Liikenne- ja viestintäministeriö

Liikenne- ja viestintäministeriön lausuntopyyntö hallituksen esitysluonnoksesta tieliikennelaiksi ja eräiksi siihen liittyviksi laeiksi LVM/417/03/2013

Sisäministeriön lausunto

Liikenne- ja viestintäministeriö on pyytänyt sisäministeriöltä lausuntoa hallituksen esitysluonnoksesta tieliikennelaiksi ja eräiksi siihen liittyviksi laeiksi. Sisäministeriö toteaa lausuntonaan seuraavaa.

Yleistä

Esityksessä ehdotetaan säädettäväksi uusi tieliikennelaki. Tieliikennelaissa koottaisiin yhteen liikenteessä käytettävät säännöt. Näitä olisivat liikenteen yleiset periaatteet, liikennesäännöt ja ajoneuvon käyttämistä tiellä koskevat säännöt. Myös liikenteenohjauksesta ja liikenteenohjauksessa käytettävistä laitteista ja merkeistä säädettäisiin. Sen lisäksi säädettäisiin lain rikkomisesta määrättävästä liikennevirhemaksusta ja sen järjestelmästä.

Sisäministeriö pitää yleisten säännösten osalta erittäin hyvänä uudistuksena, että tien määritelmää tarkennettaisiin ja uusina määriteltäisiin muun muassa risteys, tasoristeys ja liikenneympyrä. Näillä muutoksilla selkeytettäisiin lain tulkintaa. Samoin tieliikenteen periaatteiden kokoaminen omaksi kohdakseen on perusteltua ja selkeyttää säännöksiä. Liikenteen säännöistä säädettäisiin tarkemmin erikseen. Liikennesäännöt koottaisiin tarkoituksenmukaisiksi kokonaisuuksiksi tienkäyttäjäryhmien ja liikenneympäristön mukaan jaoteltuna. Tätä voi pitää erittäin hyvä muutoksena säännösten rakenteen kannalta.

Liikennevirhemaksun käyttöönottaminen olisi periaatteellisesti erittäin merkittävä uudistus. Virhemaksun käyttöönottaminen on sisäministeriön näkemyksen mukaan erittäin kannatettavaa ja tulee osaltaan tehostamaan poliisin prosesseja sekä mahdollistamaan uuden tavan kehittää valvontaa. Olisi kuitenkin perusteltua, että tiettyjen pykälien perusteluissa arvioitaisiin, missä tyyppitapauksissa kyse olisi liikennevirhemaksulla käsiteltävä hallinnollinen maksu ja missä tapauksissa kyseessä olisi rikoslaissa (39/1889) määritelty liikenneturvallisuuden vaarantaminen. Esimerkiksi punaisen liikennevalon noudattamatta jättäminen on joka tapauksessa jossain vaiheessa selvästi liikenneturvallisuuden vaarantamista. Jo nyt muun muassa 61 § 4 momentin perusteluissa todetaan, että moottoritiellä u-käännöstä tulee pitää vakavana liikennerikoksena. Mahdollisimman yhdenmukaisen säännösten tulkinnan varmistamiseksi olisi esityksen perusteluissa laajasti pyrittävä selkeyttämään rajanvetoa.

Rajavartiolain 20 §:ssä säädetään Rajavartiolaitoksen valvontatehtävistä koskien kuljettajien ajokuntoisuutta ja ajoneuvojen liikennekelpoisuutta rajanylityspaikoilla. Sisäministeriössä on käynnissä lainsäädäntöhanke laiksi rikostorjunnasta Rajavartiolaitoksessa, jossa yhteydessä on tarkoitus ehdottaa rajavartiolain 20 §:ään Rajavartiolaitokselle mahdollisuus myös tieliikennelainsäädännön ja sen nojalla annettujen säännösten valvontaan rajanylityspaikoilla. Lisäksi rajavartiolain 38 §:ssä säädetään rajavartiomiehen oikeudesta kulkuneuvon pysäyttämiseen ja liikenteen ohjaamiseen Rajavartiolaitoksen tehtävissä. Näin ollen nyt ehdotettavassa tieliikennelaissa omaksuttua viittauskäytäntöä rajavartiomiehen toimimisesta liikenteen ohjaajana ja valvojana on pidettävä onnistuneena (lakiehdotuksen 65, 71,160 ja 185 §).

Sisäministeriö esittää, että erätarkastajien ajoneuvojen pysäytysoikeudet ja näiden merkkien velvoittavuus huomioitaisiin myös tieliikennelaissa. Erätarkastaja on laillisuusvalvontaviranomainen, jonka tehtävät, kelpoisuusvaatimukset ja toimivaltuudet määritellään laissa Metsähallituksen erävalvonnasta (1157/2005). Lain 6 §:n mukaan erätarkastajalla on erävalvontaan kuuluvassa yksittäisessä tehtävässä oikeus pysäyttää henkilö ja kulkuneuvo. Erätarkastajan tehtävänä on valvoa laillisuutta ja luvallisuutta valtion alueilla tapahtuvassa metsästyksessä, kalastuksessa, luonnonsuojeluasioissa, maasto- ja vesiliikenteessä ja yleensä kaikessa luonnon käytössä. Lisäksi tehtävänä on vartioida Metsähallituksen hallinnassa olevia valtion alueita ja muuta omaisuutta.

Valtakunnallisessa erävalvontatyöryhmässä on noussut esille tarve, että tieliikennelain uudistuksen yhteydessä tulisi säätää, että tienkäyttäjän olisi ilmoitettava hirvieläin-, suurpeto sekä villisikaonnettomuuksista hätäkeskukseen ja merkittävä onnettomuuspaikka selkeästi sille puolen tietä, minne eläin on kuollut tai loukkaantunut eläin on kadonnut. Tällä uudistuksella voitaisiin turvata erityisesti se, että tapahtumaan liittyvät eläinsuojelulliset näkökohdat hoidetaan riittävällä ammattitaidolla, eikä loukkaantunut eläin joudu turhaan kärsimään. Erityisesti HARVA -alueilla voi tulla esille tilanteita, ettei poliisi pääse ripeästi paikalle ja pyytää Rajavartiolaitosta hoitamaan eläimen lopettamistoimenpiteet.

Sisäministeriö kiinnittää huomiota siihen, että säännösten perusteluineen tulee olla niin selviä ja hyvin perusteltua, että tienkäyttäjillä ja liikenteenvalvojilla on helppo tulkita mitä säännöillä tarkoitetaan. Ei ole perusteltua, että epäselvyydet ja epätarkkuudet aiheuttavat säännösten tulkintavaikeuksia. Tällöin liikenteenvalvojat joutuisivat tulkitsemaan säännöksiä ja tuomioistuimet ratkaisukäytännöllään linjaamaan asioita.

