

13.04.2017

POL-2017-3796

Jakelun mukaan

LVM/417/03/2013, 15.02.2017

Lausunto hallituksen esitysluonnokseen uudeksi tieliikennelaiksi ja eräksi siihen liittyviksi laeiksi

Poliisihallituksessa lausunto määrättiin poliisitoimintayksikön liikenteen vastualueen tehtäväksi.

Liikenteen vastuualue on pyytänyt lausunnot poliisilaitoksilta, poliisiammatikorkeakoululta sekä Poliisihallituksen lupahallinnon vastuualueelta sekä resurssiyksiköstä. Eri vastuualueiden kanssa on käyty neuvottelu tietojärjestelmän muutosmahdollisuudesta, sen aikataulutuksesta sekä kustannuksista.

Uusi laki kokoaisi yhteen tieliikenteessä käyttäytymisen säännöt. Näitä olisivat yleiset tieliikenteen periaatteet, liikennesäännöt ja ajoneuvojen käyttämistä koskevat säännöt. Myös liikenteenohjauksesta ja ohjauksessa käytettävistä laitteista säädettäisiin. Lain rikkomisesta voitaisiin määrätä liikenevirhemaksu.

Lain tavoitteena olisi muun muassa vähentää byrokratiaa ja lisätä tienkäyttäjien omaa vastuullisuutta liikenneturvallisuudesta, liikenteen sujuvuudesta ja ympäristöstä. Yksittäisten säännösten määrää kokonaisuudessa vähennettäisiin. Säännösten kirjoitustapaa täsmennettäisiin, yksinkertaistettaisiin ja nykyaikaistettaisiin.

Sääntelyä uudistamalla vastattaisiin paremmin perustuslain, kansainvälisten sopimusten ja EU:n lainsäädännön asettamiin vaatimuksiin. Tieliikenteen nopea tekninen kehitys ja automaatio otettaisiin uudessa lainsäädännössä paremmin huomioon.

Poliisihallitus pitää uudistusta välttämättömänä ja on hyvä että säännökset kootaan isommaksi kokonaisuudeksi. Normien vähentäminen on hyvä tavoite, mutta jos säännöksiin jää tulkinnanvaraisuuksia, niin niihin tilanteisiin pitää sitten tehdä erilaisia ohjeita ja määräyksiä. Usein myös eri oikeusasteissa joudutaan tulkitsemaan säännöksiä ja sen takia on erityisen tärkeää että laissa on selkeät säännökset ilman tulkitsemisen mahdollisuutta.

Esitutkintapakon poistumisen resurssivaikutukset olisivat merkittävät, jos poliisin ei tarvitse enää mennä lainkaan kolaripaikalle.

1 Lain soveltamisala ja tien määritelmä

Lain 1 ja 2 pykälät käsittelevät lain soveltamisalaa; suoraan tai tien määritelmän kautta. Vaikuttaa siltä, että nykyisen tieliikennelain soveltamisen piiriin kuuluva, tieliikennelain tarkoittaman tien ja maaston ulkopuolinen alue ei enää kuuluisi sääntelyn piiriin. Tällä hetkellä suljetuilla alueilla ja tieliikennelain tarkoittaman tien ulkopuolisilla alueilla tapahtuviin moottorikäyttöisen ajoneuvon kuljettajan aiheuttamiin onnettomuuksiin ja rikkomuksiin on voitu puuttua tieliikennelain 5 §:n mukaisen varovaisuusvelvoitteen noudattamatta jättämisinä liikenne rikkomuksen muodossa. Tällaisia laissa määritellyn tien ulkopuolisia alueita ovat erilaisten suljettujen tehdas-, varuskunta- ja satama-alueiden lisäksi moottorikäyttöisten ajoneuvojen kuljettavaksi tarkoitetut väylät, joita ei lakiuudistuksen jälkeenkään voitaisi pitää maastona eli erilaiset muuhun kuin yleiseen liikenteeseen käytettävät väylät (esimerkiksi monet mökki- ja metsäautotiet kuuluvat näihin; luonnoksen mukaan esimerkiksi turvavöiden käyttövelvoite ei enää jatkossa koskisi näitä väyliä). Tämän luonnoksen tullessa voimaan edellä mainituilla tien ja maaston ulkopuolisilla alueilla liikennöitäessä ei olisi voimassa mitään tie tai maastoliikennelaista johdettavissa olevaa varovaisuusvelvoitetta. Törkeät tilanteet voitaisiin ehkä käsitellä rikoslain 21 luvun 13 §:n mukaisina vaaran aiheuttamisina. Oman ongelmansa näiden alueiden liikennöintiin tuo myös se, että luonnoksen mukaan liikennemerkkien käyttö on tarkoitus kieltää muualla kuin tieliikenteen tarkoittamalla tiellä. Vaikka tähänkin asti tieliikenneasetusta ja sen mukaisia liikenteenohjauslaitteita on voitu soveltaa sellaisenaan vain tieliikennelain tarkoittamalla tiellä, on niitä hyvin yleisesti käytetty myös tehdas-, varuskunta- ja satama-alueilla sekä muilla tieliikennelain tarkoittaman tien ulkopuolisilla väylillä tapahtuvan liikennöinnin ohjaamiseen ja vaaranpaikkojen osoittamiseen. Ehdotetaan, että lain soveltamisala säilytettäisiin nykyisellään eli se ulottuisi joltakin osin myös tien ja maaston ulkopuolisille alueille.

Tien määrittely ainakin lain esitöissä pitäisi selkeyttää viittauksella maantietialaintiealueeseen tai muulla selventävällä tavalla.

Toinen soveltamisalaan liittyvä ongelma liittyy luonnoksen perustelujen mainintaan torista tiealueena. Voidaanko tästä tulkita, että pelkkä jalankulkuliikennekin voidaan katsoa yleiseksi liikenteeksi, kuten luonnoksen yhdessä kohdassa arvioidaan. Toivottavasti ainakin lain perusteluissa annettaisiin vielä nykyistä luonnostekstiä selvemmin jonkinlaista linjausta tähän asiaan, josta alioikeudet ovat antaneet erilaisia päätöksiä. Jalkakäytävän rooli tiealueena on kyllä selkeä, mutta puistokäytävät ja erilaiset liikuntareitit ovat epäselvää aluetta. Liikennemääriltään ne voivat ainakin kaupunkialueilla vastata kevyen liikenteen väyliä. Toisaalta liikennemerkkien asettamisen kannalta ajatellen olisi selvintä ja edullisinta sisällyttää puistokäytävät nykyistä selvemmin jollakin lausumalla maaston määritelmän sisään.

2§ jalankulkija

2 §:n 2 kohdassa määritellään tienkäyttäjäksi jokainen, joka on tiellä taikka ohjaa sillä olevaa ajoneuvoa tai raitiovaunua. Mainitun kohdan perusteluissa kuitenkin määritellään tienkäyttäjäksi myös muualla kuin tiellä olevan ajoneuvon ohjaaja ja myös matkustaja. Tämä ei kuitenkaan ilmene ko.

kohdan lakitekstistä, jota pitäisikin muuttaa perusteluissa mainittuun muotoon.

Esitetään lisättäväksi jalankulkijan määritelmään myös kaksipyöräisen moottoripyörän taluttajaa.

3 §:n kolmas momentti vaikuttaa osin päällekkäiseltä 7 §:n sisällön kanssa. Myös voisi harkita 4 §:n sinällään tärkeän sisällön yhdistämistä 3 §:ään, johon se sopisi jo otsikon "*tienkäyttäjän yleiset velvollisuudet*" kannalta.

Heijastimen käyttäminen huonoissa valaistusolosuhteissa on tärkeää, vaikka ehdotonta velvollisuutta siihen ei ole voimassa olevan lain mukaan. Lainsäädännössä yleensä -sanana käyttäminen on ongelmallista, mutta heijastin on merkittävä turvallisuustekijä.

Lakiesityksen eräessä kohdassa viitataan myös, että kuljettaja saa luottaa siihen, ettei kukaan kävele pimeällä tiellä keskellä ajorataa tummissa vaahteissa ILMAN heijastinta. Useassa muussakin kohdassa mainitaan, "etteivät jalankulkijat käytä heijastinta hämärässä tai pimeässä" eli tästä voisi vetää johtopäätöksen, että heijastinta olisi käytettävä pimeällä tiellä. Myös autoilijan tai muun ajoneuvon kuljettajaan oikeusturvan kannalta heijastimen käyttövelvollisuus pitäisi näkyä laissa.

Polkupyöräilijän suojakypärän käyttövelvollisuus kuuluu edellä mainittuun turvallisuustekijään. Lähitulevaisuudessa sähköavusteiset polkupyörät tulevat lisääntymään liikenteessä ja polkupyörärien käyttämät nopeudet nousevat väijäämättä siten eri ajotilanteissa. Onnettomuusriski on silloin myös erilainen "leppoisena pidetyssä liikennepyöräilyssä". Tilannetta ei voi verrat silloin tämän hetkiseen vammautumisriskiin ja pyöräilyn yleiseen terveyttä edistävään vaikutukseen. Liikenneonnettomuustutkijalautakuntien tutkimissa polkupyöräonnettomuuksissa lähes poikkeuksetta suositellaan suojakypärän käyttöä pyörällä liikuttaessa. Suojakypärän käyttö olisi sisällytettävä jatkossakin lakiin.

Ehdotetun tieliikennelain 4 §:n mukaan toisten tienkäyttäjien toimintaa on ennakoitava vaaran ja vahingon välttämiseksi ja sovitettava oma toiminta sen mukaisesti sujuvan liikenteen edistämiseksi.

Poliisiammattikorkeakoulun käsityksen mukaan ennakoitivelvollisuus on ehdotetussa muodossa ongelmallinen, koska siinä tienkäyttäjän tulisi ennakoita myös toisen tienkäyttäjän liikennesääntöjen vastaista toimintaa. Kaikilla tienkäyttäjillä on toki velvollisuus tehdä voitavansa onnettomuusiensa välttämiseksi, mutta syyllisyyden jakaminen saattaa jopa rohkaista kiellettyjen riskien ottamiseen ja liikennesääntöjen vastaiseen ajotapaan.

Ehdotetun tieliikennelain 6 §:n 1 momentin mukaan ajoneuvon nopeus ja etäisyys toiseen tienkäyttäjään on sovitettava sellaiseksi kuin liikenneturvallisuus edellyttää huomioon ottaen tien kunto, sää, keli, näkyvyys, ajoneuvon kuormitus ja kuorman laatu sekä muut olosuhteet. Ajoneuvon hallinta on kyettävä ylläpitämään kaikissa liikennetilanteissa.

