

Asia: LVM005:00/2019

Hallituksen esitys uuden tieliikennelain muuttamisesta (korjauspaketti)

Lausunnonantajan lausunto

Voitte kirjoittaa lausuntonne alla olevaan tekstikenttään

Poliisihallituksen lausunto liikenne- ja viestintäministeriön luonnoksesta hallituksen esitykseksi uuden tieliikennelain muuttamisesta (korjauspaketti)

1 Lausuntopyyntö

Liikenne- ja viestintäministeriö on pyytänyt Poliisihallitukselta ja sen alaisilta poliisiyksiköiltä (poliisilaitokset sekä Poliisiammattikorkeakoulu) lausuntoa luonnoksesta hallituksen esitykseksi uuden tieliikennelain muuttamisesta. Tällä niin sanotulla korjauspaketilla on tarkoitus muuttaa uutta tieliikennelakia (729/2018) liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonalalla jo toteutetun virastouudistuksen vuoksi.

Lisäksi tieliikennelakiin, ajokorttilakiin (386/2011) ja sakon täytäntöönpanosta annettuun lakiin (672/2002) tehtäisiin samalla teknisiä korjauksia ja täydennyksiä. Tieliikennelakia muutettaisiin myös siten, että tieliikennekäyttöön hyväksytyjä niin sanottuja HCT-ajoneuvoyhdistelmiä (High Capacity Transport) ja raskaita moottorikelkkoja koskevat säännökset siirrettäisiin uuteen tieliikennelakiin. Myös erikoiskuljetuksia koskeviin säännöksiin tehtäisiin HCT-ajoneuvoyhdistelmiin liittyviä muutoksia. Lakien on tarkoitus tulla voimaan 1.6.2020.

Poliisihallitus on pyytänyt poliisiyksiköitä toimittamaan lausuntonsa Poliisihallitukselle 13.1.2020. Näiden lausuntojen perusteella on koostettu poliisin yhteinen lausunto uuden tieliikennelain korjauspaketista. Poliisihallitus on liittänyt lausuntonsa liitteeksi kaikki sille toimitetut lausunnot, jotta myös ne ovat lainvalmistelussa käytettävissä.

Liikenne- ja viestintäministeriö on pyytänyt lausuntoa viimeistään 16.1.2020. Lausunto on pyydetty toimittamaan Lausuntopalvelu.fi-palvelun kautta. Poliisihallitus on tämän lisäksi toimittanut kaiken lausuntoaineiston (lausunto sekä sen liitteet) liikenne- ja viestintäministeriölle sähköpostitse.

2 Poliisihallituksen lausunto

2.1 Tieliikennelaki

2.1.1 1 luku – yleiset säännökset

1 §. Soveltamisala. Tieliikennelaki koskee liikennettä tiellä, ellei laissa toisin säädetä. Laissa erikseen säädetyt poikkeukset lain alueellisesta soveltamisalasta koskevat esimerkiksi turvalaitteiden käyttämistä tien ulkopuolella.

Soveltamisala rajaaminen koskemaan pelkästään tietä ei ratkaise tien, maaston ja suljetun alueen liikennekäytöllisiä ongelmia. Se ei myöskään tuo lainsäädännöllistä ratkaisua siihen, kuinka kiinteistön omistussuhde vaikuttaa alueen liikennekäyttöön silloin, kun alue katsotaan tieksi. Tätä asiaa on jossain määrin yritetty avata (ks. HE 180/2017 vp).

Lain soveltamisen kannalta voidaan kuitenkin tunnistaa seuraavat liikennekäytölliset alueet. Näitä ovat:

1. tieliikennelain mukainen tie;
2. maastoliikennelain (1710/1995) tarkoittama maasto, jossa liikennekäyttöä on säännelty moottorikäyttöisten ajoneuvojen osalta;
3. muu suljettu alue, jonka sisältö määräytyy osittain ajoneuvolain (1090/2002) 2 §:n 1 momentin sekä liikennevakuutuslain (460/2016) 1 §:n 2 momentin soveltamisalasäännösten perusteella, mutta jossa liikennekäyttö perustuu kiinteistön omistajan tai haltijan asettamiin ehtoihin; sekä
4. muut alueet, joita ei katsota tieksi eikä maastoksi (ei luontoa, ympäristöä eikä yleistä virkistyskäyttöä), mutta jotka kuitenkin on tarkoitettu rajatussa määrin liikenteelle (esimerkiksi kotirauhan suojaamat pihapiirit).

Tien määritelmän ja tien käyttämisen kannalta yksityiset alueet tulevat olemaan haasteellisia. Perustuslakivaliokunta on lausunnossaan PeVL 23/2013 vp katsonut, että kiinteistön omistajalla ja haltijalla on oikeus määrätä kiinteistön käytöstä ja tämä voi tarkoittaa myös liikennekäyttöä (lausunnossa oli kyse yksityisestä pysäköinninvalvonnasta).

Tämä tarkoittaisi 1.6.2020 alkaen sitä, että nykyisen tieliikennelain (267/1981) 28 §:n 3 momentin soveltaminen perustuu jatkossa suoraan perustuslain (731/1999) 15 §:n 1 momenttiin sekä kiinteistön omistajan tai haltijan itsemääräämisoikeuteen, joka voi tarkoittaa yksityisen pysäköinninvalvonnan alan laajentumista. Tätä ei voida pitää tieliikennelain tavoitteiden kannalta

kovinkaan tarkoituksenmukaisena, koska jo nykyisin kiinteistön omistaja voi disponoida pysäköintiä koskevista ehdoista, jotka voivat poiketa esimerkiksi liikenteenohjauslaitteiden merkityssisällöstä (esim. KHO 2016:203).

2.1.2 3 luku – liikennesäännöt

8 §. Liikennesääntöjen noudattaminen ja liikenteenohjaus. Tieliikennelain 8 §:ssä on esitetty liikenteenohjaushierarkia, jonka lisäksi lain 3 §:n 1 momentin mukaan vaaran ja vahingon välttämiseksi tienkäyttäjän on noudatettava liikennesääntöjä sekä olosuhteiden edellyttämää huolellisuutta ja varovaisuutta.