Todettakoon, että sisäasiainministeriö tulee korvata sisäministeriö -nimellä esityksen sivulla 179 ja että uusissa säädöksissä Rajavartiolaitos kirjoitetaan isolla R-alkukirjaimella.

Esityksen yhteiskunnalliset vaikutukset ja vaikutukset poliisin toimintaan

Tieliikennelainsäädäntö vaikuttaa keskeisellä tavalla kaikkien Suomessa olevien toimintaan. Lähes kaikki ovat joka päivä tienkäyttäjiä ja soveltavat tieliikennelainsäädäntöä. Vaikutus on siis tienkäyttäjiin merkittävä. Tämän vuoksi uudistuksen voimaantulon yhteyteen tulee liittää myös aktiivista viestintää. Tämänkaltainen kokonaisuudistus on aina mahdollisuus myös parantaa tienkäyttäjien tietämystä. Tähän viestintään tulee sitouttaa laajasti liikenteen toimijoita ja siihen tulee varata resursseja. Myös poliisin osalta sääntömuutokset edellyttävät lähes koko poliisihallinnon laajaa koulutusta. Tämä tulee sitomaan merkittävästi henkilötyövuosia koulutukseen. Koulutuksen laajuutta on tässä vaiheessa vaikea arvioida, mutta esimerkiksi 7 000 henkilön 8 tunnin koulutus sitoo poliisin työajasta noin 35 henkilötyövuotta ja mahdollisesti edellyttää verkkokurssiympäristön sekä kouluttajaverkoston rakentamisen.

Tieliikennelain kokonaisuudistuksella on suuri vaikutus poliisin työhön. Merkittävä osa poliisin tietoon tulleista rikoksista tulee liikenneympäristöstä. Lisäksi liikenteeseen liittyvää palautetta ja kysymyksiä tulee varsin paljon. Näin ollen tieliikennelain sääntöihin, tieliikenteen seuraamusjärjestelmään, esitutkintavelvollisuuteen ja liikennevalvonnan toteuttamisen mahdollisuuksiin tehtävät muutokset vaikuttavat suuresti poliisin työhön. Esityksen kappaleessa 4.3. on arvioitu hallinnollisen seuraamusjärjestelmän taloudellisia vaikutuksia niin tienkäyttäjiin kuin poliisin toimintaan. Sisäministeriön arvion mukaan vaikutukset ovat kuvattu realistisesti. Poliisin osalta vaikutukset ovat kahdensuuntaisia. Poliisin työmäärä vähenisi arvion mukaan muun muassa pienien liikenneonnettomuuksien esitutkintapakon poistuessa. Tällä olisi suuri merkitys niin poliisin hälytystehtävien kuin esitutkinnan suorittamiseen.

Hallinnollisen maksun käyttöönottaminen mahdollistaisi automaattisen liikennevalvonnan prosessin yksinkertaistamisen ja tämä puolestaan omalta osaltaan mahdollistaisi valvonnan tehokkaamman toteuttamisen. Toisaalta hallinnollisen seuraamusjärjestelmän käyttöönottaminen aiheuttaa myös työmäärän lisääntymistä, kun ensimmäisenä muutoksenhakukeinona otetaan käyttöön oikaisu. Myös hallintotuomioistuimeen käsittelyyn menevät asiat työllistäisivät poliisia. Oikaisuvaatimuksen osalta tulisi selvittää oikeusministeriöltä, voisiko oikaisuvaatimuksen käsitteleminen olla maksullista viranomaisen toimintaa.

Ajokorttilakiin tehtävät muutokset vähentäisivät poliisin työmäärää jonkin verran ajo-oikeuspäätösten osalta. Liikennevirhemaksun käyttöönottaminen edellyttää laajaa tietojärjestelmäuudistusta useisiin poliisin, Liikenteen turvallisuusviraston ja oikeushallinnon tietojärjestelmiin. Näiden taloudellisia kustannuksia on arvioitu esityksessä ja tietojärjestelmien muutostyöt voitaisiin käytännössä aloittaa vasta sitten kun lainmuutokset on vahvistettu. Tämän vuoksi siirtymäajan tulee olla riittävän pitkä, jotta tieto-järjestelmämuutokset ja niiden vaatima koulutus saadaan toteutettua. Samassa yhteydessä tulee yhteen sovittaa myös mahdollisen sakkomenettelyn laajentamisesta ja ajo-oikeuspäätösten poliisille siirtymisen aiheuttamat muutokset.

Uudistus mahdollistaisi sisäministeriön näkemyksen mukaan poliisin valvontatyön kehittämisen ja tehostamisen. Tämä puolestaan parantaisi osaltaan liikenneturvallisuutta pitkällä aikavälillä ja aiheuttaisi yhteiskunnallisia kustannussäästöjä. Tieliikenteessä kuolleet ja loukkaantuneet aiheuttavat merkittäviä yhteiskunnallisia menetyksiä useilla yhteiskunnan sektoreilla sekä merkittäviä kärsimyksiä niin tieliikenneonnettomuuksien osallisille kuin omaisille. Uudistus mahdollistaa poliisin työn tehokkuuden merkittävän lisäämisen yksinkertaistamalla prosesseja.

Uudistuksen toteuttamisen yhteydessä tulee huolehtia muutoksen aiheuttamista tieto-järjestelmä- ja koulutuskustannuksista sisäasiainhallinnon viranomaisille.

Kommentit yksittäisistä esityksistä

1. Tieliikennelaki

2 § Määritelmät

Pykälässä määriteltäisiin tieliikennelainsäädännön määritelmät. Määritelmien rooli perusteluineen on erittäin tärkeä lainsäädännössä ja esitetyt muutokset sekä tarkennukset ovat kannatettavia.

11 § Esteetön kulku hälytysajoneuvolle ja kulkueelle

Sisäministeriö nostaa esille, että pykälän perusteluihin tulisi lisätä maininta Rajavartiolaitoksen ajoneuvon vetämistä saattueista. Pykälässä tämä on asianmukaisesti mainittu, mutta ei perusteluissa.

28 § Lähestyminen ja väistäminen suojatietä lähestyttäessä

Pykälän 2 momentin mukaan suojatien eteen pysähtynyttä ajoneuvoa tai raitiotievaunua ei saa ohittaa pysähtymättä. Sisäministeriön näkemyksen mukaan perusteluissa tulisi määritellä, mitä suojatien edessä pysähtymisellä tarkoitetaan eli millä etäisyydellä ajoneuvo on vielä pysähtyneenä suojatien edessä.

