdollisissa tulevilla opinnoissa voimme ammentaa tästä vauhtia ja lähteä hakemaan syvyyttä seuraavissa opinnäytetöissä.

7 LÄHTEET

Ahvenanmaan tilastotietoa, 2023.

<https://www.regeringen.ax/sites/default/files/attachments/page/Ahvenanmaa%20tilastotietoa%202023.pdf> Luettu 20.11.2024

ARENE. 2020. Ammattikorkeakoulujen opinnäytetöiden eettiset suositukset. Luettavissa:

<https://www.arene.fi/wp-content/uploads/Raportit/2020/AMMATTIKORKEAKOULUJEN%20OPINNÄYTETÖIDEN%20EETTISET%20SUOSITUKSET%202020.pdf?t=1578480382> Luettu 25.10.2024

Boucht, J. & Frände, D.: Suomen rikosoikeus: Rikosoikeuden yleisten oppien perusteet. 2019.

Eduskunta: Oikeuslähteet-tietopaketti. Luettavissa:

https://www.eduskunta.fi/FI/naineduskuntatoimii/kirjasto/aineistot/kotimainen_oikeus/kotimaiset-oikeuslahteet/Sivut/default.aspx . Luettu 10.10.2024

Haikansalo, A & Korander, T, 2024, Poliisi (AMK) -opinnäytetyön ohje. Luettavissa

<https://polamk.fi/documents/25254699/37709942/poliisi-AMK-opinnaytetyon-ohje.pdf> Luettu 10.7.2024

Hiltunen, Leena. 2009. Validiteetti ja reliabiliteetti, Luettavissa:

http://www.mit.jyu.fi/OPE/kurssit/Graduryhma/PDFt/validius_ia_reliabiliteetti.pdf Luettu 24.10.2024

Hirvonen, A. 2011: Mitkä metodit? Opas oikeustieteen metodologiaan. Luettavissa:

<https://helda.helsinki.fi/server/api/core/bitstreams/20149471-38b2-4cc8-94b7-2f6b3feed81d/content>

Lahti, Raimo & Ojala, Timo. 2004. Rikosoikeuden uudistuneet yleiset opit.

Määttä, T.; Tolvanen, M.; Väättä, U.; Kolehmainen, A.; Myrsky, M.; Keinänen, A; 2012.

Oikeudellisen ajattelun perusteita. Luettavissa:

https://erepo.uef.fi/bitstream/handle/123456789/10545/urn_isbn_978-952-61-0766-0.pdf?sequence=1&isAllowed=y Luettu 24.10.2024

Oikeusministeriö: Selvityksiä ja ohjeita 2023:10: Ahvenanmaan itsehallinto, perehdytys valtioneuvoston virkamiehille. Luettavissa:

https://julkaisut.valtioneuvosto.fi/bitstream/handle/10024/164755/OM_2023_10%20SO.pdf?sequence=1&isAllowed=y Luettu 19.9.2024

Saloranta, J, 2019: Handbok för den nyblivne åländska polisen. Luettavissa:

https://www.theseus.fi/bitstream/handle/10024/160328/LP_Saloranta.pdf?sequence=1&isAllowed=y Luettu 19.9.2024

Tieteen termipankki. Termitietokanta. Päivitetty 23.9.2024

<https://tieteentermipankki.fi/wiki/Termipankki:Etusivu> Luettu 24.10.2024

Tilastokeskus: Moottoriajoneuvokanta 1.3.2024. <https://stat.fi/julkaisu/clmsxbot4egug0avy55h65yjs> luettu 20.11.2024

Tutkimuseettinen neuvottelukunta 2023: Hyvä tieteellinen käytäntö ja sen loukkausepäilyjen

käsittelyminen Suomessa. Luettavissa: https://tenk.fi/sites/default/files/2023-03/HTK-ohje_2023.pdf

Luettu 25.10.2024

Tutkimuseettinen neuvottelukunta 2024: Hyvä tieteellinen käytäntö (HTK). Tutkimuseettisen

neuvottelukunnan ohje 2024. Luettavissa: <https://tenk.fi/fi/hyva-tieteellinen-kaytanto-htk> Luettu

25.10.2024

Ulkoministeriö: Ahvenanmaan erityisasema. Luettavissa [https://um.fi/ahvenanmaan-](https://um.fi/ahvenanmaan-erityisasema#Ahvenanmaan_kielis_nn_t)

[erityisasema#Ahvenanmaan_kielis_nn_t](https://um.fi/ahvenanmaan-erityisasema#Ahvenanmaan_kielis_nn_t). Luettu 19.9.2024

Ulkoasiainministeriön tiedotus: Ahvenanmaa Euroopan unionissa, 2013. Luettavissa:

<https://cdn.accentuate.io/4372459356211/11692919193651/ET-100004-FI-v1582059454361.pdf>

Luettu 19.9.2024

Ålands landskapsregering: Ahvenanmaan maakuntapäivät – Eduskunta. Luettavissa:

https://www.regeringen.ax/sites/default/files/attachments/page/Maakunnan%20hallitus_Esite_Ahvenanmaa.pdf Luettu 19.9.2024

Ålands statistik- och utredningsbyrå: Ahvenanmaan tilastotietoa 2024. Luettavissa

<https://www.asub.ax/sites/default/files/media/document/ALSIFF24FI.pdf> Luettu 18.11.2024