Tienkäyttäjän velvollisuus noudattaa liikennesääntöjä käy ilmi selkeästi 8 §:n otsikosta. Sen sijaan säännöksen sisällöstä se käy ilmi vain välillisesti virkkeestä liikenteenohjauslaitteella osoitettua velvollisuutta on noudatettava, vaikka se edellyttäisi poikkeamista liikennesäännöstä. Toisin sanoen liikennesääntöjä on aina noudatettava, ellei liikenteenohjauslaitteesta muuta johdu. Liikennesääntöjen noudattaminen tulisi kuitenkin ilmetä selkeämmin itse säännöksestä esimerkiksi seuraavasti:

8 §

Liikennesääntöjen noudattaminen ja liikenteenohjaus

Tienkäyttäjän on ensisijaisesti noudatettava poliisimiehen antamaa merkkiä, käskyä tai kieltoa ja muun liikenteenohjaajan antamaa merkkiä.

Tienkäyttäjän on noudatettava liikennesääntöjä. Liikenteenohjauslaitteella osoitettua velvollisuutta on noudatettava, vaikka se edellyttäisi poikkeamista liikennesäännöstä. Liikennevalo-opaste on kuitenkin ensisijainen väistämisvelvollisuutta osoittavaan liikenteenohjauslaitteeseen nähden.

9 §. Yleiset nopeusrajoitukset. Yleinen nopeusrajoitus taajaman ulkopuolella edellyttää tieliikennelain 9 §:n 1 momentin mukaan tietoisuutta siitä, että tienkäyttäjä on taajaman ulkopuolella ja tiellä ei ole liikenteenohjauslaitteella osoitettua nopeusrajoitusta. Säännöksen valvonta perustuu toisin sanoen siihen, että tienkäyttäjät ovat tietoisia siitä, millä alueella tienkäyttö tapahtuu.

Käytännön ongelmatilanteet voivat olla moninaisia. Omasta kotipihastaan maantielle tuleva on hyvinkin tietoinen voimassa olevasta rajoituksesta. Sen sijaan ulkopaikkakuntalainen tai se, joka

tulee tielle muuta reittiä pitkin, taas ei ole. Näiden saattaminen rangaistus- tai sanktiovastuuseen edellyttää alinta mahdollisinta tietoisuutta teon oikeudenvastaisuutta. Toisin sanoen tienkäyttäjän tulisi pitää varsin todennäköisenä sitä, että tie oli taajaman ulkopuolella eikä nopeutta ollut rajoitettu liikenteenohjauslaitteella.

10 §. Esteetön kulku hälytysajoneuvolla tai kulkueelle. Säännöksen 1 momentin mukaan tienkäyttäjän on liikenteenohjauslaitteella osoitetusta velvollisuudesta riippumatta annettava hälytysääni- ja -valomerkkejä antavalle hälytysajoneuvolle ja tällaisia merkkejä antavan poliisijoneuvon tai rajavartiolaitoksen ajoneuvon vetämälle saattueelle esteetön kulku. Velvollisuus antaa esteetön kulku tulisi koskea myös liikennesääntöjen asettamaa velvollisuutta.

10 §

Esteetön kulku hälytysajoneuvolle ja kulkueelle

Tienkäyttäjän on liikennesäännöllä tai liikenteenohjauslaitteella osoitetusta velvollisuudesta riippumatta annettava hälytysääni- ja -valomerkkejä antavalle hälytysajoneuvolle ja tällaisia merkkejä antavan poliisijoneuvon tai rajavartiolaitoksen ajoneuvon vetämälle saattueelle esteetön kulku. Tällöin on tarvittaessa siirryttävä sivuun tai pysähdyttävä.

Tienkäyttäjä ei saa keskeyttää eikä estää saattueen, valvotun lapsiryhmän tai järjestäytyneen kulkueen etenemistä. Tämä ei kuitenkaan koske hälytysääni- ja -valomerkkejä antavan hälytysajoneuvon kuljettajaa.

22 §. Kääntyminen. Säännöksen 3 momentin mukaan ajoneuvolla saa poistua risteyksestä sopivinta ajokaistaa käyttäen muu liikenne huomioon ottaen, jos risteävällä ajoradalla on ajosuunnassa kaksi tai useampia ajokaistoja.

Poikkeavasti risteyksessä kääntyvän väistämisvelvoite tai varomisvelvoite muuta liikennettä kohtaan pitäisi kirjata nykyistä selkeämmin. Ilmaisuu muu liikenne huomioon ottaen tulisi korvata esimerkiksi ilmaisulla erityistä varovaisuutta noudattaen tai jos se ei aiheuta vaaraa tai haittaa muulle liikenteelle. Muutoin voi jäädä epäselväksi esimerkiksi syyllisyyden jakautuminen tilanteessa, jossa kaksi vastakkaisista suunnista tulevaa autoa kääntyy samalle kaksikaistaiselle ajoradalle ja vasemmalle kääntyvän ohjatesa ajoneuvonsa 2 momentin mukaisesti vasemmanpuoleiselle kaistalle vastakkaisesta suunnasta tuleva tulee suoraan samalle kaistalle.

Vaihtoehtoisesti 3 momentti olisi yksinkertaisinta poistaa, ellei sitä muuteta. Ajojärjestyksen ja liikennesääntöjen tulee olla selkeitä.

22 §

Kääntyminen

Kääntyvällä ajoneuvolla ei saa aiheuttaa vaaraa eikä tarpeetonta estettä muille samaan suuntaan kulkeville.

Risteyksessä on ajoneuvolla oikealle käännytessä ohjattava mahdollisimman lähelle risteävän ajoradan oikeaa reunaa. Risteyksessä on ajoneuvolla vasemmalle käännytessä ohjattava niin, että ajoneuvo jättää risteyksen välittömästi risteävän ajoradan keskiviivan tai, jos keskiviivaa ei ole, keskiliinjan oikealla puolella tai yksisuuntaisen ajoradan vasemmalla reunalla.

Jos risteävällä ajoradalla on ajosuunnassa kaksi tai useampia ajokaistoja, saa ajoneuvolla poistua risteyksestä sopivinta ajokaistaa käyttäen erityistä varovaisuutta noudattaen / jos se ei aiheuta vaaraa tai haittaa muulle liikenteelle.

38 §. Pysäköimistä koskevat kiellot. Tieliikennelain 38 §:n 8 kohdan mukaan edellä 37 §:ssä säädetyn lisäksi ajoneuvoa ei saa pysäköidä pelastuslain (379/2011) 11 §:ssä säädetyllä liikennemerkillä merkityllä pelastustiellä.

Tällainen pysäköintivirhe voi tieliikennelain 1 §:n soveltamisala huomioiden tulla kyseeseen vain sellaisilla pelastusteillä, jotka ovat tiellä eikä tien ulkopuolisella alueella, jolla suurin osa pelastusteistä ovat. Pysäköinninvalvonnasta annetun lain (727/2011) 1 §:n 1 momentin 3 kohdan mukaan lain tarkoittaman pysäköintivirheenä pidetään myös sellaista pysäköintiä, joka on millä tahansa pelastuslain 11 §:n 2 momentin säädetyllä pelastustiellä.