Poliisiammattikorkeakoulun käsityksen mukaan ajoneuvon kuljettajalta voidaan edellyttää ajoneuvon hallinnan säilyttämistä vain niissä liikennetilanteissa, jotka ovat momentin ensimmäisessä virkkeessä kuvatuissa olosuhteissa kuljettajan ennakoitavissa.

Ehdotetussa laissa ajoneuvon hallintavaatimus on laajennettu koskemaan

myös sellaisia liikennetilanteita, jotka eivät ole kuljettajan ennakoitavissa

7 §:ää tulisi täsmentää 2 momentin osalta "Ajoneuvo on kuormattava siteneikä liikkua siten, että se vaikuttaa ajoneuvon hallittavuuteen...", koska puutteellisesti sidotun kuorman liikkuminen aiheuttaa vuositasolla lukuisia ajoneuvon hallinnan menetyksiä ja jopa ajoneuvon kaatumisia "läheltä piti"-tilanteista puhumattakaan.

11 §:n sisältöön voisi varmuuden vuoksi lisätä ääni- ja valomerkkejä antavan hälytysajoneuvon väistämistä koskevan väistämissäännön ensisijaisuuden muihin liikennesääntöihin nähden maininnalla "*liikenteenohjauslaitteilla annetuista ja liikennesäännöistä johtuvista velvoitteista riippumatta annettava esteetön kulku*". Epäselväksi jää, mitä tarkoitetaan säännöksen perusteluissa mainitulla viittauksella liikenteen ohjaajan käsimerkkeihin tai ajoneuvosta annettuihin merkkeihin. Toivottavasti ei sitä, että hälytysajossa voidaan poiketa myös näistä.

Myös saattue ja kulkue esitetään määriteltäväksi ainakin lain esitöissä siten, että selviää minkälaisia ajoneuvoja voidaan kuljettaa esimerkiksi kulkueessa.

Esitetään poliisiajoneuvon tai rajavartiolaitoksen saattuetta vetävältä ajoneuvolta vaadittavaksi vain hälytysvalomerkkejä.

11 §:n 2. momenttiin tulisi lisätä loppuun "Tämä ei kuitenkaan koske hälytysääni- ja valomerkkejä antavan hälytysajoneuvon kuljettajaa eikä liikennettä ohjaavaa poliisia." Tämä mahdollistaisi esim. väärälle alueelle pyrkivän mielenosoituskulkueen ohjailemisen.

12 §:ssä esitetään annettavaksi esteetön kulku myös raitiovaunulle, ellei "tässä laissa" toisin säädettäisi. Tämä jättäisi epäselväksi, mitkä muissa säännöksissä ilmaistut väistämissäännöt koskisivat edelleen raitiovaunun kuljettajaa. Perusteluissa ilmenee säännöksellä tarkoitettua, että raitiovaunun kuljettajan täytyisi noudattaa suojatietä koskevia väistämissääntöjä, mutta ei 25 §:ssä lueteltuja väistämissääntöjä. Ehdotetaan raitiovaunun väistämistä koskeva säännös siirrettäväksi 25 §:ään, jolloin näiden velvollisuuksien hierarkia ja kohderyhmä voitaisiin sisällyttää itse pykälään, kuten nykyisinkin on tehty. Muussa tapauksessa erillisissä väistämissäännöissä täytyisi erikseen mainita, jos ne koskisivat myös raitiovaunun kuljettajaa. Mikäli ajoneuvojen täytyisi jatkossa aina väistää raitiovaunuja, toisi käytännön ongelmia väistämiseen ainakin kiskojen yllättävä siirtyminen sivuttain ajoradalla samoin kuin tilanteet, joissa raitiovaunu kääntyisi esimerkiksi oikealle samaan suuntaan ajavien ajoneuvojen eteen oikealle.

13 §:n 3. momentissa säädetty ilmoitusvelvollisuus "poliisille" tulisi muuttaa "häätäkeskukseen", koska poliisilla ei ole yleisiä päivystysnumeroita, joihin kansalainen voisi soittaa, mutta hätäkeskuksen numeron 112 osaavat kaikki

14 §:ssä käsitellään jalankulkijan paikkaa tiellä. Käytännössä lähes kaikki pyörätiet ovat samalla jalkakäytäviä ja koska jalkakäytävällä jalankulkija saa valita paikkansa vapaasti ja pyörätiellä hänen on kuljettava sen reunassa, voitaisiin tässä selvyyden vuoksi mainita paikasta myös yhdistetyllä pyörätiellä ja jalkakäytävällä esimerkiksi näin: "Pyörätiellä sekä yhdistetyllä pyörätiellä ja jalkakäytävällä jalankulkijan on käytettävä mahdolli-

suuksien mukaan (= vrt. jalan kulkeva jalankulkija ja rullaluistelija) tien reunaan".

Esityksen tekstissä todetaan asiantilan olevan jo näin, mutta itse asiassa säännöksissä ei ole tätä käsitelty ja yhtä hyvin jalankulkijan voidaan ajatella kävelevän jalkakäytävällä, jolla hän saa valita sijaintinsa vapaasti.

15 §:ssä mainittu liikenneympyrän määrittelyä ehdotetaan tarkennettavaksi siten, että lakitekstissä on maininta ympyrämuotoisuudesta.

16§:ssä mainittujen jalankulkijaryhmien ja järjestäytyneen kulkueen osalta esitetään ainakin lain esitöissä määriteltäväksi, mikä on järjestäytynyt kulkue, ja voiko siinä olla ajoneuvoja, eläimiä, tms.

17 §:n toisessa momentissa kerrotaan nykyisen säännöksen tavoin jalankulkijan velvoitteista ajoradan ylittämässä. Voitaisiinko tähän uuteen lakiin kirjata myös jalankulkijalle velvoitteen väistää ajoradalla kulkevia ajoneuvoja, ellei kyse ole suojatien käyttämisestä ajoradan ylittämässä. Se ei silti muuttaisi kuljettajan varovaisuusvelvoitetta jalankulkijaa kohtaan, mutta ilmaisu selventäisi tilannetta nykyisestäään.

20 §:n maininta muun kaistan käytöstä oikeanpuoleisimman ohella ehdotetaan poistettavaksi, koska se jää tarkoitukseltaan epäselväksi eikä sitä myöskään perustella muulla kuin viittauksella tieliikennesopimuksen 10 artiklaan, joka sekään ei anna asiaan lisävalaistusta.

20 §:ään tulisi lisätä uusi 3. momentti, jossa kiellettäisiin moottoripyörällä ja vastaavalla ajoneuvolla ajaminen kaistojen välissä siten, ettei sivusuunnassa jää riittävää sivumarginaalia ajoneuvojen väliin.

22 §:ssä mainittu ryhmittäminen esitetään selvennettäväksi ainakin lain esitöissä, eli siis se, mitä ryhmittäminen tarkoittaa.

23 §:n kolmannessa momentissa annettaisiin uutena kansallisena liikennesääntönä oikeus poistua risteyksestä sopivinta ajokaistaa käyttäen, jos risteävällä ajoradalla olisi ajosuunnassa kaksi tai useampia ajokaistoja. Sinälään säännös on perusteltu ja vahvistaisi noudatetun käytännön, jossa risteuksen jättämissäännöstä voidaan tinkiä esimerkiksi seuraavan ryhmittämisen mahdollistamiseksi. Maininnan "muu liikenne huomioon ottaen" ei kuitenkaan riitä ilmaisemaan sitä varovaisuuden tasoa, jota on noudatettava poikettaessa toisen momentin mukaisesta normaalista risteuksen jättämisestä ja siksi ehdotetaan lisättäväksi tähän momenttiin maininta "erityistä varovaisuutta noudattaen".

25 §:ään on koottu nykyistä 14 §:ää vastaavat väistämissäännöt. Luonnoksen teksti vaikuttaa selkeyttämistavoitteesta huolimatta vaikealukuiselta ja silti epätarkalta. Pykälän aluksi olisi ehkä syytä mainita sen koskevan vain ajoneuvon kuljettajia, koska muutamaa säännöistä voisi selittää myös jalankulkijaa koskevaksi. Ensimmäiseen momenttiin esitetään lisättäväksi sana: oikealta "samanaikaisesti" lähestyvä. Toisen momentin osalta ainoa mahdollisesti muutettavaksi esitettävä kohta on liikenneympyrästä poistuvan väistämisvelvoite, joka sisältyy ensimmäisen kohdan risteävää tietä

ylittävän jalankulkijan, polkupyöräilijän tai mopoilijan väistämiseen. Haluttaessa korostaa huonosti toteutuvaa liikenneympyrästä poistuvan väistämisvelvoitetta tätä voidaan toki erikseen korostaakin.

25 §:n kolmas momentti vaikuttaa kaikkein sekavimmalta, ehkä osittain siksi, että nykyisen lain "vähäisen tien" eri toteutumismuodot on haluttu käsitellä erikseen. Luonnosta lukiessa tulee kyllä vaikutelma, että asia on huomattavasti ymmärrettävämmiin selitetty nykyisessä säännöksessä. Ehdotetaan kolmatta momenttia muutettavaksi niin, että käytetään nykyisen 14 §:n 3 momentin muotoilua suoraan sellaisenaan tai toisessa tapauksessa käsitellään kuitenkin yhtenä kohtana tilanteet, joissa ajoneuvon kuljettaja tulee vähäiseltä tieltä muulle tielle. Jos 4. ja 5. kohdan tien rakenteella osoitetut väistämisvelvoitteet halutaan ottaa käyttöön, pitäisi käyttötilanteita tarkentaa luonnosta paremmin omana momenttinaan. Nyt kohta voidaan tulkita niinkin, että kuljettajan on aina väistettävä ajoradan ja pyörätien tai jalkakäytävän risteyksessä. Myöskään perustelut eivät avaa asiaa. Myös kohdan 6 merkitys jää epäselväksi, koska kävelykatuun ja pihakatuun liittyviä väistämisvelvoitteita käsitellään jo omissa säännöksissään.

25 §:n neljäs momentti vaikuttaa sisältävän hyvän tarkennuksen niin, että muutkin pyörätieltä tulevat ajoneuvot kuin polkupyörä joutuvat väistämään ajoradan liikennettä. Haluttaessa voitaisiin vielä lisätä säännöksen koskevan ajoneuvon kuljettajaa, vaikka tässä muodossaan sen koskeminen myös jalankulkijoita olisi hyvä selkeytys. Se voitaisiin kuitenkin paremmin ilmaista jalankulkijaa koskevissa säännöissä.

25 §:ään ehdotetaan vielä lisättäväksi oma momenttinsa raitiovaunujen väistämisestä, jolloin se voitaisiin poistaa junan väistämistä koskevasta säännöksestä. Samalla voitaisiin rakentaa säännöksen sisälle hierarkia raitiovaunun väistämisestä.