30 § Kohtaaminen

Pykälän perusteluissa ei erikseen määritellä, miten riittävä tila määriteltäisiin. Peruste-luissa kuitenkin todetaan, että liikenteenvalvojilla on mahdollisuus ohjeistaa valvonta-käytäntöjään. Sisäministeriö nostaa esille, että lainsäädännön tulee olla selvää ja hyvin perusteltua, että tätä ei pidä jättää liikenteenvalvojille myöhemmin ohjeistettavaksi. Tämän vuoksi sisäministeriön näkemyksen mukaan kyseinen virke tulee poistaa perusteluista.

55 § Moottorikäyttöisen ajoneuvon tarpeeton joutokäynnin kielto

Pykälässä säädettäisiin tarpeettoman joutokäynnin kiellosta. Pykälän toisessa momentissa esitetään, että kielto ei koskisi muun muassa kiireellisessä tehtävässä olevaa hälytysajoneuvoa ja liikenteenvalvojan virkatehtävässä käyttämää ajoneuvoa. Toisaalta esityksen 186 § 1 momentissa säädettäisiin, että tietyissä tehtävissä oleva tienkäyttäjä voisi poiketa liikennesäännöistä tehtävän edellyttämällä tavalla. Tämä jo sinänsä mahdollistaa poikkeamisen myös joutokäyntikiellosta. Tulisi arvioida, onko esityksen 55 §:ssä ja 186 §:ssä päällekkäistä säätelyä. Viranomaisilla on usein tehtävillä tarve käyttää ajoneuvon moottori myös muilla kuin kiireellisillä tehtävillä muun muassa tehtävällä käytettävien teknisten laitteiden käytön vuoksi. Tämä koskee pää-osin kaikkia poikkeussäännöksiä käyttäviä viranomaisia. Tämän vuoksi olisi perusteltua, että esityksen 55 §:n 2 momentista poistettaisiin kohta "joutokäynnin kielto ei koske kiireellisessä tehtävässä olevaa hälytysajoneuvoa, liikenteenvalvojan virkatehtävässä käyttämää ajoneuvoa", koska esityksen 186 §:n 1 momentti mahdollistaa joutokäynnin kiellosta poikkeamisen tehtävän sitä edellyttäessä. Perusteluiden mukaan tehtävä voi olla meneillään, tehtävälle voitaisiin olla siirtymässä tai tehtävää voitaisiin odottaa toimintavalmiudessa.

57 § Tienkäyttäjän varoittaminen

Pykälän 3 momentissa todetaan, että tielle asetetun varoituskolmion luvaton poistaminen tai siirtäminen on kiellettyä. Tiellä kuitenkin näkee ajoittain auton siirtämisen tai korjaamisen jälkeen tielle unohdettuja varoituskolmioita. Sisäministeriö esittää harkittavaksi, että esimerkiksi poliisi tai tienpitäjä saisi poistaa tarpeettoman varoituskolmion.

64 § Raitiovaunun kuljettamista koskevat muut liikennesäännöt

Pykälässä säädettäisiin niistä liikennesäännöistä, jotka koskevat raitiovaunun kuljettamista. Tieliikennelain luonnoksen mukaan (TLL 11§) hälytysääni- ja valomerkkejä antavalle hälytysajoneuvolle, tai tietyille viranomaisten vetämille saattueille on annettava esteetön kulku. Olisi tärkeää, että myös raitiovaunujen olisi väistettävä näitä merkkejä antavia hälytysajoneuvoja. Tämän vuoksi olisi perusteltua lisätä kolmanteen momenttiin maininta esteettömän kulun antamisesta hälytysääni- ja -valomerkkejä antavalle hälytysajoneuvolle (11 §).

65 § Liikenteenohjaaja

Pykälän mukaan poliisin lisäksi myös pelastusviranomainen voi toimia liikenteenohjaajana. Tämä on erittäin perusteltua erityisesti esimerkiksi liikenneonnettomuuksissa.

65 §:n 1 momentin mukaan Puolustusvoimien harjoitusten aikana liikennettä ohjaa sotilas. Rajavartiolain 3 §:n mukaan Rajavartiolaitoksen tehtäviin kuuluu myös sotilaallinen maanpuolustus ja se toimeenpanee sotilaallisia harjoituksia samoin kuin puolustusvoimatkin. Tämän vuoksi kohtaan tulisi sisäministeriön näkemyksen mukaan lisätä myös Rajavartiolaitoksen harjoitukset esimerkiksi seuraavasti "Puolustusvoimien ja Rajavartiolaitoksen harjoitusten aikana liikennettä ohjaa sotilas" tai "Sotilaallisten harjoitusten aikana liikennettä ohjaa sotilas".

Sisäministeriö tuo esille 65 §:n 4 momentin "Liikenteenohjaajan on käytettävä pysäytysmerkkinä liikennemerkkiä C1. Poliisi voi käyttää pysäytysmerkkinä liikennemerkkiä C46." Kyseessä on ns. STOP/POLIISI -merkki, joka on esitelty nyt annettavan esityksen liitteessä C46 Pakollinen pysäyttäminen tarkastusta varten. Mainitussa kohdassa merkin osalta tarkennetaan, että "Merkillä osoitetaan, että ajoneuvo on pysäytettävä merkissä osoitettua tarkastusta varten. Merkinnän teksti määräytyy tarkastuksen suorittajan mukaan." Mainittua ilmaisua on pidettävä oikeana, koska muun muassa Rajavartiolaitoksen tarpeita varten on rajanylityspaikoille asennettu Liikenneviraston piirtämä ja vahvistama sekä ELY-keskuksen asentama liikennemerkki "STOP/RAJAVARTIOLAITOS". Tämä seikka tulee sisäministeriön näkemyksen mukaan ottaa huomioon myös lakiehdotuksen 65 §:n 4 momentissa, jottei jää epäselvyyttä lain tasalla Rajavartiolaitoksen merkin velvoittavuudesta.

Sisäministeriö tuo esille tarpeen täydentää tieliikennelakia koskevaa lakiehdotusta siten, että pysäytysmerkkinä voidaan käyttää edellä mainittujen merkkien C1 ja C46 lisäksi myös Rajavartiolaitoksen ajoneuvosta annettavaa punaista vilkkuvaa valoa yhdessä sinisen vilkkuvan hälytysvalon kanssa nykykäytännön mukaisesti. Samassa yhteydessä on säädettävä 6 luvussa tarkoitetulla liikennevirhemaksulla selkeästi rangaistavaksi myös 185 §:n 2 momentissa säädetyn liikenteenvalvojan ajoneuvolle antaman pysäytysmerkin noudattamatta jättäminen, joka näyttäisi jääneen lakiehdotuksessa mahdollisesti sanktioimatta, vaikkakin liikennevirhemaksun osalta viitataankin lakiehdotuksen 9 §:n liikennesääntöjen ja liikenteen ohjaajan antaman merkin noudattamatta jättämiseen.