42 §. Ajoneuvon säilyttäminen tiellä. Säännöksen rikkominen ei kuulu enää pysäköintivirhemaksun alaan, koska siitä ei ole säädetty esimerkiksi tieliikennelain 38 §:ssä.

Pysäköintivirhemaksumenettelyn sijaan säännös on lisätty liikennevirhemaksun alaan, jota ei voida pitää tarkoituksenmukaisena valintana.

51 §. Hätävilkkukytkennän käyttäminen. Säännöksen mukaan pysäytetyssä tai pysäköidyssä ajoneuvossa saa käyttää suuntavalojen hätävilkkukytkentää, jos ajoneuvo on onnettomuuden, vaurion tai muun pakottavan syyn johdosta jouduttu pysäyttämään sellaiseen paikkaan, jossa se voi aiheuttaa erityistä vaaraa muulle liikenteelle. Kuitenkin tieliikennelain 37 §:n 1 momentin mukaan ajoneuvoa ei saa pysäyttää eikä pysäköidä siten, että se vaarantaa turvallisuutta tai haittaa muuta liikennettä.

Ajoneuvojen siirtämisestä annetun lain (1508/2019) 4 §:n 3 momentin mukaan poliisi on velvollinen välittömästi siirtämään ajoneuvon, jos ajoneuvon sijainnista aiheutuu vaaraa liikenneturvallisuudelle. Lisäksi saman lain 5 §:n 4 momentin mukaan poliisi on velvollinen välittömästi siirtämään ajoneuvon, jos ajoneuvon pysäköinnistä aiheutuu vaaraa liikenneturvallisuudelle. Tästä syystä olisi selkeämpää, että hätävilkkukytkentää käytettäisiin vain pysäytetyssä ajoneuvossa, jottei tulkintaa pääsisi syntymään siitä, että ajoneuvon voisi onnettomuuden, vaurion tai muun pakottavan syyn johdosta pysäköimään sellaiseen paikkaan, jossa se voi aiheuttaa erityistä vaaraa muulle liikenteelle.

51 §

Hätävilkkukytkennän käyttäminen

Pysäytetyssä tai pysäköidyssä ajoneuvossa saa käyttää suuntavalojen hätävilkkukytkentää, jos ajoneuvo on onnettomuuden, vaurion tai muun pakottavan syyn johdosta jouduttu pysäyttämään sellaiseen paikkaan, jossa se voi aiheuttaa erityistä vaaraa muulle liikenteelle. Hätävilkkukytkentää saa käyttää myös liikkuvassa ajoneuvossa varoittamaan muita tienkäyttäjiä välittömästä vaarasta.

2.1.3 5 luku – ajoneuvon käyttäminen

93 §. Poikkeukset turvavyön ja suojakypärän käyttövelvollisuudesta. Moottorikelkan avonaisessa perävaunussa ei tulisi sallia henkilönkuljetusta, jossa matkustajat olisi vapautettu suojakypärän käyttövelvollisuudesta enintään 20 km/h ajonopeuden perusteella.

98 §. Teknisen laitteen käyttäminen. Viestintävälineen käyttökielto on ulotettava koskemaan kaikkia liikennetilanteita, ei pelkästään niitä, joissa ajoneuvo liikkuu. Viestintävälinettä käyttäessään kuljettaja ei kykene havainnoimaan valojen vaihtumista vihreiksi, ja liikkeellehdöt viivästyvät ja tällöin aiheutuu liikennevirtaa tarpeetonta hidastelua. Samoin häneltä voivat jäädä huomioimatta esim. jalankulkijat, pyöräilijät ym. vaikka heillä olisi ehkä valojen puolesta väistämismvelvollisuuskin, mutta niiden noudattamattomuus on käytännössä valitettavan yleistä.

99 §. Ajoneuvon suurin sallittu nopeus. Liitteen 5.2 b kohdassa on säädetty henkilö- ja pakettiauton sekä niihin kytketyn kevyt perävaunun muodostaman yhdistelmän ajoneuvoyhdistelmäkohtaisesta nopeusrajoituksesta. Ensisijaisesti nopeuden nosto yllämainituissa yhdistelmissä tulee perua ja niiden nopeusrajoitus tulisi säilyttää 80 km/h.

Toissijaisesti, jos sallittua nopeutta on kuitenkin välttämättä nostettava, olisi nopeusrajoitus 100 km/h voimassa vuosittain ainoastaan 1.4.–31.10. välisenä aikana (80 km/h olisi voimassa saman ajan kuin renkaiden käytössä määritelty talviaika tieliikennelain 105 §:ssä).

Jos sallittujen ajonopeuksien porrastaminen ei ole edellä mainituilla tavoilla kuitenkaan mahdollista, tulisi luokittelumassaltaan enintään 750 kilogramman perävaunulle ainakin säätää tieliikennelain 105 §:n mukainen talvirenkaiden käyttöpakko.

Raskaan moottorikelkan nopeusrajoitus tulisi olla enintään 40 km/h. Perusteluna tähän on se, että raskaan moottorikelkan rakenne on suunniteltu pääsääntöisesti kuorman veto- ja kantotehtäviin, jolloin niiden rakenne ja esimerkiksi jousitus on tehty mahdollisimman vankaksi juuri edellä mainittuja tehtäviä silmällä pitäen, eikä esimerkiksi moottorikelkan jousitusta ole suunniteltu toimimaan suuremmilla nopeuksilla.

104 §. Renkaiden kulutuspinna ja ominaisuudet. Säännöksen 1 momentissa on todettu, että moottoripyörän ja moottoripyörän perävaunun renkaiden kulutuspinnan pääurien syvyyden tulee kuitenkin olla vähintään 1,0 mm. Edellä mainitut vaatimukset eivät koske ajoneuvoa, jonka suurin sallittu nopeus on enintään 40 kilometriä tunnissa.

Säännöksen perusteella kaksi- ja kolmipyöräisen mopon renkaiden kulutuspinnan pääurien syvyys tulee olla 1,6 millimetriä.