28 § Esitetään, että ensimmäiseen momenttiin lisätään myös, että jalankulkijalle, joka on suojatiellä tai valmistautuu menemään sille, on annettava esteetön kulku, ellei jalankulkijan ja suojatietä ylittävän ajoneuvon väliin jää suojakoroketta tai vapaata ajokaistaa? Tai muulla tavoin määritellä "esteetön kulku"?

28 § Lähestyminen ja väistäminen suojatietä lähestyttäessä

Suojatietä lähestyvän on noudatettava erityistä varovaisuutta ja ajettava sellaisella nopeudella, että ajoneuvon voi tarvittaessa pysäyttää vähintään **viittä metriä** ennen suojatietä.

Jalankulkijalle, joka on suojatiellä tai valmistautuu menemään sille, on annettava esteetön kulku.

Perustelu: Jalankulkijan, ja samanaikaisesti rinnakkaista kaistaa ajavan autoilijan näkemä paranee. Suojatie onnettomuudet vähenevät. Viiden metrin sääntö, joka on jo pysäköinnissä ennen suojatietä, pitäisi sisällyttää lakiin jalankulun turvaamiseksi.

33 §:n kolmannessa momentissa asetettaisiin velvoitteita helpottaa ohitusta muita ajoneuvoja olennaisesti hitaammin kulkeville ajoneuvoille. Säännöksen perusteluissa voitaisiin antaa suuntaa sille, minkälaista nopeuseroa säännöksellä tarkoitetaan. Nykyisen säännöksen hitaasti kulkevaa ajoneuvoa on arvuuteltu 80-luvun alusta alkaen, joten esityöt voisivat antaa viittei-

tä siitä, tarkoitetaanko tällä esimerkiksi satasen tai kahdeksankymppin alueella ajettaessa enintään kuuttakymppiä kulkevia ajoneuvoja.

33 §:ään tulisi lisätä 4. momentti, jossa säädettäisiin kaikkein hitaimmille ajoneuvoille (leikkuupuimuri ~ 15 km/h, moottorityökoneet ja traktorit iästä riippuen jopa max 30 km/h) säädettäisiin selkeästi pysähtymisvelvollisuus ohituksen helpottamiseksi jos taakse alkaa kertyä jonoa.

Esim. nykyaikainen leikkuupuimuri hinaa irrotettavaa leikkuupöytää peräsään ja on kokonaisuudessaan pienen rekka-auton kokoinen. Lisäksi tilojen kasvaessa pellot sijaitsevat yhä kauempana emotilasta, joten maantiesiirtymiset lisääntyvät.

36 §:ssä sallittu pysäyttäminen ja pysäköinti kaksisuuntaisen tien vasemmalle puolelle ei voi tapahtua muuta liikennettä häiritsemättä ja vaarantamatta lukuun ottamatta tyhjää tien reunaa.

Autojen väliin vasemmalle puolelle pysäköidyllä autolla joutuu lähtemään liikkeelle "sokkona" siitä syystä, että kuljettaja on liikkeellelähtösuuntaan nähden väärällä puolella autoa. Lisäksi vastaan tulevan auton kuljettajalle ei ole ennalta-arvattavaa, että autojen välistä voi yhtäkkiä ilmestyä auton keula. Olosuhteet muuttuvat varsinkin kaupunkien keskustoissa ja äkkiä ollaankin tilanteessa, jossa pysäköidään ajoneuvoa vastaan tulevan liikenteen kaistalla ajoneuvon keula tulevien ajoneuvojen suuntaan. Näkyvyys on huono lähdeittäessä liikkeelle tien vasemmalta puolelta, kuljettajan istuessa ajoneuvossa vasemmalla puolella. Tällöin edessä on toinen ajoneuvo, joka estää näkemästä oikealla puolella olevalle ajoradalle. Samanaikaisesti pitäisi huomioida takaoikealta saapuvat ajoneuvot, joihin ei ole näkymää. Mahdolliset pysäköintiä ja pysäyttämistä säätelevät liikennemerkkit ovat suunnassa, jossa kuljettaja ei ole käynyt niitä toteamassa.

Ajoneuvon heijastimet ovat takana, osoittavat väärään suuntaan. Lisäksi tien vasemmalle puolelle pysähtyneen/pysäköidyn ajoneuvon päälle kytkeytyt ajovalot saattavat häikäistä vastaan tulevaa liikennettä.

Nykysäännösten mukaan jos pysäköity auto lähtee tien reunasta autojen välistä varomattomasti, samaa kaistaa ajava auto pahimmassa tapauksessa törmää viistoon auton kylkeen. Uuden säännön mukaan samassa tilanteessa tapahtuu nokkakolari. Lisäksi nyky säännön mukaan kuljettaja on silmä puolella autoa, jolle puolelle lähdetään liikkeelle.

36§:ssä esitetään pohdittavaksi ilmauksen "mahdollisimman lähelle tien reunaa" vaihdettavaksi "mahdollisimman kauaksi tien keskikohdasta".

37 §:n 2 momentissa esitetään kiellettäväksi pysäköinti erotusalueella. Kun erotusalue määritellään tien eri osa toisistaan erottavaksi alueeksi, joka perusteluiden mukaan erottaa esimerkiksi ajoradan ja sen pientareen pyörätiestä, voidaan todeta, että pysäköinti ajoradan reunaan olisi kiellettyä kaikissa niissä paikoissa, joissa pyörätie kulkee viherkaistan tai ojan toisella puolella. Mikäli tätä ei ole tarkoitettu, pitäisi joko määritelmää tarkentaa tai sitten luopua erotusalueesta koskevasta pysäköintikiellosta.

38 § on yksi säännös, jossa näkyisi tien ulkopuolisten alueiden (muiden kuin maaston) jääminen kokonaan tieliikennelain sääntelyn ulkopuolelle, koska säännöksessä ei olisi enää kieltoa pysäköidä yksityiselle alueelle ilman kiinteistön omistajan tai haltijan lupaa. Säännöstä on tarvittu nimen-

omaan taloyhtiöiden pysäköinnin järjestelyihin ja puuttumiseen niiden pihoissa tapahtuvaan luvattomaan pysäköintiin. Luonnoksessa ei myöskään kerrota, miten asia on tarkoitus jatkossa hoitaa. Tämä on selkeä huononnut ja siksi ehdotetaan lain ja säännöksen käyttöalaa laajennettavaksi voimassa olevaan muotoon.

41 §:ssä esitetään tarkennettavaksi pysäköinnin alkamisaikaa: "ilmoitetaan" sijasta "on ilmoitettava".

45 §: Viimeisessä momentissa tulisi sallia myös pysäköinti huoltoajon vaatimaksi ajaksi.

48 §: Äänimerkin antaminen tulisi sallia myös muiden tienkäyttäjien huomion herättämiseksi, ei vain vaaran välttämiseksi.

50-51 §:ssä mainittujen valaisinten osalta esitetään joko viittausta johonkin toiseen lainsäädäntöön tai selvennykseksi, mitä ovat: ajovalot, huomiovalot, etuvalo, lähivalo, pysäköintivalo. Myös maininta muissa kuin moottorikäyttöisissä ajoneuvoissa käytettävistä valoista esitetään liitettäväksi tähän kohtaan.

50 §:n 1. momenttiin tulisi lisätä "Moottorikäyttöisessä ajoneuvossa on ajon tai hinauksen aikana käytettävä ajovaloja tai huomiovaloja.

2. momenttiin tulisi lisätä vastaavasti "...ajon tai hinauksen aikana..."

3. momenttiin tulisi lisätä: "Kaukovaloja ei saa käyttää:...4) rautatien tasoristeystä lähestyessä tai jouduttaessa pysähtymään ennen tasoristeystä."

Tämä helpottaisi lähestyvän junan havaitsemista pimeän ja hämärän aikana.

4. momentissa sallitaan takasumuvalon käyttö myös silloin, kun ajoviima nostattaa lunta, pölyä tai lokaa tiestä. Monissa automalleissa valokatkaisin kytkee ensimmäisessä portaassa etusumuvälöt ja toisessa portaassa takasumuvälöt, joten takasumuvälöiden käyttäminen ilman etusumuvälöitä ei useilla automerkeillä ole mahdollista. Näitä tapauksia varten pitäisi lisätä maininta, että "...ja etusumuvälöitä, jos takasumuvälöiden käyttö ilman niitä ei ole teknisesti mahdollista..."

55 §:ssä joutokäyntikiellon osalta säädetään, että traktorin, moottorityökooneen ja auton alustalle rakennetun osalta, että tyhjäkäynti on sallittua ajoneuvon tai koneen toimintavalmiiksi saattamiseksi tarvittavan ajan.

Pykälään tulisi lisätä myös kuorma- ja linja-autot, jotka ovat pääsääntöisesti paineilmajarruilla varustettuja ja pidemmän seisomisen jälkeen tarvittavan jarrupaineen saavuttaminen etenkin kylmällä ilmalla vaatii helposti enemmän kuin neljä minuuttia.

56 §:ään esitetään tarkennusta siihen, minkälaisia ajoneuvoja ylipäättään saadaan hinata. Nyt sanamuodossa mainitaan, "joita ei voi tai saa kuljettaa sen omalla voimakoneella".

57 §:ään tulisi lisätä rautatiekiskoille jääneen auton osalta myös ilmoittaminen hätäkeskukseen, josta tieto välittyy rautatieliikenteen ohjauskeskukseen.

64 §:ssä käsitellään raitiovaunun kuljettamista koskevia liikennesääntöjä. Kolmannen momentin 2 kohdassa raitiovaunun kuljettaja velvoitetaan noudattamaan 26 §:n velvollisuuksia väistämisestä. Tarkoitetaanko tällä nimenomaan väistämissääntöjä, jotka ovat luonnoksen 25 §:ssä?

65 §

Liikenteenohjaaja

Kohdassa 2) poliisi määrää ohjaamaan liikennettä moottoriajoneuvon kuljettajan ajo- ja lepoaikavalvonnassa. Tähän kohtaan lisäyksenä myös teknistä tienvarsitarkastusta tekevät viranomaiset (esim. katsastusmiehet). Perusteena yhteistyössä katsastusviranomaisten kanssa tehtävä valvonta. Katsastusmiehet saattavat joutua ohjaamaan valvontatilanteessa liikennettä. Lisäksi kohta: Liikenteenohjaajan on käytettävä pysäytysmerkkinä liikennemerkkiä C1. Poliisi voi käyttää pysäytysmerkkinä liikennemerkkiä C46. Lisäksi pimeässä ja olosuhteiden sitä edellyttäessä käytettävä punaista valoa näyttävää valaisinta.