71 § Liikenteenohjauslaitteen asettaminen

Pykälän 1 momentin mukaan poliisi voi poistaa lain vastaisesti asetetun liikenteenohjauslaitteen. Tämä oikeus tulisi sisäministeriön näkemyksen mukaan kuitenkin olla myös rajavartiomiehellä ja tienpitäjällä, kuten 73 §:n 2 momentissa säädetään häiritsevän tai luvattoman laitteen osalta. Toisen momentin mukaan poliisi, rajavartiomies, tullimies tai pelastusviranomainen voi asettaa liikenteenohjauslaitteen tilapäistä käyttöä varten. Tämä on perusteltu ja tarpeellinen uudistus.

73 § Häiritsevän tai luvattoman laitteen asettaminen

Tieliikennelakiehdotuksen 73 §:n häiritsevän tai luvattoman laitteen asettaminen tielle 2 momenttiin tulisi sisäministeriön näkemyksen mukaan lisätä rajavartiomiehelle oikeus poistaa häiritsevä tai luvaton laite tieltä. Rajavartiolaitos toimii HARVA -alueella, jossa poliisi tai tienpitäjä voivat olla satojen kilometrien päässä. Lisäksi ao. laite saattaa häiritä sellaisen liikennemerkin näkyvyyttä, jolla on merkitystä rajaturvallisuuden ylläpitämisessä tai rajanylityspaikan liikenteenohjauksessa.

92 § Suojakypärä

Tiettyjen ajoneuvojen kuljettajan ja matkustajan olisi käytettävä tyypiltään hyväksyttyä suojakypärää. Ainakin perusteluita olisi sisäministeriön näkemyksen mukaan hyvä tarkentaa siten, että kypärän käyttäminen edellyttää kiinnityshihnan kiinnittämistä kuten kypärän valmistaja edellyttää. Tämä lisäys selkeyttäisi liikenteenvalvontaa.

Sisäministeriö nostaa esille, että tieliikennelakiehdotuksesta näyttäisi puuttuvan nykyisen tieliikennelain suojakypärän käytön valvontaa koskeva 96 a § ja maastoajoneuvon käytön valvontaa koskeva 96 b §, joissa kummassakin säädetään muun muassa Rajavartiolaitokselle toimivaltuus tätä koskevaan valvontaan. Lakiehdotuksen liikennevirhemaksua koskevassa 160 §:ssä säädetään, että liikennevirhemaksun määrää 185 §:ssä mainittu liikenteenvalvoja. Mainitussa 185 §:ssä säädetään, että Rajavartiolaitos toimii liikenteen valvojana, kuten siitä erikseen laissa säädetään. Rajavartiolaissa ei säädetä suojakypärän käytön valvonnasta eikä maastoliikennelaissa kiellosta käyttää maastoajoneuvoa tiellä. Valvonnasta tulisi näin ollen ottaa nimenomainen säännös myös uuteen ehdotettavaan tieliikennelakiin, kuten asiasta on säädetty nykyisinkin. Muutoin muun muassa Rajavartiolaitos ei voisi enää valvoa suojakypärän käyttöä maastoliikenteessä eikä sitä, ettei maastoajoneuvoa käytetä tiellä esimerkiksi yleistä tietä maastossa ylitettäessä. Nämä toimivaltuudet ovat erityisen tärkeitä nimenomaan ns. HARVA-alueilla, joissa viranomaistoimijoita on vähän. Toinen vaihtoehto on ottaa asiasta säännökset maastoliikennelakiin hallituksen esityksen liitelakina.

99 § Ajoneuvon suurin sallittu nopeus

Tiettyjen ajoneuvojen suurin sallittu nopeus olisi rakenteellisesti tieliikennelain liitetaulukkona. Tämä on hyvä ja selkeä uudistus.

105 § Talviaikana käytettävät renkaat

Pykälässä esitetään, että jos sää tai keli sitä edellyttää, niin marras - maaliskuussa on käytettävä talvirenkaita. Tämä on turvallisuuden kannalta hyvä uudistus, koska tällöin talvirenkaita edellytetään talviolosuhteissa. Pykälän muotoilu tarkoittaa myös sitä, että varsinaista nykyisen kaltaista talvirengas pakkoa ei ole. Tämä puolestaan tarkoittaa tulkinnanvaraisuuden lisääntymistä ja liikennevalvontatilanteissa epävarmuutta talvirenkaiden käyttövelvollisuudesta varsinkin kelin vaihdellessa.

109 § Kuorman varmistaminen

Pykälän 3 momentissa esitetään, että kuorman varmistuksen lujuutta määriteltäessä saa kitkavoiman tarjoaman pidätyskyvyn ottaa huomioon. Sisäministeriö tuo tässä yhteydessä esiin, että kitkavoiman arvioiminen on varsin epäluotettavaa ja kitkavoima voi vaihdella eri sääolosuhteissa. Lisäksi lavan lattiarakenteen kuluessa tai siinä olevat epäpuhtaudet vaikeuttavat kitkan arviointia. Tämän vuoksi sisäministeriön näkemyksen mukaan kitkavoimaa ei tulisi huomioida kuorman varmistamisessa.

156 § Muut valaisimet

Pykälän 1 momentissa esitetään, että sinistä varoitusvalaisinta saisi käyttää myös poliisiajoneuvossa, Tullin ajoneuvossa ja Rajavartiolaitoksen ajoneuvossa. Ajoneuvolain 20 §:n mukaan nämä ovat kyseisten viranomaisten käyttöön erityisesti valmistettuja tai varustettu ajoneuvoja. Näissä tehtävissä kuitenkin käytetään jo nykyisellään myös muita kuin erityisesti valmistettuja tai varustettuja ajoneuvoja. Esimerkiksi Rajavartiolaitoksen autokannasta suuri osa on muita kuin hälytysajoneuvoja. Autojen tarve voi lisääntyä myös esimerkiksi erityistilanteissa tai yhteiskunnan häiriötilanteissa. Käytössä olevat autot voivat olla esimerkiksi vuokra- tai leasing -autoja. Tietyissä tilanteissa olisi järkevää, että näissä voisi käyttää sinistä varoitusvaloa viranomaisten tehtävien suorittamisen yhteydessä varoittamaan muita tienkäyttäjiä. Valaisinta saisi käyttää silloin, kun ajoneuvon käyttötehtävä sitä edellyttää. Sisäministeriö esittää harkittavaksi, että kyseinen kohta ilmaistaisiin esimerkiksi seuraavasti: … "*Tällaista varoitusvalaisinta saa käyttää myös poliisin, Tullin tai Rajavartiolaitoksen käyttämässä ajoneuvossa, joka ei ole hälytysajoneuvo."*

160 § Soveltamisala

Pykälässä säädettäisiin liikennevirhemaksun soveltamisalasta. Pykälän perusteluissa todetaan, että pykälän 7 momentin mukaan liikennevirhemaksusta vastuussa olevan selvittämiseksi voitaisiin tarvittaessa suorittaa poliisilain (872/2011) 6 luvussa säädetty poliisitutkinta. Pykälästä kyseinen viittaus puuttuu. Pykälään ehdotetaan lisättäväksi perusteluissa mainittu 7 momentti poliisitutkinnasta.