106 §. Ajoneuvon renkaiden liukuesteet. Säännöksen 3 momentin mukaan luokittelumassaltaan yli 0,75 tonnin ja enintään 3,5 tonnin painoisessa auton perävaunussa on käytettävä talvirenkaita, jos vetoautossa on nastarenkaat. Nastarengasvaatimus tulisi ulottua myös perävaunuun. Jos perävaunussa käytetään talvikäyttöön sallittuja esimerkiksi keskieuropalaisella M+S-merkinnällä varustettuja kuluneita renkaita (urasyvyys vähintään 3 millimetriä marras-maaliskuussa, muulloin 1,6 millimetriä), lähtee tällainen perävaunu todennäköisesti helposti luistamaan jarrutustilanteessa sivulle.

109 §. Kuorman varmistaminen. Tieliikennelain 109 §:ssä säädettävä ehdotus kuorman varmistamisesta tulee heikentämään oleellisesti liikenneturvallisuutta. Voimassa olevan ajoneuvon käytöstä tiellä annetun asetuksen 48 §:n mukaan yksittäisen siteen tai kiinnittimen irtoaminen, vaurioituminen tai löystymien ei saa heikentää muuta kuorman sidontaa. Uudesta tieliikennelaista tämä puuttuu kokonaan. Nykysäännöstenkin aikana raskaiden ajoneuvojen kuormatiloista putoaa melko usein kuljetettavaa tavaraa tielle. Lisäksi ajoneuvoja kaatuu tai suistuu tieltä kuorman liikkuaessa kuormakoriin nähden ja vaikuttaessa siten ajoneuvon hallittavuuteen.

Poliisin antamia ja määräämiä sakkoja riittämättömästä kuorman varmistamisesta on eri tuomioistuimissa kumottu perustuen kuljetusliikkeiden hankkimiin asiantuntijoiden laatimien kitkakerroinlaskelmien perusteella, vaikka laskelmissa on enimmillään kitkakertoimeksi saatu 1,3. Tämä ei ole edes teoriassa mahdollista. Oikeus on kuitenkin oman asiantuntemuksen puuttuessa luottanut diplomi-insinöörin suorittamiin laskelmiin.

Tosiasia on, ettei kukaan pysty liikenteen valvontatilanteessa eikä myöskään kuormaustilanteessa määrittelemään todellista kitkan suuruutta. Laskelmat perustuvat yleensä uusiin metallipintoihin, puupintoihin tai muihin sellaisiin pintoihin, jotka valvontatilanteessa ovat monesti vuosien käytön hiomia ja huomattavasti liukkaampia kuin uutena käyttöön otettaessa. Kuljettajavan kuorman ja kuormatilan välissä saattaa olla myös hiekanmuruja, kuormalavasta irronneita puusäleitä tai muita epäpuhtauksia, jotka toimivat laakerin tavoin ja vähentävät kitkaa entisestään.

Lisäksi esimerkiksi paperirullien (á 1000 kg) tai muodoltaan vastaavien kappaleiden kuljetuksessa kitkavoima saattaa laskennallisesti riittää kappaleen liukumisen estämiseen, mutta esimerkiksi kaarteessa tai jarrutettaessa kappale kaatuu liukumisen sijasta.

Jos säädöstä muutettaisiin siten, että siihen lisättäisiin voimassa olevan ajoneuvojen käytöstä tiellä annetun asetuksen 48 § mukainen lause ja kitkavoiman huomioon ottaminen määriteltäisiin koskemaan vain tuota yhden siteen tai kiinnittimen peittämistä varmistavaa sidontavoimaa, liikenneturvallisuus paranisi oleellisesti. Tämä vähentäisi osaltaan huomattavasti tavarantoimintaa kuormasta ja niiden liikkumisesta aiheutuneita muita onnettomuuksia. Lisäksi riittävä sidonta olisi selkeästi määriteltävissä, eikä valvonnassa tai tuomioistuimessa tarvitsisi riidellä kitkakertoimen suuruudesta.

122 §. ETA-valtiossa rekisteröidyn tai käyttöönotetun auton ja perävaunun yhdistelmän suurin sallittu massa. Eesityksen säännöskohtaisissa perusteluissa liitteen 6.6 kolmannen kohdan poikkeussäännöksen selityskohdassa (sivu 25) mainitaan lähellä toisiaan olevien terminaalien välillä. Tämä etäisyys tulisi tarkentaa. Valvonnan yksiselitteisyyden kannalta olisi tärkeää, että etäisyys ja muutkin soveltamisolosuhteet ovat määritelty esitettyä tarkemmin.

143 §. Koulu- ja päivähoitokuljetusten merkitseminen. Nyt esitetyssä muodossaan koululaiskuljetuskilven ei tarvitsisi näkyä taaksepäin toisin kuin nykyisessä muotoilussa. On kuitenkin tärkeää, että muut autoilijat tunnistavat takaapäin lähestyessään pysäytetyn koululaiskuljetuksen, koska heidän tulee tilanteessa noudattaa syystäkin erityistä varovaisuutta. On todennäköistä, että kuitenkin vain pieni osa näistä kuljetuksista käyttää pysähtyneenä ollessaan ruskeankeltaista vilkkuvaa varoitusvaloa, jota esitetään sallituksi käyttää näissä tilanteissa. Tästä syystä koulu- ja päivähoitokuljetuskilpi tulisi tästä syystä näkyä myös taaksepäin.

Erityisesti teknisten laitteiden osalta lain määrittämät selvät minimivaatimukset mahdollistavat tasapuolisen, yhdenmukaisen ja ennen kaikkea ennustettavan valvonnan esimerkiksi kilven tai kuvun ominaisuuksien osalta. Samalla yksiselitteiset minimimääritykset lisäävät liikenneturvallisuutta yhdenmukaistamalla laitteita, mikä mahdollistaa sen, että tienkäyttäjät omaksuvat tunnistamaan laitteet ja niiden välittämän informaation.

149 §. Henkilökuljetus perävaunussa. Säännöksen 1 momenttia on muutettu merkitsevästi ajoneuvojen käytöstä tiellä annetun asetuksen (1257/1992) sanamuodosta. Tieliikennelain 149 §:n 1 momentin mukaan on riittävää, että auton ja traktorin perävaunulla tapahtuvan kuljetuksen reitistä ilmoitetaan poliisille. Ajoneuvojen käytöstä tiellä annetun asetuksen nykyisen tekstin mukaan reitin tulee olla myös poliisin hyväksymä. Esimerkiksi sähköpostin lähettämiseen perustuvalla ilmoittamisvelvoitteella ei voida valvoa reitin turvallisuutta. Tästä syystä olisi parempi muuttaa säännös entiseen muotoonsa tai sitten poistaa poliisin osuus kokonaan.