Pykälän 2 momentin 1 kohdan mukaan liikenteenohjaajana olisi henkilö, jonka poliisi määräisi liikenneuhkan, onnettomuuden, yleisötapahuman tai muun vastaavan syyn vuoksi taikka yleisen järjestyksen ja turvallisuuden ylläpitämiseksi ohjaaman liikennettä. Lähtökohtaisesti poliisi voisi määrätä liikenteenohjaajan vain, jos ammattimaisen liikenteenohjauksen järjestäminen olisi mahdotonta tai tilanteen kiireellisyys muuten edellyttäisi sitä. Voisiko tähän miettiä mahdoton sanan tilalle muuta sanaa. Onko pykälästä 65 ensinnäkin pääteltävissä, että ammattimaista liikenteen ohjausta tekevät vain poliisit ja pelastusviranomaiset? Ja seuraako siitä, että yleisötilaisuuksissa lähtökohta olisi, että he ohjaavat niissä liikennettä. Pitääkö yleisötilaisuuksien osalta aina ensin kartoittaa ammattimaiset liikenteen ohjaajat ja vasta sitten määrätä niitä talkoilla toimivia täysi-ikäisiä ihmisiä ohjaajiksi? Säännös jäykistää lupaprosessia. Toki tuo aiempi perustelu "Joissakin tilanteissa liikenteenohjaajana voisi edelleen toimia vapaaehtoisuuden pohjalta, esimerkiksi urheilutapahtumissa. Tällainen liikenteenohjaus tarkoittaisi liikenteenohjausta esimerkiksi pysäköinnin järjestämiseksi" mahdollistaa toisenlaisenkin tulkinnan, mutta hieman ristiriitaista.

69 §

Käsimerkit ja ajoneuvosta annettavat merkit

Liite 1 liikenteenvalvojan merkit

LISÄYS NRO 5 P5

Poliisiauto kuvattuna edestä ja kuljettajan vasen käsivarsi ojennettuna ulos. Poliisiautossa kytkettynä siniset vilkut huom. ei punaista pysäytysvaloa. Tällä tavalla pysäytettäisiin vastaantuleva ajoneuvo poliisiajoneuvosta käsin.

Poliisiautosta kuljettaja voi näyttää myös punaista valoa lampulla pimeän aikaan. Tieliikennelakiin olisi hyvä saada virallinen määritelmä tälle poliisin virkatoimessa usein käyttämälle pysäytystavalle.

70-72 §:issä säädetään liikenteenohjauslaitteista ja niiden asettamisesta.

Luonnoksen perusteluissa tien määritelmän yhteydessä ilmaistaan liikennemerkkien luonne osoittamassa tieliikennelain tarkoittamaa tietä ja tarkoitus kieltää liikennemerkkien käyttö muualla kuin tiellä. Tällaista kieltoa tai lupaa käyttää liikenteen ohjauslaitteita yksinomaan tieliikennelain tarkoittamalla tiellä ei kuitenkaan löydy näistä säännöksistä. Toisaalta edelleen on tarve ohjata liikkumista myös varuskunta-, tehdas- ja satama-alueilla, joiden liikenteen ohjaamiseen tarvittaisiin siinä tapauksessa uusia tapoja. On totta, että tähänkin asti esimerkiksi liikennemerkkien noudattamatta jättämisestä on voinut rangaista vain tieliikennelain tarkoittamalla tiellä, koska tieliikenneasetuksen soveltamisalasäännös rajaa asian niin.

Ehdotetun tieliikennelain 71 §:ään ei enää sisältyisi voimassa olevan tieliikennelain 5 §:n säännöstä poliisin kuulemisesta liikenteenohjauslaitteesta päätettäessä. Ehdotuksella on suuri periaatteellinen merkitys, koska kielto- ja rajoitusmerkkejä koskevat liikenteenohjauspäätökset lähes poikkeuksetta tiukentavat vallitsevaa tilannetta ja vaikuttavat siten suoraan poliisin toimintaan ja tienkäyttäjiin. Usein kysymys on nopeusrajoituksen alentamisesta ja tienpitäjän kanssa on keskusteltava onko tarve tehdä myös muita alentamista tukevia toimenpiteitä eikä oleteta että merkin asettamisen jälkeen poliisi alkaa valvoa uutta nopeusrajoitusta. Tienpitäjän ei pidä voida ulkoistaa omia vastuita ilman että asiasta keskustellaan poliisin kanssa tai annetaan lausunto.

73 §:ään tulisi lisätä "Tielle tai sen välittömään läheisyyteen tai tiellä tai sen välittömässä läheisyydessä olevaan ajoneuvoon ei saa asettaa...". Silloin tällöin näkee ajoneuvoon mainosmielessä kiinnitetyn tai maalatun aidon liikennemerkinnäköisen symbolin, jota voi erehtyä luulemaan oikeaksi liikennemerkiksi.

Etujajo-oikeus- ja väistämismerkkejä käsitellään 77 §:ssä. Merkki B5 olisi väistämisvelvollisuus risteyksessä. Merkin ehdotetaan jatkossa tarkoittavan, että sen takaa tulevan ajoneuvon ja raitiovaunun kuljettajan olisi väistettävä risteyksessä muita ajoneuvoja ja raitiovaunuja. On todettava, että tuo ehdotettu sisältö jättää merkityksen liian yleiseksi. Viimeksi merkin sisältöä muutettiin vuonna 1999, kun haluttiin luopua "kilpajuoksusta risteykseen" ja yhdenmukaistaa vastaantulevan vasemmalle kääntyvän ajoneuvon ajokäyttäytyminen risteyksessä, niin että sääntö pysyisi samana riippumatta siitä, noudatetaanko liikennesääntöä, liikennemerkkiä vaiko liikennevaloa. Ennen uudistusta jouduttiin tämän liikennemerkkin takaa tullessa väistämään myös sellaisia ajoneuvoja, jotka olivat jo risteyksessä, siis myös siellä vasemmalle kääntymistä odottavaa vastaan tulevaa ajoneuvoa, jonka taas liikennesääntöjen ja vihreän liikennevalon merkityksen mukaan olisi pitänyt väistää kolmion takaa tulossa olevaa ajoneuvoa. Nyt ehdotettu muotoilu jättää merkitykseen aivan liian paljon tulkinnan varaa. Siksi ehdotetaan painokkaasti pitäytymistä v. 1999 käyttöön otetussa merkin merkityksessä.

Etujajo-oikeus- ja väistämismerkkeihin esitetään lisättäväksi väistämisvelvollisuus pyöräilijän tienylityspaikassa (B7). Merkki näyttää ulkoisesti hyvin paljon suojatien merkiltä eikä sen tarkoitettua kokoa ilmene luonnoksesta. Jos kyseessä on esitetyllä tavalla korotettu pyörätien jatke, joka siis muodostaisi ajoradan risteyksen, olisi edellä kuvattu väistämisvelvollisuus risteyksessä- liikennemerkki paljon selkeämpi eikä sillä olisi vaaraa sekoittua

suojatien merkkiin. Ehdotetaan, että pitäydytään olemassa olevissa merkeissä.

79 § Määräysmerkki.

Määräysmerkillä tienkäyttäjä määrätään toimimaan merkin osoittamalla tavalla. Uusia merkkejä olisivat D10 vähimmäisnopeus ja D11 sen päättymistä. Merkissä oleva luku osoittaisi nopeuden, jota ei saa alittaa, ellei liikennetilanne sitä edellytä.

Merkillä saatetaan pakottamaan joku ajamaan yli kykyjensä liikennetilanteeseen nähden. Perusteluissa ei huomioida olosuhteita ollenkaan. Suomen vaihtelevissa olosuhteissa voi olla keliolosuhteet sellaiset, että "alin sallittu nopeus" on liikaa. Suositeltavaa olisi, että jokainen tienkäyttäjä voisi edelleen valita itselleen sopivimman etenemisnopeuden muuta liikennettä tarpeettomasti häiritsemättä.

LIITE 3 Määräysmerkit

D8 Moottorikelkkatie

Merkillä osoitetaan moottorikelkkatie. Muiden moottorikäyttöisten ajoneuvojen kuin moottorikelkan kuljettaminen moottorikelkkatiellä on kielletty.

Moottorikelkkatiellä ajettaessa on noudatettava, mitä tässä laissa säädetään ajoradalla ajamisesta. Jalankulkijan on ensisijaisesti käytettävä reitin oikeaa puolta.

Lapin poliisilaitoksen lausunto:

- määräysmerkeissä merkillä D8 osoitetulla moottorikelkkatiellä voisi jatkossa ajaa myös polkupyörällä, mutta toivottavasti muiden moottorikäyttöisten ajoneuvojen kuin moottorikelkkojen käyttöä näillä teillä ei sallittaisi laajemmin. Jos niin kuitenkin tehtäisiin, niin näitä tulisi tehdä hyvin tarkat määrittelyt sallituista moottoriajoneuvoryhmistä ja -luokista käyttäjiä ja valvontaa silmällä pitäen.

Viitaten aikaisempiin kokemuksiimme täällä Lapissa olisi erittäin tärkeää määritellä myös se, että saisivatko esimerkiksi eläinten vetämät valjakot, kuten koiravaljakot tai porovaljakot liikkua moottorikelkkateillä. Moottorikelkkatiet ovat maastoreitteinä kapeita, mutkaisia ja mäkisiä.

Eläinten käyttäytyminen muun liikenteen seassa on arvaamatonta. Varsinkin turistikasareilla valjakoiden käyttäjinä toimivat vielä kokemattomat henkilöt. Vaarantaisiko uudistus tarpeettomasti tässä yhteydessä turvallisuutta?

Mikäli eläinajoneuvot sallitaan moottorikelkkateillä, niin tulee tässä samassa yhteydessä myös laajemmin miettiä moottorikelkkateiden monikäyttöä.

85 §, 86 § 87 §

Tiemerkinnät

Pituussuuntaiset tiemerkinnät

Uuden tieliikennelain luonnoksessa ehdotetaan, että sulkuviivojen väri jatkossa valkoinen. Tällä muutoksella pyritään samoihin värivalintoihin kuin

muualla Euroopassa. Suomessa on kuitenkin poikkeukselliset sääolosuhteet verrattuna muuhun Eurooppaan. Tästä johtuen nykyisin käytettävä keltainen väri tulisi edelleen säilyttää esim. sulkuviivojen päävärinä. Kyseinen väri helpommin havaittavissa esim. talviaikaan.

88 §:ssä esitetään tarkennettavaksi telille akseliväliä, eli sitä, mikä akselisto tulkitaan teliksi ja mikä kahdeksi eri akseliksi.

89 §:ssä määritellään ajoneuvon käyttöä koskevien säännösten soveltamisalaa.

Todetaan tässäkin yhteydessä, että tien ja maaston ulkopuoliset alueet uhkaavat jäädä luonnoksen tullessa voimaan esimerkiksi tässä luvussa olevien turvavyön ja suojakypärän käyttöä koskevien säännösten ulkopuolelle.