161 § Tienkäyttäjän yleiset rikkomukset

Pykälän mukaan virhemaksu olisi 100 euroa, mutta perusteluiden mukaan 170 euroa. Sisäministeriä tuo esille, että nämä kohdat tulisi tarkastaa jatkovalmistelussa.

Pykälässä viitataan 9 §:ssä ilmaistuun velvollisuuteen noudattaa liikenteenvalvojan tai liikenteenohjaajan merkkejä. Tämä olisi siis liikennevirhemaksulla rangaistavaa. Esityksen 185 §:n 2 momentissa puolestaan todetaan, että ajoneuvo on liikenteenvalvojan antamasta merkistä pysäytettävä. Tätä ei kuitenkaan esitetä liikennevirhemaksulla rangaistavaksi. Tämän vuoksi olisi perusteltua, että myös 185 § huomioidaan 6 luvussa. Tai selkeästi muuten tuodaan esille, että 185 §:n 2 momentin rikkominen olisi lähtökohtaisesti liikenneturvallisuuden vaarantamista (RL 23:1).

165 § Muut moottorikäyttöisen ajoneuvon ja raitiovaunun kuljettajan liikennesääntö-rikkomukset

Pykälän mukaan 100 euron virhemaksu voitaisiin määrätä liikennevalon osoittaman velvollisuuden noudattamatta jättämisestä. Sisäministeriö kiinnittää huomiota, että tämä on euromääräisesti alhainen huomioiden teon luonteen. Nykyisin Poliisihallituksen vahvistaman sakko-ohjeistuksen mukaan punaisen liikennevalon noudattamatta jättämisestä määrätään tilanteesta riippuen normaalipäiväsakkoina pienimmillään 8 päiväsakkoa liikenneturvallisuuden vaarantamisesta (RL 23:1). Liikennevalon osoittaman velvollisuuden noudattamisen osalta virhemaksun summaa tulisi sisäministeriön näkemyksen mukaan korottaa ja perusteluissa arvioida, missä tilanteissa liikennevalon noudattamatta jättäminen on liikenneturvallisuuden vaarantamista.

166 § Henkilökohtaisen turvalaitteen käyttöä koskevat rikkomukset

Henkilökohtaisen turvalaitteen käytön laiminlyönnistä seuraisi esityksen mukaan 70 euron liikennevirhemaksu. Onnettomuustutkinnan raporttien mukaan turvalaitteiden käyttämättä jättäminen on kuitenkin yleistä kuolemaan johtaneissa onnettomuuksissa. Sisäministeriön näkemyksen mukaan voisi olla perusteltua, että virhemaksu olisi tämän vuoksi esitettyä suurempi.

170 § Muut moottorikäyttöisen ajoneuvon ja raitiovaunun kuljettajan käyttöä koskevat rikkomukset

Pykälän mukaan vain viestintälaitteen käyttämisestä (98 § 2 momentti) seuraisi liikennevirhemaksu. Sisäministeriö esittää harkittavaksi, että myös 1 momentin huomioimista tässä yhteydessä rikkomuksena, koska myös tästä tekomuodosta aiheutuu vaaraa liikenneturvallisuudelle kuljettajan huomion kiinnittyessä pois ajamisesta.

172 § Liikennevirhemaksun tiedoksianto

Pykälän mukaan päätös annetaan tiedoksi rikkomukseen syyllistyneelle henkilökohtaisesti ja kirjallisesti. Sisäministeriön näkemyksen mukaan tiedoksi antaminen olisi perusteltua mahdollistaa myös tässä tapauksessa sähköisesti. Kaikki tienkäyttäjät eivät välttämättä halua tulostetta mukaansa, vaan virhemaksu tulisi voida lähettää myös sähköistä sovellutuksia hyödyntäen. Tiedoksi antaminen pitäisi olla mahdollista uusilla joustavilla sähköisillä tavoilla, joita vielä ei ole käytössä. Pykälän tulisi olla tässä suhteessa tekniikkaneutraali.

173 § Ajoneuvokohtainen liikennevirhemaksu

Ajoneuvokohtainen liikennevirhemaksu voidaan määrätä myös silloin, kun ajoneuvoa ei muuten pysäytetä. Tämä on perusteltua ja mahdollistaa valvonnan kehittämisen niiltä osin, kun automaattista liikennevalvontaa ei ole käytettävissä ja rikkomus kuitenkin muuten havaitaan poliisin toimesta.

174 § Ajoneuvokohtaisen liikennevirhemaksun tiedoksianto

Pykälän 1 momentin mukaan ajoneuvokohtainen liikennevirhemaksu lähetetään postitse tai annetaan sähköisenä tiedoksiantona. Tiedoksi antaminen pitäisi olla mahdollista uusilla joustavilla sähköisillä tavoilla, joita vielä ei ole käytössä. Pykälän tulisi olla tässä suhteessa tekniikkaneutraali.

Pykälän 1 momentin mukaan ajoneuvokohtainen liikennevirhemaksu lähetetään tietyissä tilanteissa ajoneuvon käyttövastaavalle. Sisäministeriön saamien tietojen mukaan käyttövastaavia ei kuitenkaan ole merkitty kovinkaan laajasti oikeushenkilöiden ajoneuvojen osalta. Tulisikin varmistaa, että käyttövastaavat saataisiin merkittyä rekisteriin.

175 § Vastuu ajoneuvokohtaisesta liikennevirhemaksusta

Sisäministeriö pitää perusteltuna tapaa, jolla ajoneuvokohtaisen liikennevirhemaksun vastuu kohdentuisi.

184 § Tarkemmat säännökset

Pykälän mukaan valtioneuvoston asetuksella säädettäisiin tarkemmin muun muassa tietyistä asiakirjoista. Pykälän perusteluiden mukaan tarkemmat säännökset antaisi Poliisihallitus. Näiltä osin asia tarvitsee sisäministeriön näkemyksen mukaan tarkennusta.