Tieliikennelain 149 §:n 3 momentti säätelee ajoneuvojen sallittua henkilökuormitusta paitsi tiellä, myös maastossa. Onko siis nimenomaan tarkoitettu, että moottorikelkan tai raskaan moottorikelkan perävaunussa tai reessä ei saa kuljettaa henkilöitä maastossa? Nyt se esitetään käyttöasetuksen mukaan sallituksi vain moottorikelkkailureitillä. Uusi laki on kuitenkin henkilökuormituksen osalta voimassa myös maastossa ja ehdotetusti myös muualla. Säännöksen lukemisen jälkeenkin jää epäselväksi, tarkoitetaanko henkilöitten kuljettaminen moottorikelkan perävaunussa sallituksi myös maastossa.

150 §. Yleiset kytkentäsäännöt. Säännöksen 3–4 momenteissa luetellaan vaatimuksia pitkien yhdistelmien jarruista, kuljettajan näkemästä ja tietoisuudesta yksittäisten akselien massasta. Tämän lisäksi tieliikennelain 151 §:n 5 momentissa listaa jatketaan vaatimuksilla kuormaamattomana yli 22 metriä pitkien yhdistelmien lukkiutumattomista jarruista ja apuvaunun päälle kytketyn telirakenteisen puoliperävaunun ohjautumattomista akseleista. Nämä vaatimukset tulisi yhdistää samaan säännökseen.

151 §. Autoon kiinnitettävä hinattava ajoneuvo. Lakiehdotuksen 151 §:ssä käytetään puoliperävaunusta varsinaisen perävaunun muodostamiseen käytetystä varsinaisesta perävaunusta määrettiä apuvaunu. Se on harhaanjohtava nimitys ja tulisi jättää koskemaan ainoastaan henkilö- ja pakettiautoon kytkettävää Liikenne- ja viestintäministeriön määrittelemää hinausapuvälineeksi tarkoitettua hinauspuomiin rinnastettavaa apuvaunua, joka on vapautettu rekisteröinnistä ministeriön päätöksellä.

Tämä 151 §:ssä mainittu apuvaunu on rekisteröintivelvollisuuden alainen ja sen rekisteröintitodistuksessa mainitaan ajoneuvoluokkana varsinainen perävaunu. Säännöksessä tulisivin korvata sana apuvaunu sanaliitolla varsinainen perävaunu, joka on yleisesti tunnettu ja ajoneuvoteknisessä sanastossa käytetty käsite.

152 §. Autoon kytkettävän hinattavan ajoneuvon suurin sallittu massa. Säännöksen otsikossa on kirjoitusvirhe, koska sanasta hinattava puuttuu n-kirjain. Lisäksi säännöksestä näyttäisi puuttuvan kokonaan 4 momentti, joka on kuitenkin mainittu pykäläotsikoinnissa.

154 §. Hinattavan ajoneuvon kytkeminen moottorityökoneeseen ja maastoajoneuvoon. Säännöksen 2 momentissa käsitellään perävaunujen kytkemistä vetotrukkinä käytettävään moottorityökoneeseen satama- ja terminaali-alueilla. Pitääkö tästä päätellä, että lakia tältä osin sovelletaan tien ulkopuolellakin, koska suurin osa näistä alueista on tien ulkopuolista aluetta.

Tarkoitetaanko tällä poikkeussäännöksellä myös perävaunujen vetämistä näillä moottorityökoneilla tiealueella? Mitä tapahtuu, kun esimerkiksi tie ylitetään kyseisellä yhdistelmällä? Pahimmassa tapauksessa seuraa tuhansien eurojen ylikuormamaksu ja ankarat sakkoseuraamukset, koska tiellä moottorityökoneeseen ei saa kytkeä perävaunua tavarankuljettamiseksi. Nykyisessä laissahan tavarankuljetus - ja kuormaaminen tien ulkopuolellakin kuuluu lain soveltamisalaan, mutta uuden lain soveltamisalaan se ei kuulu.

157 §. Maastoajoneuvon käyttäminen. Säännöksen 3 momentissa tulisi ilmeisesti mainita myös raskas moottorikelkka moottorikelkkailureitille sallittuna ajoneuvona.

2.1.4 6 luku – liikennevirhemaksu ja liikennevirhemaksu

Liikennevirhemaksumenettelyä koskevat menettelysäännökset

Kuuleminen. Liikennevirhemaksuasian asianosaiselle on varatta tilaisuus tulla kuulluksi, kuten hallintolain (434/2003) 34 §:n 1 momentissa on säädetty. Kuuleminen tapahtuu pääsääntöisesti tapahtumapaikalla, ellei liikennevirhemaksuasiaa hoideta kirjallisen kuulemisen kautta, joka sekin tulee olemaan poliisilla yksi vaihtoehto.

Hallintolain 14 §:n 1 momentin mukaan vajaavaltaisella on kuitenkin oikeus käyttää yksinään puhevaltaa asiassa, joka koskee hänen vallitsemaansa tuloa tai varallisuutta. Hallintolain 14 §:n 3 momentin mukaan viisitoista vuotta täyttäneellä alaikäisellä ja hänen huoltajallaan tai muulla laillisella edustajallaan on kummallakin oikeus erikseen käyttää puhevaltaa asiassa, joka koskee alaikäisen henkilöä taikka henkilökohtaista etua tai oikeutta.

Tämä tarkoittaa sitä, että 15 vuotta vaan ei 18 vuotta täyttäneiden lasten liikennevirhemaksuasioissa tule kuulemistilaisuus varata myös lapsen edunvalvojalle. Kuulemisesta ei voi tehdä poikkeusta

hallintolain 35 §:n perusteella, koska asianosaisella ja tämän edustajalla on kummallakin asiassa puhevalta ja kuulemisen tarpeettomuutta tulee tulkita suppeasti.

161 §. Ajoneuvokohtaisen liikennevirhemaksun määrääminen. Ajoneuvokohtaisen liikennevirhemaksun soveltamisalaa tulisi selkeyttää erilaisten ylinopeusrikkomusten osalta. Nyt on selvää se, että ajoneuvokohtaista liikennevirhemaksua voidaan käyttää a) ajoneuvokohtaisen nopeusrajoituksen noudattamatta jättämisestä (4 kohta) ja b) liikenteenohjauslaitteella osoitetun nopeusrajoituksen noudattamatta jättämisestä (3 kohta), mutta ei c) yleisen nopeusrajoituksen noudattamatta jättämisestä, ellei tätä ole osoitettu taajama-liikennemerkillä tai taajama päättyy - liikennemerkillä.