Eli mökkiteillä ja muilla moottorikäyttöisten ajoneuvojen liikennöitäväksi tarkoitetuilla alueilla, kuten tehdas- varuskunta- ja satama-alueilla ei enää tarvitsisi esimerkiksi käyttää turvavöitä. Ehdotetaan soveltamisala laajennettavaksi samanlaiseksi kuin voimassa olevalla lailla.

90 §: Neloskohdan traktorissa ja moottorityökoneessa pitäisi myös olla ehdottomasti lisäys *jos ajoneuvon alkuperäisvarusteisiin kuuluvat turvavyöt*, koska teillä liikkuu aivan valtava määrä traktoreita, joissa vöitä ei uutena ole ollut, eikä vanhimpiin, hytittömiin traktoreihin, joiden huippunopeuskin on alle 20 km/h, sellaisten asentamisen vaatiminen ole järkevää. Myöhemmissä pykälissä turvavyön käyttöpakkoa ei ole traktorin tai moottorityökoneen kuljettajalla, jos se haittaa työntekoa, mutta käyttöpakkoa ei pitäisi olla myöskään, jos turvavöitä ei ole alun perinkään ollut ja laite on sellaisenaan hyväksytty.

Mopojen rakenteellinen nopeus edelleen 45 km/h. Esitetään, että olisi 50 km/h.

92 §:ssä mainittu satulamallinen istuin esitetään määriteltäväksi tai viittaus johonkin muuhun lainsäädäntöön, tms.

Ehdotetun tieliikennelain 92 §:n säännöstä on täsmennettävä niin, että kypärän käyttämiseen kuuluu myös se, että kypärään kuuluva leukahihna on kiinnitetty ajon aikana. Poliisin valvontakäytännössä on puututtu sellaiseen ajoon, jossa kypärä on ollut päässä mutta leukahihna on ollut auki. Lainsäädännön täsmällisyys edellyttää, että sanktioitu käytös määritellään tyhjentävästi lakitekstissä.

93 §

Poikkeukset turvavyön ja suojakypärän käyttövelvollisuudessa
Turvavyön käytölle on jätetty liikaa tulkinnan varaa. Lakipykälään liittyvissä perusteluissa on kuljettajalle jätetty liian suuri harkintavalta. Pitäisikö olla maininta alle 30 km/h nopeudessa

94 §:ssä heikennetään alle 3-vuotiaiden lasten turvallisuutta aiemmasta tieliikennelainsäädännöstä poiketen. Siinä oli pääsääntö, jonka mukaan alle 3-vuotiaita ei saanut kuljettaa ajoneuvossa ilman turvalaitetta. Nykyiseen pykälään pitäisi sisällyttää vastaava kieltö, koska pienillä lapsilla pään

massan osuus muusta kehosta on suhteellisesti suurempi ja siten pienesäkin kolarissa loukkaantumisriski on huomattavan korkea.

98 §

Teknisen laitteen käyttäminen. Säännös mahdollistaa laitteiden ja järjestelmien käytön, jos käyttö ei haittaisi ajoneuvon kuljettamista. Tällainen laite voisi olla esimerkiksi radio, älypuhelin tai muu älylaite, jonka avulla käytetään esim. applikaatiota tai järjestelmää ajoneuvon ohjaamiseen tai hallintaan.

Moottorikäyttöisen ajoneuvon kuljettaja ei saa ajon aikana käyttää viestintävälinettä esim. matkapuhelinta siten, että pitää sitä kädessä. Esimerkiksi älypuhelimien käyttö puhumiseen, tekstiviestin tai muun viestin kirjoittamiseen kädessä pitämällä olisi siten edelleen kielletty ajon aikana.

Ajoneuvon ollessa pysähdyksissä esim. liikennevaloissa käyttö ei sen sijaan olisi enää kiellettyä. Herää kysymys mitä eroa on esim. älypuhelimien käytöllä applikaatioiden tai järjestelmien ajoneuvon ohjaamiseksi tekstiviestien tai muiden viestien lähettämisen kanssa. Valvonnallisesti älypuhelimien käytön erottaminen sen eri tarkoituksissa tulee olemaan käytännössä mahdottomuus.

Tällä hetkellä kuitenkin paljon puhutaan juuri tarkkaamattomuudesta liikenteessä älylaitteiden ja muiden laitteiden käytön takia.

Säännöksessä on ehdoton ristiriitaisuus, kun kuitenkin fyysisesti laitetta käytetään samalla tavoin, mutta toisessa käyttötarkoituksessa se olisi sallittu ja toisessa sitten ei.

Ehdotetun tieliikennelain 98 §:n mukaan olisi sallittua käyttää viestivälinettä pitäen sitä kädessä, kun ajoneuvo on pysähtyneenä liikennevaloissa.

Poliisiammattikorkeakoulun käsityksen mukaan viestivälineen käyttö kädessä pitäen pitäisi olla myös silloin kiellettyä, kun ajoneuvo on pysähtyneenä liikennevaloissa, koska kuljettajan huomio siirtyy silloin pois liikenteenohjauslaitteen toiminnasta, mikä käytännössä hidastaa liikkeellelähtöä opastimen vaihtuessa vihreäksi.

99 §

Ajoneuvon suurin sallittu nopeus

Uudessa tieliikennelaissa olisi jatkossa henkilö- tai pakettiauton sekä tähän kytketyn, luokittelumassaltaan enintään 750 kg painoisen perävaunun suurin sallittu nopeus 100 km/h. Tämä yhdistelmän nopeuden nosto olisi selvästi liikenneturvallisuuksiin heikentävä muutos. Valvonnassa usein juuri nämä O1-luokan perävaunut ovat huonoimmassa kunnossa. Niitä kun ei nykyisen lainsäädännön voimassa ollessa ole tarvinnut määräaikaikaiskatsastaa.

Kuntovikoina ovat esim: laakeriviat, jousitus- ja iskunvaimennusviat, valojen epäkuntoisuudet ja rungon ja rakenteen viat. Tämän hetken lain säädännössä kyseiseen perävaunuluokkaan ei myöskään ole pakollista asentaa talvirenkaita. Lisäksi valvonnassa on havaittu usein puutteita kuorman sidonnassa. Yksityishenkilöt omistavat Suomessa paljon juuri tämän koko luokan perävaunuja. Kansalaisilla on usein puutteelliset tiedot kuorman sidonnasta ja sidontavälineistä. Lisäksi perävaunun käsittelystä ja sen käyttäytymisestä erilaisissa liikenteen ääritilanteissa normi kansalainen tietää melko vähän.

Käytännössä tällaiset perävaunut ovat useimmiten jarruttomia kappaletavaran tai kevyehkön veneen kuljetukseen tarkoitettuja ajoneuvoja. Nämä pe-

rävaunut ovat samalla katsastusvelvollisuuden ulkopuolella olevia ajoneuvoja ja usein perävaunujen käyttäjät ovat myös harvemmin olleet tekemisissä tavarankuljetuksen kanssa. Kuormaamisessa on puutteita. Kuorman sidonnassa käytettävät välineet ovat usein heikkolaatuisia ja riittämättömiä. Liikenteen sujuvoittaminen ei saata tämän takia kuormasta mahdollisesti herkemmin putoavien tavaroiden vuoksi toteutuakaan. Haitat ovat hyötyjä suurempia ja vakavampia.

99 §

Ajoneuvon suurin sallittu nopeus

Poliisilla on käytössään uusia ns. kevyitä kuorma-autoja, joiden kokonaismassa on alle 4000 kg. Autoja käytetään raskaan liikenteen valvonnassa ja joukkojen hallinta -tehtävissä. Nykyisen tieliikennelain 25 § 4 momentissa on poikkeussäännös sairaankuljetuksessa käytettävien erikoisautojen ajoneuvokohtaisiin nopeusrajoituksiin. Sama säännös olisi tarpeen myös näihin poliisiautoihin. Joukkojenhallinta -tehtävissä ajetaan pitkiä siirtymiä 8 poliisimiehen kuormalla annettaessa virka-apua koko maan kattavasti ja tämä ylimääräinen aika on pois tehtäväajasta ja hälytysvalmiudesta.

105 §:ssä maininta siitä, että "Jos sää tai keli sitä edellyttää" ja perustelujen maininta siitä, että liikenteen valvoja määrittelee yksittäistapauksissa milloin talvirenkaita tulee käyttää, tullee aiheuttamaan tulkintaerimielisyyksiä. Nykyisenkaltainen aikarajoihin sidottu käyttöaika olisi yksinkertaisempi ja selkeämpi ja noudattaa nykyisessä lainsäädännössä noudatettavaa tarkkarajaisuutta ja selkeyttä.

Ehdotetun tieliikennelain 105 ja 106 § tiukentaisi talvirengasvaatimuksia marras- ja maaliskuun välisenä aikana. Myös marraskuussa ja maaliskuussa olisi käytettävä talvirenkaita, jos sää tai keli sitä edellyttäisi. Säällä tai kelillä, jolloin talvirenkaiden käyttöä edellytettäisiin, tarkoitettaisiin tieolosuhteita, joissa alueen tieverkolla, myös pienemmät tiet huomioon ottaen, olisi tarve käyttää talvirenkaita olemassa olevan tai mahdollisen liukauden vuoksi.

Hallituksen esitysluonnoksen yksityiskohtaisten perustelujen mukaan liikenteenvalvoja määritteli yksittäistapauksessa, olisiko olosuhde sellainen, että talvirengasta olisi käytettävä.

Käytettäessä nastarenkaita henkilö- tai pakettiautossa, erikoisautossa ja luokittelumassaltaan enintään 3,5 tonnin perävaunussa on nastarenkaat, paripyörien toisia pyöriä lukuun ottamatta, asennettava ajoneuvon kaikkiin pyöriin. Nastojen määrä ajoneuvon eri renkaissa ei saa poiketa toisistaan siten, että siitä aiheutuu vaaraa.

Liikenteen turvallisuusvirasto voi antaa tarkempia määräyksiä ajoneuvon renkaiden nastamäärien sallituista eroista.

Poliisiammattikorkeakoulun käsityksen mukaan liikenteenvalvojan tulkinta vallitsevista sää tai keliolosuhteista ulotetaan kovin pitkälle. Käytännössä tämä tarkoittaa sitä, että, valvojan tulee huomioida alueen pää- ja sivuteillä olevat olosuhteet, vaikka päätiellä pärjäisi kesärenkailla. Tämä saattaisi olla kohtuutonta alueelta toiselle siirtyvien tienkäyttäjien kohdalla.

Kuljettajan vastuun korostamista ei ole ulotettu 106 §:ään, jossa on kategorinen vaatimus nastojen määrästä olosuhteista ja ajotilanteesta huolimatta.