185 § Valvonta

Pykälän 3 momentin mukaan liikenteenvalvoja voisi kieltää tai tarvittaessa estää kuljettajaa kuljettamasta moottorikäyttöistä ajoneuvoa päihtyneenä. Tämä on kannatettava esitys.

Pykälässä tulisi säätää niistä keinoista, joilla liikenteenvalvoja voisi estää ajoneuvon käytön kun kuljettaja ei noudata pykälän 2 tai 3 momentin nojalla antamia määräyksiä. Nyt tieliikennelain esityksestä näitä tapoja ei ole säädelty. Esimerkiksi ajoneuvolain (1090/2002) 84 §:ssä säädetään, että poliisimies, tullimies tai rajavartiomies voi estää ajoneuvon käyttämisen liikenteessä tai muualla ja määrätä ajoneuvon ajokieltoon ottamalla pois rekisterikilvet, siirtomerkit, rekisteröinnistä annetun todistuksen, koenumerotodistuksen, siirtoluvan taikka käyttämällä muunlaisia tarvittavia keinoja. Sisäministeriö ehdottaa harkittavaksi, että yhdeksi uudeksi keinoksi säädettäisiin esimerkiksi ajoneuvon avainten poisottamisen.

186 § Poikkeussäännökset

Sisäministeriö on ollut mukana valmistelemassa poikkeussäännöksiä yhdessä liikenne- ja viestintäministeriön kanssa. Pykälän 1 momenttiin on koottua keskeisten turvallisuustehtäviä tekevien toimijoiden toimivaltuudet poiketa yleisistä säännöksistä. Sisäministeriö pitää hyvänä sitä, että nykyisellään varsin hajallaan olevat säännökset on koottu yhteen ja niitä on yksinkertaistettu. Turvallisuustoimijoiden tehtävät ovat monipuolisia ja onkin tärkeää, että säännöksistä voidaan poiketa tehtävän sitä edellyttäessä. Yksittäisten säännösten luetteleminen on mahdotonta, koska tehtävissä voi joutua tehtävän luonteesta riippuen poikkeamaan käytännössä mistä tahansa liikennesäännöstä ja liikenteenohjauslaitteen osoittamasta.

Tietyissä tehtävissä olevat voisivat siis poiketa liikennesäännöistä, liikenteen ohjaus-laitteella osoitetusta määräyksestä, rajoituksesta tai kiellosta tai ajoneuvon käyttöä koskevista säännöksistä. Sisäministeriön näkemyksen mukaan on kuitenkin epäselvää, mitä määräyksillä, rajoituksella tai kiellolla tässä yhteydessä tarkoitetaan. Tämä ei vastaa liikenteenohjauslaitteiden luokittelua. Esityksen 70 §:n mukaan liikenteenohjauslaitteet ovat liikennevalot, liikennemerkit ja tiemerkinnät. Liikennemerkkejä ovat puolestaan 75 §:n mukaan varoitusmerkit, etuajo-oikeus- ja väistämismerkit, opas-merkit ja lisäkilvet sekä muut liikennemerkit. Käytännössä pykälän ensimmäisessä momentissa määritellyissä tehtävissä on kuitenkin tarve poiketa kaikista liikenteenohjauslaitteiden osoittamista. Tämän vuoksi tätä kohtaa tulisi tarkentaa. Lisäksi olisi perusteltua, että ensimmäisessä momentissa mahdollistettaisiin myös poikkeussäännösten harjoitteleminen kouluttajien johdolla esimerkiksi eri toimijoiden perus- ja jatkokoulutuksessa.

2 momentissa säädettäisiin hälytysääni- ja valomerkkien antamisesta, jos se on muiden tienkäyttäjien varoittamiseksi tarpeen. Tämän kohdan perusteluissa tulisi kuitenkin huomioida se, että kaikkia poikkeussäännöksiä käyttäviä ajoneuvoja ei ole varustettu hälytyslaitteilla. Tällöin näiden merkkien antaminen ei luonnollisesti ole mahdollista. Luonnoksen sivun 296 kappaleessa (kappale ennen 3 momentin perusteluita) viitataan esteettömän kulun antamiseen hälytysajoneuvolle. Sisäministeriö kiinnittää huomiota, että tässä viitataan kuitenkin virheellisesti 10 §:ään.

3 - 5 momentissa säädettäisiin muun muassa tienpitoon, kunnallisen pysäköinninvalvontaan ja erikoiskuljetuksiin käytettävien ajoneuvojen poikkeussäännöksistä. Momenteissa olevat viittaukset pykäliin ovat ilmeisesti virheellisiä. Ne tulisi tarkastaa ja korjata tarvittaessa. Myös perusteluissa viitataan virheellisiin pykäliin.

7 momentissa esitetään, että poikkeussäännösten käyttäminen olisi mahdollista myös toisen valtion toimivaltaiselle virkamiehelle tai hälytysajoneuvon kuljettajalle. Parhaillaan eduskunnan käsittelyssä on hallituksen esitys eduskunnalle sisäministeriön hallinnonalan kansainvälisen avun antamisesta ja vastaanottamista koskevan lainsäädännän muuttamiseksi (HE 107/2016 vp). Tässä esityksessä säädettäisiin muun muassa kansainvälisen avun vastaanottamisesta.

Sisäministeriön näkemyksen mukaan on tärkeää, että tarvittaessa Suomessa kansainvälistä yhteistyötä tekevien toimijoiden toimivaltuudet ovat riittävät tehtävien edellyttämällä tavalla. Sisäministeriö esittää harkittavaksi, että 7 momentin perusteluita tarkennettaisiin. Sisäministeriön hallinnonalalla on useita kansainvälisiä ja EU-tason järjestelyitä, joita hyödyntäen poliisi-, pelastus- ja rajaturvallisuusviranomaiset voivat antaa ja vastaanottaa apua sisäistä turvallisuutta koskevien uhkien ja riskien torjunnassa ja hallinnassa. Esimerkkeinä EU-tason lainsäädäntöön perustuvasta yhteistyöstä voidaan mainita unionin pelastuspalvelumekanismi (Euroopan parlamentin ja neuvoston päätös 1313/2013/EU), Euroopan rajaturvallisuusviraston (Frontex) koordinoima yhteistyö sekä niin sanottu Prüm- yhteistyö (Prüm -päätös; 2008/615/YOS) ja Atlas-yhteistyö (Atlas-päätös; 2008/617/YOS), joilla pyritään tehostamaan lainvalvonta- ja poliisiviranomaisten yhteistyötä terrorismin ja rajat ylittävän rikollisuuden torjumiseksi. Ylläpitääkseen sisäistä turvallisuutta viranomaisten on kyettävä käyttämään täysimääräisesti olemassa olevia välineitä ja tekemään yhteistyötä kansallisesti ja valtioiden välillä sekä EU:n ja kansainvälisten järjestöjen kanssa. Sisäisen turvallisuuden ylläpito on ensisijaisesti jokaisen valtion omalla vastuulla. Valtiot, EU ja kansainväliset järjestöt ovat luoneet erilaisia koordinaatio- ja yhteistyömekanismeja sisäisen turvallisuuden uhkien torjuntaan ja hallintaan. Ne perustuvat kahden- ja monenvälisiin sopimuksiin ja yhteistyörakenteisiin. Tarkoituksena on, että valtiot voivat antaa apua toisille valtioille sekä EU:n ja kansainvälisten järjestöjen käyttöön esimerkiksi terrorismirikoksissa, luonnononnettomuuksissa, katastrofeissa ja muissa hätätilanteissa tai niiden uhatessa. Lissabonin sopimuksessa jäsenvaltioiden yhteisvastuuta vahvistettiin sisällyttämällä Euroopan unionin toiminnasta tehtyyn sopimukseen niin sanottu yhteisvastuulauseke (SEUT 222 artikla) tällaisia tilanteita varten.