174 §. Liikennevirhemaksua koskevan päätöksen tiedoksianto. Säännöksen 2 momentin tiedoksiantotapa on rajattu koskemaan vain moottorikäyttöisellä ajoneuvolla tehtyjä liikenne rikkomuksia. Tiedoksiantotapa tulisi laajentaa koskemaan kaikkia liikenne rikkomuksia, joissa liikenne rikkomukseen syyllistyneen henkilöllisyys on välittömästi todettu. Tämä mahdollistaisi tehokkaamman massavalvonnan myös kevyen liikenteen osalta, koska tavallista tiedoksiantoa voitaisiin hyödyntää jalankulkijoiden, pyöräilijöiden ja muiden moottorittomien ajoneuvojen kuljettajien kohdalla.

Liikennevirhemaksun alaan kuuluvat liikenne rikkomukset

Yleiset huomiot liikennevirhemaksun soveltamisalasta. Liikennevirhemaksun soveltamisala on korjauspaketissa selkeytetty. Nyt ehdotettu sääntely luo huomattavasti harmonisemman kokonaisuuden sakon ja rikesakon määräämisestä annetun lain (754/2010) mukaisen sakkomenettelyn sekä pysäköinninvalvonnasta annetun lain (727/2011) mukaisen pysäköintivirhemaksumenettelyn kanssa. Sääntelyssä on vain pieniä ristiriitaisuuksia, jotka on tuotu esille myöhemmin ja ne käyvät esille myös lausunnon liitteenä olevasta taulukosta.

Seuraamusjärjestelmien ja rangaistusjärjestelmän yhteensovittaminen tulee olemaan yksi poliisitoiminnan haasteista. Toiminnan lähtökohtana tulee 1.6.2020 olemaan lainsäätäjän tulkinta oikeusjärjestyksen koherenssista (LaVL 9/2018 vp, s. 16), jossa oikeusjärjestystä tarkastellaan systemaattisena kokonaisuutena. Tällöin liikennevirhemaksun ja sakon väliin ei jää rankaisematonta aluetta. Tämä kuitenkin edellyttää sitä, että liikennevirhemaksun ja sakon soveltamisalat ovat mahdollisimman symmetriset.

Liikennevirhemaksulajien johtolauseiden selkeyttäminen. Liikennevirhemaksulajeja koskevissa säännöksissä (162–172 §:t) on toisistaan poikkeavat johtolauseet. Esimerkiksi tieliikennelain 162 §:n mukaan tienkäyttäjälle voidaan määrätä 100 euron liikennevirhemaksu, jos hän jättää tahallaan tai huolimattomuudesta noudattamatta mainittuja tieliikennelain säännöksiä, kun taas tieliikennelain 164 §:n mukaan polkupyöräilijälle tai muulle moottorittoman ajoneuvon kuljettajalle voidaan

määrätä lain tahallisuudesta tai huolimattomuudesta tapahtuneesta rikkomisesta 40 euron liikennevirhemaksu, jos tämä jättää noudattamatta mainittuja tieliikennelain säännöksiä.

Säännösten johtolauseet tulisi yhdenmukaistaa. Johtolauseiden rakenne tulisi muuttaa kaikissa sellaiseksi, että ensin määritellään tienkäyttäjryhmä ja sille määrätty liikennevirhemaksu, jonka jälkeen tulee fraasitus jos hän jättää tahallaan tai huolimattomuudesta noudattamatta erikseen määritellyjä säännöksiä.

162 §. Tienkäyttäjän yleiset rikkomukset. Tämän liikennevirhemaksulajin soveltamisala on Poliisihallituksen näkemyksen mukaan kunnossa.

163 §. Jalankulkijan rikkomukset. Tämän liikennevirhemaksulajin soveltamisala on Poliisihallituksen näkemyksen mukaan kunnossa. Jalankulkijaa koskevien liikennesäännösten luonnollisena jatkeena on rikoslain (39/1889) 23 luvun 1 §:n 1 momentissa säädetty liikenneturvallisuuden vaarantaminen, jos jalankulkijan menettely on omiaan aiheuttamaan vaaraa toisen turvallisuudelle.

164 §. Moottorittoman ajoneuvon kuljettajan rikkomukset. Ensinnäkin luonnoksessa hallituksen esitykseksi säännöksen otsikko on oikein luonnoksen sivulla 44 (yksityiskohtaiset perustelut), mutta lakiehdotuksissa otsikko on väärin. Säännös koskee moottorittoman ajoneuvon kuljettajan rikkomuksia, mutta otsikoksi on kirjoitettu virheellisesti muut moottorikäyttöisen ajoneuvon ja raitiovaunun käyttöä koskevat rikkomukset. Säännöksen sisältö on muuten oikein.

Toiseksi säännöksessä olevat säännösviittaukset tulisi olla samanlaisen jaottelun mukaiset kuin ehdotetussa 166 §:ssä. Jaottelu olisi tällöin viisikohtainen, koska kohta 1 olisi liikennesäännöt, kohta 2 liikennevalot, kohta 3 liikennemerkit, kohta 4 tiemerkinnot ja kohta 5 kuormista koskevat rajoitukset.

164 §

Moottorittoman ajoneuvon kuljettajan rikkomukset

Polkupyöräilijälle tai muulle moottorittoman ajoneuvon kuljettajalle voidaan määrätä 40 euron liikennevirhemaksu, jos hän tahallaan tai huolimattomuudesta rikkoo mitä:

1) 18-35, 41-51, 53, 54, 56-62 §:ssä säädetään liikennesäännön noudattamisesta;

2) 74 §:ssä säädetään liikennevalon noudattamisesta;

3) 77–80 ja 82 §:ssä säädetään liikennemerkin noudattamisesta;

4) 84–87 §:ssä säädetään tiemerkin noudattamisesta; tai

4) 107 - 110, 112, 128, 147 ja 149 §:ssä säädetään kuormitusta koskevasta rajoituksesta.

Kolmanneksi liikennevirhemaksun soveltamisalaan (joita ei ole huomioitu yllä olevassa ehdotuksessa) tulisi tehdä tarkennuksia. Tarkennukset tulisi tehdä:

1. tieliikennelain 42 §:n (ajoneuvon säilyttäminen tiellä) osalta ja siirtää tämä säännös pysäköintivirhemaksun alaan, koska sen käsittely liikennevirhemaksumenettelyssä ei ole yhtä tehokasta eikä tarkoituksenmukaista kuin pysäköintivirhemaksumenettelyssä; ja

2. tieliikennelain 53 §:n (eläimen kuljettaminen) osalta, koska eläimen kuljettaminen arvioidaan moottorikäyttöisen ajoneuvon kuljettajan sääntöjen mukaan.