106 §

O2-luokan perävaunussa tulee nykysäännön mukaan olla nastarenkaat mikäli vetoautossakin on nastarenkaat. Tämä sääntö olisi hyvä pitää voimassa edelleen. Esityksen mukaan riittäisi talvirenkaat.

Jos nastarenkain varustetulla vetoautolla joudutaan jarruttamaan voimakkaasti, tämä aiheuttaa pääsääntöisesti nastattomin talvirenkain varustetun jarrullisen perävaunun jarrujen lukkiutumisen, jolloin perävaunu kääntyy vetoauton rinnalle muodostaen vakavan vaaran puolesta riippuen joko kevyelle liikenteelle tai vastaantulevalle liikenteelle.

109 §:ssä lievennetään kuorman varmistamissäännöksiä entisestään. Aiemmin vaadittiin sellaista sidontaa, että yhden sidoksen pettäessä kuorma oli riittävästi sidottu.

Tämä säännös oli erittäin perusteltu, koska monissa ajoneuvoissa kuormansidontaliinat ovat jatkuvasti säälle ja mekaaniselle kulumiselle alttiita ja tällaisilla sidontavälineillä varustettuja kuorma-autoja tavataan liikenteessä säännöllisesti.

Lisäksi säännös kitkavoiman tarjoaman pidätyskyvyn hyväksymisestä osaksi sidontaa on siinä mielessä absurdi, ettei mikään instanssi pysty luotettavasti määrittelemään kitkaa kuormaus- tai valvontatilanteessa. Erilaisia kokeita ja mittauksia on tehty uusilla, puhtailla kuormatiloilla ja eri materiaalia olevilla kolleilla. Mittaustulokset eivät kuitenkaan vastaa käytännön tilanteita: kuormatilan pohja on kulunut kiiltävän liukkaaksi, ajoneuvo tärisee ajon aikana, kuormatilan lattialla on hiekkaa, pölyä jne..

Pykälässä olisikin hyvä säätää, että kuorma on varmistettava vastaavalla lujuudella kuin aiemmassa lainsäädännössä, mutta tuon yhden sidoksen pettämisen korvaamiseen saadaan laskennassa käyttää kitkavoimaa.

110 § Tässä muodossa pykälä mahdollistaisi esim. kuljetuksen siten, että autoon on kytketty tyhjä perävaunu. Aiheuttaa taajamissa suuria riskejä tehtäessä jyrkkiä käännoksiä, jolloin vetoautossa oleva pitkä kuljettava esine on kaukana ajoneuvon ääriviivojen ulkopuolella. Ks myös pykälä 110, joka sallisi kuljetuksen ilman merkitsemistä.

111 §:ään kuormausturkin kuljettamista koskevaan säännökseen tulisi lisätä seuraava kohta; 7) ajoneuvon tai työvälineen osalta on noudatettava 109 §:n mukaisia kuorman varmistamissäännöksiä.

112 §:ssä viitataan ajoneuvon suurimman pituuden ylittämismahdollisuudesta 107 §:n 6 momenttiin, jossa kuitenkin käsitellään ajoneuvon massaa.

113 §:ssä veneen ja matkailukorin kuljettamista tulisi rajoittaa siten, että vene saisi ylittää ajoneuvon leveyden ainoastaan sijoitettuna ajoneuvon pituussuuntaisesti, koska tämä estäisi väärinkäytökset kuljettaa useampaa venettä poikittain sijoitettuna ja samalla ylittämällä ajoneuvon leveyden. Lisäksi tilapäisesti kiinnitetty matkailukori tulisi säätää kiinnitettäväksi konttilukoilla tai vastaavilla mekaanisilla lukituslaitteilla esim. kuormaliinojen sijasta.

Mainitunlaiset matkailukorit ovat sen verran kookkaita ja ne nostavat avolavaisen pakettiauton painopisteen niin korkealle, että ainoa turvallinen kiinnitysmuoto on em. tyyppinen lukitus.

120 §:ssä rajoitetaan maa- ja metsätalouskäytössä olevan traktorin perävaunun massa teknisestä rakenteesta riippuen 2-, 2,6- tai 3-kertaiseksi traktorin omamassaan nähden, mutta muussa käytössä olevan traktorin perävaunun massa on rajattu enintään 10 tonniin ilman mainittuja kertoimia.

Myös muissa traktoreissa tulisi säilyttää em. kertoimet liikenneturvallisuussyistä, koska pienimmät edelleen käytössä olevat traktorit ovat massaltaan n. 600 kg (ns. "Pikku-Valmet ") ja max. 1.500 kg traktoreita on melkoinen määrä.

Lisäksi em. 10 tonnin rajoitus koskisi perustelujen mukaan vain kaupallisia kuljetuksia, mutta pykälän viittaamassa taulukossa se koskisi kaikkia kuljetuksia maa- ja metsätalouskäyttöä lukuun ottamatta.

133 §

Tarkoittaako pykälä sitä, että esim kun suomalaiseen autoon kytketään venäläinen (ei ETA-valtio) perävaunu, niin ko. yhdistelmään sovellettaisiin ei ETA-valtion mittoja ja massoja.

Esimerkiksi puoliperävaunun suurin sallittu massa olisi 44t ja pituus 18.75m

143 §

Mikäli koulukuljetus suoritetaan henkilöautolla, niin taksikyltin päälle asennettava keltainen "koulukyyti"-kupu pitäisi olla selvästi taksikupua isompi, esim. kolmiomallinen paremmin erottuva. Henkilöautoksi rekisteröity 1-8 -paikkainen pikkubussi on niin korkea, että katon etuosaan asennettu taksi kyltin kokoinen kupu näkyy taaksepäin todella huonosti jos laisinkaan. Tarkoitus lienee kuitenkin varoittaa myös takaa lähestyviä.

147 §

Millainen on tarkoituksenmukainen/ sopiva istuin. Riittääkö tavaratelineen kantavuus ?

150 §:ssä oleva maininta "Kiertoajeluissa käytettävissä perävaunukuljetuksissa..." esitetään korvattavaksi viittauksella 149 §:n 1 momentin mukaisiin kuljetuksiin.

151 § 5 mom

Varmistuskaapeli pitäisi vaatia aina.

155 §:än tulisi lisätä, että "Taksivalaisinta saa käyttää luvanvaraiseen henkilötilausliikenteeseen käytettävässä henkilöautossa."

157 §:ssä maastoajoneuvon käyttäminen tien tai sillan ylitykseen ja pykälässä mainituissa erityistapauksissa sallittu tiellä kuljettaminen tulisi rajata pyöriillä tai telaketjuilla varustettuun maastoajoneuvoon niin kuin aikaisemmassa lainsäädännössä, koska ilmatyynyllä alustaan tukeutuvan maastoajoneuvon ohjattavuus / jarrutettavuus ei ole riittävä tiellä ajamiseen.

Liikennemerkkeissä liikennemerkkeihin C41 ja C42 tulisi täsmentää "taksi" käsitteen sijasta "luvanvaraiseen liikenteeseen käytettävä taksi"

Lapin poliisilaitoksen lausunto:

Maastoajoneuvon, yleisimmin moottorikelkan käyttäminen tiellä on yksi eniten ongelmia ja tulkintatilanteita aiheuttava tekijä eri yhteyksissä varsinkin täällä Lapissa.

Usein moottorikelkkailijat joutuvat ajamaan lyhyillä siirtymillä kelkkailumaastosta kotiin, huoltoasemille tankille tai majoitusliikkeisiin tiealueita tms. pitkin. Samoin he käyttävät soveltuvin osin myös laittomasti tiealueiden ulkopuolisia maasto- ja puistoalueita.

Moottorikelkkailu täällä Lapissa on erittäin merkityksellinen osa matkailupalveluita ja paikallisten liikkumistarpeita.

Nykyinen vaatimus tien auraamattoman osan käyttämisestä joissakin tilanteissa on ongelmallinen. Teiden ojissa ajaessaan kelkkailijat aiheuttavat keväisin ojiin sulamisvesistä ns. paantamisongelmia, penkalla ajaessaan he rikkovat aurausviittoja ja ovat joskus vaarassa pudota sieltä hallitsemattomasti yllättäen jopa ajoradalle.

Esittäisimme, että moottorikelkoille sallittaisiin käyttää erikseen merkityillä paikoilla soveltuvin osin tiealueita liittymä- ja huoltoliikenteessä, mm. kaupunkien asumalähiöistä ja matkailukeskuksista merkityille moottorikelkka-teille. Ajo voisi tapahtua joko ajoradan lumipeitteisellä osalla tai tapauskohtaisesti harkiten ja erikseen merkiten kevyen liikenteen väyliä käyttäen.

Tällöin kelkkailijan tulisi sovittaa nopeutensa ja liikkumisensa muiden tienkäyttäjien mukaiseksi. Kevyen liikenteen väylillä nopeus olisi jalankulkijoiden nopeutta vastaava. Koko liikennevirran nopeutta ja muuta käyttäytymistä ohjattaisiin liikennemerkein.

Tällä kelkkojen siirtymismahdollisuuksien parantamisella saataisiin varmaan vähennettyä suuria ajonopeuksia jo nytkin käytännössä valitettavasti tapahtuvassa tiellä/ kevyenliikenteen väylillä ajettaessa. Tällöinhän kuljettajalla ei olisi painetta siirtyä mahdollisimman pikaisesti pois vielä nykyään laittomasta ajonpaikastaan ennen mahdollista poliisin valvontaa.

Samoin tämä voisi rauhoittaa myös asiasta nyt ärtyneitä kanssaihmiä, jotka ärsyyntyvät siitä, etteivät kaikki noudata lakeja ja määräyksiä, ja sitten he soittavat asioista poliisille tiheästi pyytäen eri paikkoihin valvontaa asian tiimoilta.

2 Liikennevirhemaksu

Poliisihallitus kannattaa liikenteessä määrättävien rikesakkojen muuttumista liikennevirhemaksuiksi.

Joiltakin osin liikennevirhemaksut eivät vastaa kansalaisten oikeustajua ja siltä osin esitetään kyseisen lainkohdan osalta muutosta. Poliisihallitus esittää myös, että ylinopeustapauksissa liikennevirhemaksu ulotettaisiin esitetyn 30 km/h ylinopeuksin sijaan korkeintaan 25 km/h ylinopeuksiin. Auto- maattisessa liikennevalvonnassa 21-30 km/h ylinopeuksia todettiin noin 24 000 tapausta, joista 21-25 km/h nopeusvälillä noin 19000 tapausta ja 5000 tapausta 26-30 km/h nopeusvälillä. Pienituloiselle kansalaiselle 400 euron rikesakko olisi melko kohtuuton rangaistus, kun nykyisellä järjestelmällä 1000 euron nettotuloilla seuraamus on 200 euroa.