Sisäministeriö esittää, että 7 momenttia muutettaisiin siten, että nyt momentissa mainitun "tehtävän" lisäksi mainittaisiin kansainvälisen avun vastaanottaminen. Kohta voisi olla muotoiltuna esimerkiksi seuraavasti: …, jos hän suorittaa Suomen alueella tehtäviä *tai antaa kansainvälistä apua*, joista on valtioiden välillä sovittu tai erikseen säädetty.

Lisäksi 7 pykälän perustelun ensimmäisessä kappaleessa todetaan, että "samalla tavalla suomalaisella toimijalla on toimivalta toimia toisessa valtiossa". Tämä voisi olla perusteltua poistaa, sillä ei ole tiedossa miten muissa maissa asioista on säädelty.

188 §

Pykälässä esitetyn lisäksi olisi syytä arvioida sitä, miten ajoneuvokohtaisten liikenne-virhemaksujen tiedoksi antaminen ulkomaille hoidetaan. Tämän tulisi olla mahdollista samalla tavalla kuin suomalaisen ajoneuvon kohdalla esimerkiksi postitiedoksiantona.

189 § Tien tilapäinen sulkeminen

Sisäministeriö pitää perusteltuna muutoksena sitä, että tien tilapäisestä sulkemisesta päättäisi jatkossa tienpitäjä. Tienpitäjällä on parhaat edellytykset arvioida tiensulkemisen vaikutuksia liikenteeseen.

192 § Voimaantulo

Sisäministeriö kiinnittää liikenne- ja viestintäministeriön huomiota siihen, että varsi-naiset tieliikennesäännöt ja liikennevirhemaksua säätelevän osuuden on tultava voi-maan samanaikaisesti. Lain voimaantulossa tulee huomioida riittävä aika eri osapuolten tietojärjestelmien muuttamiselle. Lakimuutosten edellyttämiä tietojärjestelmämuutoksia ei ole mahdollista aloittaa ennen tietoa lain lopullisesta sisällöstä. Samassa yhteydessä tulee arvioida myös sakkomenettelyn laajentamisen edellyttämät tietojärjestelmämuutokset.

Liite 1

Sisäministeriö pitää perusteltuna, että liikennevalvojan merkkejä yksinkertaistettaisiin.

Liite 5 taulukko 1

Poliisilla on käytössä muun muassa kuorma-autoksi rekisteröityjä raskaan liikenteen valvontaan tai muuhun käyttöön varusteltuja poliisiajoneuvoja. Sisäministeriö esittää, että kuorma-autoksi rekisteröityä hälytysajoneuvoa, jonka omamassa on yli 3,5 tonnia ja enintään 4,25 tonnia tulisi voida ajaa nopeusrajoitusten mukaan. Tämä helpottaisi näiden hälytysajoneuvojen käyttämistä ja muutoksen ei voida arvioida heikentävän turvallisuutta ja näissä autoissa ei ole nopeudenrajoittimen asennus-pakkoa. Näissä autoissa on myös modernit turvalaitteet. Toisena, mutta operatiivisen toiminnan kannalta huonompana vaihtoehtona on rinnastaa nämä hälytysajoneuvot vaihtoehtoisesti o kohdan mukaiseen matkailuautoon. Nopeusrajoitusmerkintää auton takaosaan ei tulisi tällöin hälytysajoneuvoille säätää.

Pakettiautojen ja enintään 3,5 tonnin painoisten matkailuautojen ajoneuvokohtaisten nopeusrajoitusten poistaminen on liikenteen sujuvuuden kannalta perusteltua ja tämän ei arvioida heikentävän liikenneturvallisuutta oleellisella tavalla.

Liite 5 taulukko 2

Moottorikäyttöisen ajoneuvon sekä hinattavan ajoneuvon tai hinattavien ajoneuvojen muodostaman ajoneuvoyhdistelmän suurin sallittu nopeus nousisi kohdan b mukaan 100 kilometriin tunnissa. Tätä voi pitää perusteltuna liikenteen sujuvuuden kannalta, mutta voi olla liikenneturvallisuuden kannalta ongelmallinen. Enintään 750 kilogramman painoiset perävaunut ovat jarruttomia, niissä ei tarvitse käyttää jatkossakaan talvirenkaita ja perävaunuja ei tarvitse katsastaa. Poliisin liikennevalvonnassa saatujen kokemusten mukaan näissä perävaunuissa kuljetetaan myös riittämättömästi kiinnitettyjä kuormia tai muuten virheellisesti sijoitettuja kuormia. Nämä seikat tulisi sisäministeriön näkemyksen mukaan huomioida esityksen jatkovalmistelussa.

2. Laki ajoneuvolain muuttamisesta

Sisäministeriö pitää perusteltuna koota ajoneuvojen luokittelua koskevat määrittelyt ajoneuvolakiin. Samoin on erittäin hyvä, että hälytysajoneuvo määriteltäisiin erikseen ajoneuvolain 21 b §:ssä.

3. Laki pysäköinninvalvonnasta annetun lain 21 §:n kumoamisesta

Ei kommentoitavaa.

4. Laki sakon ja rikesakon määräämisestä annetun lain 3 luvun kumoamisesta

Ei kommentoitavaa.

5. Laki rikesakkorikkomuksista annetun lain eräiden säännösten kumoamisesta

Ei kommentoitavaa.