166 §. Nopeusrajoituksen rikkominen moottorikäyttöisellä ajoneuvolla tai raitiovaunulla. Säännöksen 1 momentin johtolauseeseen tulisi selkeyttää myös yleisen nopeusrajoituksen noudattaminen. Tietysti asian voi tulkita niin, että yleinen nopeusrajoitus ilmenee taajama-liikennemerkeistä ja taajama päättyy -liikennemerkeistä. Sen lisäksi se on suoraan laista ilmenevä rajoitus. Nyt johtolause on kuitenkin rajattu koskemaan liikenteenohjauslaitteella osoitettua sekä ajoneuvokohtaista nopeusrajoitusta.

166 §. Muut moottorikäyttöisen ajoneuvon ja raitiovaunun kuljettajan liikenne rikkomukset. Liikennevirhemaksun soveltamisalaan tulisi tehdä tarkennuksia. Tarkennukset tulisi tehdä:

1. tieliikennelain 42 §:n (ajoneuvon säilyttäminen tiellä) osalta ja siirtää tämä säännös pysäköintivirhemaksun alaan, koska sen käsittely liikennevirhemaksumenettelyssä ei ole yhtä tehokasta eikä tarkoituksenmukaista kuin pysäköintivirhemaksumenettelyssä; ja

2. tieliikennelain 63 §:n (raitiovaunun paikka tiellä) sääntely tulisi sisältyä liikennevirhemaksuun, jos erityiset olosuhteet puuttuisivat. Säännös soveltuisi myös silloin, milloin erityiset olosuhteet ovat

olemassa, mutta menettely haittaa tarpeettomasti muuta liikennettä. Sakon piiriin jäisivät teot, jotka vaarantavat turvallisuutta (näihin sisältyy on omiaan aiheuttamaan vaaraa -vaatimus).

167 §. Henkilökohtaisen turvalaitteen käyttöä koskevat rikkomukset. Tämän liikennevirhemaksulajin soveltamisala on Poliisihallituksen näkemyksen mukaan kunnossa.

168 §. Ajoneuvon massoja ja mittoja koskevat rikkomukset. Liikennevirhemaksun soveltamisalaan tulisi tehdä tarkennuksia. Tarkennukset tulisi tehdä:

1. tieliikennelain 115 §:n (ETA-valtiossa rekisteröity tai käyttöönotettu ajoneuvo);
2. tieliikennelain 125 §:n (ETA-valtiossa rekisteröidyn tai käyttöönotetun auton, perävaunun ja niiden yhdistelmän suurin sallittu pituus);
3. tieliikennelain 126 §:n (ETA-valtiossa rekisteröidyn tai käyttöönotetun auton, perävaunun ja niiden yhdistelmän muut päämitat);
4. tieliikennelain 127 §:n (ETA-valtiossa rekisteröidyn tai käyttöönotetun moottoripyörän, mopon, kolmipyörän, nelipyörän, kevyen nelipyörän ja raskaan nelipyörän suurimmat sallitut päämitat);
5. tieliikennelain 129 §:n (ETA-valtiossa rekisteröidyn tai käyttöönotetun traktorin ja moottorityökoneen sekä niihin kytketyn perävaunun leveys);
6. tieliikennelain 130 §:n (ETA-valtiossa rekisteröidyt tai käyttöönotetut tienpitoon ja maatalouteen käytettävät ajoneuvot ja laitteet); ja
7. tieliikennelain 131 §:n (ETA-valtiossa rekisteröityjen tai käyttöönotettujen muiden kuin tässä luvussa mainittujen ajoneuvojen päämitat).

Tarkennukset tulisi tehdä seuraamusjärjestelmän ja rangaistusjärjestelmän koherenssin vuoksi. Tieliikennelain 168 §:ssä säädetyn liikennevirhemaksun laadullisena rajauksena on vähäiset massa- ja mittarikkomukset. Tämä perustelisi itsessään kaikkien sellaisten massoja ja mittoja koskevien

säännösten lisäämisen liikennevirhemaksun alaan, missä tienkäyttäjälle asetetaan velvollisuuksia. Tällöin myös sakkomenettelyn ja rikosprosessin sekä liikennevirhemaksumenettelyn soveltamisalat rajautuvat tiukasti toisiaan vasten.

Lisäykset on kuvattu liitteenä olevassa taulukossa.

169 §. Moottorikäyttöisen ajoneuvon henkilökuljetusta koskevat rikkomukset. Tämän liikennevirhemaksulajin soveltamisala on Poliisihallituksen näkemyksen mukaan kunnossa, paitsi tieliikennelain 143 §:n ja 147 §:n osalta.

Tieliikennelain 143 § koskee koulu- ja päivähoitokuljetuksen merkitsemistä. Säännös kyllä liittyy henkilökuljetukseen, mutta siinä on säädetty lisäksi varusteista. Tästä syystä se kuuluu myös tieliikennelain 171 §:ssä säädetyn liikennevirhemaksun alaan.

Tieliikennelain 147 § koskee henkilökuljetusta polkupyörällä ja kevyellä sähköajoneuvolla, mutta tieliikennelain 169 §:ssä säädetty liikennevirhemaksu voidaan määrätä vain moottorikäyttöisen ajoneuvon kuljettajalle. Säännös ei siis kuulu tieliikennelain 169 §:n liikennevirhemaksun soveltamisalaan vaan tieliikennelain 164 §:n soveltamisalaan.

170 §. Ajoneuvon kytkentää koskevat rikkomukset. Tämän liikennevirhemaksulajin soveltamisala on Poliisihallituksen näkemyksen mukaan kunnossa.

171 §. Muut moottorikäyttöisen ajoneuvon ja raitiovanun käyttöä koskevat rikkomukset. Liikennevirhemaksun soveltamisalaan tulisi tehdä tarkennuksia. Tarkennus koskisi tieliikennelain 140 §:n muussa kuin ETA-valtiossa rekisteröidyn tai käyttöönotetun ajoneuvon ja ajoneuvoyhdistelmän kääntymisestä annettuja käytösääntöjä. Koska tieliikennelain 132 § kuuluu tämän liikennevirhemaksun piiriin, tulisi myös 140 § kuulua. Muutoin muussa kuin ETA-valtiossa rekisteröidyn tai käyttöönotetun ajoneuvon tai ajoneuvoyhdistelmän kääntyminen jäisi rankaisemattomalle alueelle, ellei teko ole omiaan aiheuttamaan vaaraa toisen turvallisuudelle.