Liikennevirhemaksu ei poista sitä ongelmaa, että poliisin automaattisen liikennevalvonnan laitteiden pitää pystyä tunnistamaan kuljettaja kaikissa niissä tapauksissa, joissa päiväsakkojärjestelmä on voimassa, esim. ylinopeus ja vasten punaista liikennevaloa ajavien tapausten osalta. Näissä tapauksissa pitäisikin säätää, että ajoneuvon haltija tai omistaja olisi vastuussa ajoneuvolla tapahtuvista liikenne rikoksista. Niissä rikkomuksissa missä liikennevirhemaksu määrätään ainoaksi seuraamukseksi, voidaan hyödyntää tekniikkaa, missä ainoastaan tunnuskilpi tai muu yksilöity kohde kuvataan.

Poliisin tietojärjestelmiin tehdään isoja muutoksia ja mahdollisesti on tulossa sakkomenettelyn laajennus ja ajokieltoasioihin oma käsittelyjärjestelmä sekä viranomaisten yhteinen Vitja -järjestelmä. Liikennevirhemaksu pitää saada osaksi tätä kokonaisarkkitehtuuria eikä sitä ole järkevää eikä mahdollista tehdä omana järjestelmänä eikä myöskään vanhaan järjestelmään, jolloin se pitäisi tehdä jo heti uuteen järjestelmään kaksinkertaisin kustannuksin. Vitja otetaan mahdollisesti käyttöön vuonna 2021 ja nyt tehtyjen arvioiden mukaan liikennevirhemaksun sisältäminen uuteen järjestelmiin maksaisi poliisille 3,5 miljoonaa euroa.

Poliisihallitus esittää, että nykyiselle rikesakkomenettelylle tehdään siirtymäsäännös ja liikennevirhemaksu otetaan käyttöön erillisellä lailla sitten kun uusi järjestelmä on testattu ja voidaan ottaa käyttöön.

Hallituksen esityksessä esitetään, että jos ajoneuvon omistaja tai haltija olisi ajoneuvoliikennerekisterin mukaan oikeushenkilö, ajoneuvo kohtainen liikennevirhemaksu lähetettäisiin ajoneuvolain 3 §:n 23 kohdassa tarkoitettulle käyttövastaavalle. Trafilta saadun selvityksen mukaan vain noin 19,3 % edellä mainituista ajoneuvoista on ajoneuvotietojärjestelmään ilmoitettu käyttövastaava, joka tarkoittaa, että 112.051 ajoneuvolla ei ole merkittynä käyttövastaavaa. Tämä asia pitäisi saada korjattua. Helsingin poliisilaitos esittää korjausvaihtoehtoja lakeihin

- 1) Tarkennetaan auton katsastusta ja rekisteröintiä koskevaa lainsäädäntöä niin, että ajoneuvon rekisteröinti tai katsastus ei olisi mahdollista, ilman, että ajoneuvolle on merkitty joku luonnollinen henkilö (omistaja, haltija, käyttäjä tai käyttövastaava).
- 2) tehdään 1 momenttiin loppuun lisäys "tai hänen puuttuessaan yrityksen toimitusjohtajalle tai hallituksen jäsenelle"
- 3) tarkennetaan nykyistä lainsäädäntöä niin, että käyttövastaavan puuttuminen sanktioitaisiin

Poliisihallitus pyytää huomioimaan Helsingin poliisilaitoksen lausunnon muilta osin kuin ylinopeusrajan osalta, josta siis Poliisihallitus esittää että liikennevirhemaksulla käsitellään korkeintaan 25 km/h ylinopeus.

160 §:ssä määriteltäisiin liikennevirhemaksu tiettyjen liikenne rikkomusten seuraamukseksi. Koska luonnoksessa kuitenkin mainitaan liikennevirhemaksu rangaistuksi, voitaneen tästä päätellä, että maksun hallinnollisesta luonteesta riippumatta pakkokeinolain 2 luvun 1 §:ssä määritelty poliisimiehen kiinniotto-oikeus antaisi jatkossakin oikeuden tällaisesta rikkomuksesta

epäillyn lyhytaikaiseen kiinniottoon esimerkiksi maksun tiedoksiannon ajaksi.

Toisaalta sekaannusta aiheuttaa perusteluissa käytetty maininta seitsemänneistä momentista, jossa mahdollistettaisiin poliisitutkinta liikennevirhemaksusta vastuussa olevan henkilön selvittämiseksi. Itse momenttia ei luonnoksesta löydy. Luonnoksessa myös arvioidaan, että poliisin tutkintavelvoite poistuisi nyt esitettävän muutoksen myötä niiltä teoilta, jotka katsottaisiin hallinnollisen liikennevirhemaksun alaisiksi teoiksi. Eli jatkossa esimerkiksi pienellä nopeudella tapahtuneet parkkipaikkakolarit eivät täyttäisi liikenneturvallisuuden vaarantamisen tunnusmerkistöä, vaan ainoa seuraamus voisi olla edellä mainittu hallinnollinen maksu ja teko ei sellaisena aiheuttaisi poliisille tutkintavelvoitetta. Näin ollen voitaneen puhua dekriminälisaatiosta, mikä edelleen viittaisi vähäistenkin pakkokeinojen käytön hankaluuteen asian selvittämiseksi. Totta kai samalla säästyisi tällä hetkellä liikennevirhemaksujen tutkintaan käytetty resurssi muuhun käyttöön.

Liikennevirhemaksun soveltamisessa ei oteta kantaa, miten sitä sovelletaan tilanteissa, joissa samalla teolla on tehty rikesakolla tai/ja päiväsaikolla käsiteltävä teko. Liikennevirhemaksu voi olla euromäärältään huomattavasti suurempi kuin päiväsaikorangaistus, miten näissä meneteltäisiin. Liikennevirhemaksun soveltamisalan tulisi olla tieliikennelakia laajempi. Esimerkiksi ajoneuvolakiin ja ajokorttilakiin jää runsaasti pieniä rikkeitä, joista voitaisiin rangaista vain rikesakolla tai päiväsaikoilla.

161 §

Tienkäyttäjän yleiset rikkomukset

Liikenteenvalvojan tai liikenteen ohjaajan antaman merkin noudattamatta jättämisestä 100 €:n liikennevirhemaksu tuntuu pieneltä rangaistukselta. Sama koskee esteettömän kulun antamatta jättämistä hälytysajoneuvolle ja junalle. Poliisihallitus esittää 150 euron liikennevirhemaksua.

164 §

Nopeusrajoitusten rikkominen

Erisuuruisia liikennevirhemaksuluokkia on liian monta. Jos maksuja määrätään muutoin kuin tietojärjestelmiä käyttäen, voi virheitä syntyä helposti. Liikennevirhemaksuja ei tulisi määrätä yli 25 km/h nopeusrajoitusten rikkomisesta ja suurimman virhemaksun ei tulisi oleellisesti poiketa nykyisen rikesakon määrästä. Jos suurin liikennevirhemaksu on 400 €, tarkoittaa se nykyisellä päiväsaikojärjestelmällä pienituloiselle tai tulottomalla yli 66 päiväsaikkoa vastaavaa rangaistusta.

Muutoinkin nopeusylityksiä koskevien liikennevirhemaksujen rahamäärät ovat yläpään osalta epäsuhteessa muihin rikkeisiin, esimerkiksi edellä mainittuihin esteettömän kulun antamatta jättämisiin.

165 §

Liikennevirhemaksu 100 € on vähäinen rangaistus liikennevalon osoittaman velvollisuuden noudattamatta jättämisestä. Virhemaksu koskenee sanamuodon perusteella myös punaisen valon noudattamatta jättämistä. Poliisihallitus esittää 200 euron liikennevirhemaksua.

167 §

Liikennevirhemaksu 109 §:n mukaisesta kuorman sidontaan liittyvistä rikkomuksista kuulostaa pieneltä rangaistukselta. Nyt kuljettajia on määrätty

ajokieltoon merkittävistä sidontapuutteista. Esitöissä ei oteta kantaa, millaisia sidontapuutteita voidaan käsitellä liikennevirhemaksulla.

170 § ja 175 §

Nykyään joutokäyntikiellon rikkomisesta määrätään pysäköintivirhemaksu. Luonnoksessa rangaistukseksi esitetään liikennevirhemaksua. Tätä ei ole kuitenkaan huomioitu muutoksena Lakiin pysäköintivirhemaksusta. Nykyään joutokäynti muualla kuin tieliikennealueella on kiellettyä ja rangaistavaa myös pysäköintivirhemaksulla. Esitetty tieliikennelaki ei kata tätä aluetta.

Joutokäynnin osalta pysäköinninvalvonnasta annettuun lakiin on syytä tehdä lakiuudistuksen tarvittavat uudistukset tieliikennelakia koskevan uuden säädösnumeroinnin osalta. Ilmeisesti LVM on kuitenkin ajatellut, että pysäköintiä koskevien säännösten valvonta jatkuu edelleen pysäköinninvalvontana. Tällöin tietysti tieliikennelakia koskevat viittaukset tulevat kuntoon ja pysäköintivirhemaksun piiriin menevät pysäköintivirheiden lisäksi myös joutokäyntirikkomukset.

172 §

Liikennevirhemaksun tiedoksianto

Pykälässä mainitaan ainoana tiedoksiantotapana henkilökohtainen kirjallinen tiedoksianto. Nykyään esimerkiksi rikesakkoja on voitu antaa tiedoksi jälkikäteen postitse, jos ajoneuvo on pysäytetty ja kuljettajan henkilöllisyys varmistettu (Laki sakon ja rikesakon määräämisestä 11 § 2 mom.). Vähintäänkin tämän tiedoksiantotavan tulisi olla mukana koskemassa liikennevirhemaksuja

185 §

Valvonta

Neljäs momentti on erittäin tervetullut lisä rattijuopumuksen ennalta estävyyden kannalta. Perusteluissa voisi olla maininta että poliisin seulonta-alkometrillä tehty testaus riittää alkoholin määrän toteamiseksi.

Muut:

Lisää:

Kuorman, ajoneuvon tai ajoneuvoyhdistelmän mittaamalla todettu tieto tai tosite on pyynnöstä viipymättä esitettävä valvontaviranomaiselle, silloin kun kuorman suuruus on todettu mittaamalla tai punnitsemalla kuljetuksen toimeksiantajan, lähettäjän, lastaajan tai vastaanottajan toimesta.

Perustelu: Ennalta-estävä vaikutus. Kuorman suuruuden (ylikuorman) toteaminen olisi mahdollista valvontaa laaja-alaisemmin Suomessa, ja tämä on taloudellisesti merkittävän edullinen keino.