6. Laki ajokorttilain muuttamisesta

Ajokorttilain 65 §:ää muutettaisiin tieliikennelain seuraamusjärjestelmän uudistamisen vuoksi. Sisäministeriön näkemyksen mukaan liikenneturvallisuuden kannalta on perusteltua, että liikennevirhemaksu edelleenkin vaikuttaisi toistuvina tekoina kuljettajan ajo-oikeuteen. Kuitenkin pienistä nopeusrajoituksista ei enää voisi määrätä ajokieltoa. Tämä on sisäministeriön näkemyksen mukaan perusteltua huomioiden automaattisen liikennevalvonnan kehittämisen. Sisäministeriön näkemyksen mukaan ajokieltoon määräämiseen vaikuttavien nopeudenylityksen rajan pitäisi olla kuitenkin sama kaikilla nopeusrajoitusalueilla. Tämä voisi olla esimerkiksi yli 10 kilometriä tunnissa. Saman kohdan mukaan huomioitaisiin kuitenkin vain liikenteenohjauslaitteella osoitetun nopeuden ylitykset. Tällöin ajoneuvokohtaiset ylitykset jäisivät soveltamisalueen ulkopuolelle. Tätä voi pitää epäkohtana ja ajoneuvokohtaiset nopeuden ylitykset tulisi myös jatkossa huomioida ajokieltoon määräämisen yhteydessä. Kuitenkin tieliikennelain 164 §:ssä myös ajoneuvokohtaisesta rikkomuksesta olisi mahdollista määrätä liikennevirhemaksu.

Esityksen mukaan vain tieliikennelain 98 § 2 momentissa tarkoitettu viestintävälineen kielletty käyttö huomioitaisiin ajokieltoon määräämisen yhteydessä. Tällöin 98 §:n 1 momentin teknisen laitteen käyttämistä ei kuitenkaan huomioitaisi ajokieltoon määräämisen yhteydessä. Kysymyksessä on kuitenkin liikenneturvallisuuden kannalta käytännössä samankaltaisesta teosta eli huomion kiinnittymisestä muuhun kuin ajamiseen. Tämän vuoksi myös tieliikennelain 98 § 1 momentti tulisi tässä yhteydessä huomioida. Tämä edellyttää sitä, että tieliikennelain 170 §:ssä myös 98 §:n 1 momentin mukainen teko määriteltäisiin rikkomukseksi.

Nykyisin oikeuskäytännön ja Poliisihallituksen vahvistaman sakko-ohjeistuksen mukaan hyvin monet teot kuten muun maussa poliisin, tullimiehen, rajavartiomiehen tai muun liikenteenohjaajan antaman pysäytysmerkin noudattamatta jättäminen, esteettömän kulun antamatta jättäminen hälytysajoneuvolle, esteettömän kulun antamatta jättäminen suojatiellä olevalle jalankulkijalle tai yleensä risteysajoon sekä väistämiseen liittyvät rikkomukset arvioidaan nykyisin liikenneturvallisuuden vaarantamisena (RL 23:1) ja normaalipäiväsakkojen määrä on teosta riippuen 8 - 12 päiväsakkoa. Esityksen mukaan näistä seuraisi pääsääntöisesti liikennevirhemaksu ja näitä tekoja ei jatkossa enää huomioitaisi ajokieltoon määräämisen yhteydessä. Sisäministeriön näkemyksen mukaan jatkovalmisteluissa tulisikin arvioida tarkemmin, mitä liikennevirhemaksulla käsiteltävistä teoista tulisi kuitenkin ehdotettujen lisäksi huomioida ajokieltojen osalta.

7. Laki rajatylittävän yhteistyön tehostamisesta erityisesti terrorismin ja rajatylittävän rikollisuuden torjumiseksi tehdyn neuvoston päätöksen eräiden säännösten täytäntöönpanosta (1207/2011)

Tieliikennelakia koskevassa hallituksen esitysluonnoksessa esitetään kumottavaksi rajatylittävän yhteistyön tehostamisesta erityisesti terrorismin ja rajatylittävän rikollisuuden torjumiseksi tehdyn neuvoston päätöksen eräiden säännösten täytäntöönpanosta annetun lain 3 §. Parhaillaan eduskunnan käsittelyssä on hallituksen esitys eduskunnalle sisäministeriön hallinnonalan kansainvälisen avun antamisesta ja vastaanottamista koskevan lainsäädännän muuttamiseksi (HE 107/2016 vp). Tässä hallituksen esityksessä puolestaan esitetään kumottavaksi edellä mainitun täytäntöönpanolain 2 § ja 4 §. Jos laki vahvistetaan tältä osin esitetyn kaltaisena ja tieliikennelain käsittelyn yhteydessä kumottaisiin 3 §, niin lakiin jäisi voimaan vain 1 § (lain tarkoitus) ja 5 § (voimaantulo).

Sisäministeriö esittää, että tieliikennelain hallituksen esityksessä huomioidaan hallituksen esityksen HE 107/2016 vp vuoksi tehtävät lakimuutokset. Tämän vuoksi lienee perusteltua, että tieliikennelakiin liittyvässä hallituksen esityksessä kumottaisiin koko kyseinen laki.

8. Laki tieliikenteen turvaamisesta liikennemerkein eräissä tapauksissa annetun lain kumoamisesta

Ei kommentoitavaa.

9. Laki ajoneuvoverolain 35 §:n muuttamisesta

Ei kommentoitavaa.

10. Laki ajoneuvojen siirtämisestä annetun lain muuttamisesta

Ei kommentoitavaa.

11. Laki poliisin hallinnosta annetun lain 15 b §:n muuttamisesta

Sisäministeriö pitää esitettyä muutosta lähinnä teknisenä muutoksena ja perusteltuna.

12. Laki ratalain muuttamisesta

Ei kommentoitavaa.

13. Laki hallinto-oikeuslain 12 b §:n muuttamisesta

Ei kommentoitavaa.

Lisätietoja sisäministeriön lausunnosta antaa poliisitoimen osalta poliisitarkastaja Jari Pajunen ja rajavartiotoimen osalta rajavartioylitarkastaja Pertti Normia.

Kansliapäällikkö Päivi Nerg

Suunnittelija Jenni Hopia

Asiakirja on sähköisesti allekirjoitettu asianhallintajärjestelmässä. Sisäministeriö 12.04.2017 klo 09:39. Allekirjoituksen oikeellisuuden voi todentaa kirjaamosta.

|  |  |
| --- | --- |
|  |  |
|  |  |
| Tiedoksi | Ministeri Risikko  Erityisavustajat Hannonen ja Rönnholm  Poliisitarkastaja Pajunen  Rajavartioylitarkastaja Normia |