Lisää myös virhemaksuihin: Kuljetuksen toimeksiantajana, lähettäjänä, lastaajana tai vastaanottajana ei pyynnöstä viipymättä luovuttanut kuorman suuruustietoa valvojalle

Hälytysajokoulutusta koskevan säännöksen lisääminen tieliikennelain 186 §:ään

Ehdotetun tieliikennelain 186 §:n 1 momentissa säädettäisiin liikennesäännöistä poikkeamisesta hälytysajoneuvon kuljettajana ja matkustajana sekä poliisitehtävässä.

Lainkohtaa koskevassa yksityiskohtaisissa perusteluissa puolestaan lausutaan näin:

Poikkeussäännöksiä käyttävät viranomaiset ja toimijat määrittelevät itse osaamisensa tason. Poikkeussääntöjä soveltavan taidon ja kyvyn on oltava tehtävän edellyttämällä tasolla kaikissa liikennetilanteissa. Tällä hetkellä viranomaisilla tai muilla toimijoilla ei ole erityistä lakiin perustuvaa koulutusvelvollisuutta, vaan jokainen ajo-oikeuden omaava voi soveltaa ja käyttää poikkeussäännöstä, jos työtehtävät niin edellyttävät.

Osaamisen varmistamiseksi viranomaisten tai muiden toimijoiden tulee opilaitoksissa tai muuten järjestää asianmukaista koulutusta. Opetussisältönä tulisi olla ainakin ennakoivaa ajamista, lainsäädännön koulutusta, hälytyslaitteiden käyttöön ja havaittavuuteen sekä tilannenopeuden merkitykseen liittyvää koulutusta.

Poliisiammattikorkeakoulu katsoo, että asianmukaisen hälytysajokoulutuksen järjestäminen edellyttäisi hälytysajon sallimista myös koulutustarkoituksessa Poliisiammattikorkeakoululle ja Pelastusopistolle. Voimassa oleva tieliikennelaki tai ehdotettu uusi tieliikennelaki eivät tätä mahdollista, mistä syystä hälytysajokoulutus rajoittuu nykyisellään teoriaopetukseen sekä muulta liikenteeltä suljetulla alueella tapahtuvaan harjoitteluun.

Poliisiammattikorkeakoulu ehdottaakin, että tieliikennelain 186 §:n 1 momenttiin lisättäisiin

hälytysajokoulutusta koskeva kohta:

=====

5) Poliisiammattikorkeakoulun tai Pelastusopiston järjestämässä hälytysajokoulutuksessa.

3 Tien tilapäinen sulkeminen

Hallituksen esityksen luonnoksen pykälässä 189 §:ssä on esitetty, että tienpitäjä päättäisi tien tilapäisestä sulkemisesta. Pykälän perustelujen mukaan esityksellä ei ole tarkoitus muuttaa vallitsevaa oikeustilaa ja esityksessä on viitattu voimassaolevaan tieliikenneasetuksen 49 §:ään. Poliisihallitus katsoo, että esityksessä todetusta huolimatta esitetty muutos muuttaisi olennaisesti vallitsevaa oikeustilaa. Esityksessä ei ole huomioitu, että voimassaolevan sääntelyn mukaan tien tilapäisen sulkemisen osalta voidaan erottaa kolme erilaista tilannetta, joissa myös sulkemisesta päättävä taho vaihtelee.

1) Voimassaolevan tieliikenneasetuksen 49 §:n mukaan tienpitäjä päättää tien tilapäisestä sulkemisesta tien kunnan taikka tiellä tai sen läheisyydessä tehtävän työn takia.

2) Asetuksen 51 §:n 1 mom mukaan henkilöautojen tai moottoripyörien nopeuskilpailuja varten tapahtuvaan tien tilapäiseen sulkemiseen tarvitaan lupa, jonka myöntää tienpitäjää kuultuaan asemakaavan mukaiselle liikenneväylälle kunnanhallitus ja muutoin poliisi.

3) Asetuksen 51 §:n 3 momentin mukaan poliisilla on tienpitäjää kuultuaan oikeus tien tilapäiseen sulkemiseen esimerkiksi urheilukilpailujen, kansanjuhlien, näyttelyiden, puolustusvoimien harjoitusten, paraatien tai näyttösten

vuoksi. Kiireellisessä tapauksessa poliisi voi sulkea tien tilapäisesti tienpitäjää kuulematta.

Hallituksen esityksessä yllämainitut voimassaolevan sääntelyn mukaiset hyvin erilaiset tilanteet, on niputettu yhteen perustelematta asiaa sen enempää tai arvioimatta muutoksen seurauksia käytännössä millään tavalla. Poliisihallituksen näkemyksen mukaan etenkin nopeuskilpailujen mutta myös muiden tapahtumien kuten urheilukilpailujen takia suljettavista teistä päättämisen siirtäminen tienpitäjälle ei ole ongelmatonta.

Ongelmat korostuvat nopeuskilpailujen ja etenkin rallikilpailujen osalta. Ralleihin kuuluu usein monia erikoiskokeita, jotka käydään pienillä teillä ja joista monet ovat yksityisiä teitä. Yksi ralli saattaa kulkea hyvin monen tienpitäjän ylläpitämien teiden kautta. Tästä aiheutuu ongelmia tapahtumien järjestäjille, kun he joutuvat pyytämään lupaa jokaiselta tienpitäjältä erikseen. Nykytilanteessa tapahtumajärjestäjä pyytää lupaa pääsääntöisesti poliisilta, joka kuulee kaikkia tienpitäjiä ennen päätöksen tekemistä. Nykytilanteen etuna on se, että asia saadaan hoidettua yhdellä päätöksellä.

Hallituksen esityksessä ei ole sen tarkemmin säännelty menettelyä, jota tien sulkemisesta päätettäessä olisi käytettävä. On kuitenkin selvää, että menettelyn tulisi olla hallintolain mukainen, jossa hakijalle varataan tilaisuus tulla kuulluksi ennen kuin hänelle annetaan tiedoksi perusteltu päätös, jossa on hallintolain mukainen muutoksenhakuoikeus. Yksityisteiden tienpitäjillä saattaa olla haasteita täyttää hallintolain edellytykset. Lisäksi haasteeksi saattaa muodostua tien sulkemista koskevien päätöksen tekemisestä perittävän käsittelymaksun suuruuden määräytyminen, kun tienpitäjiä on monia. Nykytilanteessa tilanne on valtakunnallisesti samanlainen, koska tien tilapäistä sulkemista koskeva suorite sisältyy poliisin maksuasetukseen.

Lisäksi Poliisihallitus katsoo, että hallituksen esityksessä esitetty malli ei ole kaikkein toimivin myöskään siltä osin, että toimivallan siirtämisenkin jälkeen poliisille kuuluu edelleen tehtäviä, joilla on liityntä tien sulkemiseen ja jotka on nykytilanteessa käsitelty usein samanaikaisesti tien sulkemista koskevan asian kanssa. Nykytilanteessa liikenteenohjaajan määrääminen on voitu esimerkiksi rallien tai muiden yleisötapahtumien osalta käsitellä samassa yhteydessä tien tilapäisen sulkemisen kanssa. Rallien ja muiden tilaisuuksien järjestämiseen liittyy usein tien sulkemisen lisäksi myös yleisötilaisuutta koskevan ilmoituksen käsittely, joka niin ikään on poliisin tehtävä ja on voitu käsitellä samalla kertaa. Etenkin ralleja koskevien ilmoitusten käsittelyn yhteydessä poliisi antaa yleensä päätöksen, jolla annetaan yleisötilaisuuden järjestämistä koskevia määräyksiä. Poliisihallitus katsoo, ettei nykysääntelyn mukaisia erilaisia tilanteita ole tarkoituksenmukaista yhdistää esityksessä esitetyllä tavalla. On selvää, että tienpitäjällä on parhaat edellytykset arvioida tien sulkemista sen kunnan ja sillä tapahtuvan tien perusteella, mutta tapahtumien osalta tienpitäjä ei ole yksiselitteisesti paras taho päättämään asiasta. Muutos aiheuttaisi käytännön ongelmia, kuten yllä on esitetty. Nopeuskilpailujen osalta toimivalta tulisi pitää edelleen poliisilla ja kunnanhallituksella. Nykysääntelyä olisi järkevää kehittää siihen suuntaan, että myös muiden tapahtumien kuin rallien osalta kunnanhallitus päättäisi tien sulkemisesta asemakaava-alueella ja muilla alueilla poliisi tekee päätöksen. On ollut ristiriitaista, että kunnanhallitus on voinut

päättää tien tilapäisestä sulkemisesta rallia, mutta ei esimerkiksi juoksukilpailua varten.

Hallituksen esityksen luonnoksen 189 §:ssä on tehty myös toinen olennainen muutos, jota ei ole perusteltu tarkemmin. Ehdotetun pykälän 2 momentin mukaan "Nopeuskilpailun moottorikäyttöisille ajoneuvoille saa järjestää vain suljetulla tiellä". Voimassa olevan sääntelyn mukaan nopeuskilpailuja voidaan järjestää alueilla, joihin tieliikennelakia sovelletaan, ainoastaan henkilöautoilla tai moottoripyörillä eikä millään muulla moottorikäyttöisillä ajoneuvoilla. Ehdotetun pykälän muotoilu sallii jatkossa nopeuskilpailujen järjestämisen myös muilla moottorikäyttöisillä kulkuneuvoilla. Ehdotettu muutos on lähtökohtaisesti kannatettava. Voimassaoleva sääntely on aiheuttanut ongelmia etenkin moottorikelkkakilpailun järjestämisen osalta, koska niitä ei ole lainsäädännön mukaan saanut järjestää moottorikelkkareiteillä.

192 §

Voimaantulo

Esitöiden mukaan muu tieliikennelaki tulee voimaan aikaisemmin kuin liikennevirhemaksua koskeva luku. Luonnoksessa ei ole minkäänlaista rangaistuspykälää väliajaksi. Nykylainsäädäntötavan mukaisesti rangaistuspykälässä tulisi selkeästi yksilöidä ne tekemuodot, joista rangaistus voidaan määrätä.

Poliisitarkastaja
Poliisiylitarkastajan sijaisena

Kari Onninen

Poliisitarkastaja

Heikki Ihalainen

Asiakirja on sähköisesti allekirjoitettu asianhallintajärjestelmässä. Poliisi 13.04.2017 klo 11:30. Allekirjoituksen oikeellisuuden voi todentaa kirjaimosta.

Liitteet

Jakelu

Liikenne- ja viestintäministeriö

Tiedoksi

Poliisijohtaja Timo Saarinen
Poliisiylitarkastaja Samppa Holopainen
Poliisiylitarkastaja Niina Uskali
pol_vp_poliisihallitus_esikunta