Tieliikennelain 171 §:n liikennevirhemaksulajin laajuus ilmenee hyvin liitteenä olevasta taulukosta. Sen piiriin kuuluvat tieliikennelain 171 §:n 1 momentin 5 kohdan mukaan 5 luvussa valaisimen tai heijastimen taikka ajoneuvon muiden varusteiden käyttöä koskevat säännökset. Tämä tarkoittaa sitä, että esimerkiksi tieliikennelain 97 §:n 1 momentissa säädetty velvollisuus pitää linja-autossa sammutin ja ensiaputarvikkeet kuuluvat liikennevirhemaksun alaan.

172 §. Maastoajoneuvon kuljettajan tieliikenne rikkomukset. Tämän liikennevirhemaksulajin soveltamisala on Poliisihallituksen näkemyksen mukaan kunnossa.

2.1.5 7 luku – erinäiset säännökset

184 §. Poikkeukset velvollisuudesta noudattaa liikennesääntöjä ja ajoneuvon käyttöä koskevaa säännöstä. Säännöksessä on kattavasti huomioitu erilaiset tilanteet, joissa on tarpeellista poiketa liikennesäännöistä tai liikenteenohjauslaitteella asetetusta veloitteesta, määräyksestä, rajoituksesta tai kiellosta.

Poliisihallitus on saanut säännöksen sisällön osalta yhteydenottoja Valtioneuvoston jäsenten kuljetuksesta vastaavilta henkilöiltä, joiden kokemuksen mukaan myös näissä kuljetustehtävissä tulisi olla mahdollisuus poiketa pysäyttämistä ja pysäköintiä koskevista säännöksistä, jos virkatehtävä sitä välttämättä edellyttää. Tämä koskisi sellaista turvallisuushenkilöstöä, jotka eivät ole poliisimiehiä. Käytännössä kyse olisi tilanteista, joissa valtioneuvoston jäsenen turvallisuus edellyttää ajoneuvon sijoittamista mahdollisimman lähelle erilaisia kulku- ja poistumisreittejä. Tällöin pysäyttämistä ja pysäköintiä koskevalla poikkeuksella suojattaisiin valtioneuvoston jäsenen henkilökohtaisesta koskemattomuutta ja turvallisuutta, mutta myös kansallista turvallisuutta.

187 §. Tien tilapäinen sulkeminen. Poliisihallitus on edelleen huolissaan siitä, miten toimivallan siirto tien tilapäisestä sulkemisesta toteutetaan. Jos Poliisihallituksen aiemmasta ehdotuksesta huolimatta tien tilapäistä sulkemista koskevaa sääntelyä ei säilytetä ennallaan, tulee lakiin ottaa säännökset poliisille tehtävästä ilmoitusvelvollisuudesta. Tienpitäjän tulee tehdä ilmoitus poliisille tien tilapäisestä sulkemisesta välittömästi, kun päätös asiasta on tehty. Näin varmistetaan poliisin tiedonsaanti kaikissa tilanteissa tien tilapäisestä sulkemisesta.

2.1.6 Liikenteenohjauslaitteet ja liite

B5. Väistämisvelvollisuus risteyksessä. Väistämisvelvollisuus risteyksessä -liikennemerkkin merkitys on tämän lain suurin liikkumisen sääntelyä koskeva epäkohta. Haluttaessa yksinkertaistaa säännöksen muotoilua (ja lyhentää vapaata oikeata) on menetetty risteysajon säännön mukainen selkeys, jonka mukaan vasemmalle kääntyvä väistää kaikissa tilanteissa vastaantulevaa liikennettä riippumatta siitä, toimitaanko liikennesäännön, liikennemerkkin tai liikennevalon ohjaamana.

Tienkäyttäjät enempää kuin lainvalmistelijat eivät tiedä, miten väistäminen menee tilanteissa, jossa ajoneuvot tulevat kärkikolmion takaa vastakkaisista suunnista ja niistä toinen kääntyy vasemmalle. Molempien ajoneuvojen kuuluu merkin merkityksen mukaan väistää toisiaan ja ohjattaessa ajojärjestystä liikennemerkkein ei voida vedota liikennesääntöön. Voimaan tuleva muotoilu on vielä

huonompi kuin vuonna 1999 kumottu merkin vanha merkitys. Tilanne on liikennesääntöjen ja ajojärjestyksen selkeyden kannalta sietämätön ja tällaisia risteyksiä on todella paljon. Liikennemerkkin sisältö tulisi palauttaa voimassa olevan lain mukaiseksi.

B7, väistämisvelvollisuus pyöräilijän tienylityspaikassa ja L4, pyörätien jatke. Yksityiskohtaiset perustelut ja toisaalta säädösliitteeseen esitettävät tekstit ovat ristiriitaisia. Onko tarkoitettu, että liikennevalo-ohjatussa risteyksessä merkkiä käyttäen voidaan käyttää pyörätien jatkeen osoittavaa tiemerkintää ilman rakenteellisia korotuksia, mutta valo-ohjatussa risteyksessä, jossa merkkiä ei olisi, ei voitaisi käyttää myöskään pyörätien jatketta osoittavia tiemerkintöjä? Siinä tapauksessa yksityiskohtaisten perusteluiden liitteen 4.2 tekstiä tulisi muuttaa epäselvyyksien välttämiseksi seuraavasti:

Liite 4.2. Poikkisuuntaiset tiemerkinnät. Pyörätien jatkeen tiemerkinnän selityksestä poistettaisiin viides virke, koska liikennevalo-ohjatuissakin risteyksissä jatkeen käyttö edellyttäisi edelliseen lauseeseen kirjattua liikennemerkkin B5, B6 tai B7 käyttöä. Korjaus tehtäisiin, koska liikennevalot eivät ylityskohdissa ole aina toiminnassa ja tällä on vaikutusta väistämissääntöjen kannalta. Jos pyörätien jatke olisi merkitty suojatien ylityskohdassa myös liikennevalo-ohjatussa risteyksessä ja liikennevalo olisi jostakin syystä pois käytöstä, väistämisvelvollisuus muuttuisi ilman väistämisvelvollisuutta osoittavien liikennemerkkien käyttöä yllättäen pääsäännön vastaiseksi. Väistämisvelvollisuus olisi tällöin pyöräilijällä. Tällainen olisi liikenneturvallisuuden kannalta ongelmallista.

Liite 5.1. Moottorikäyttöisen ajoneuvon suurin sallittu nopeus (99 §). S-kohdan lisäystä on vaikea hahmottaa, koska raskas moottorikelkkakin kuuluu j-kohdan maastoajoneuvoihin ja siten s-kohdassa tulisi viitata poikkeukseen j-kohdasta. Toisekseen, onko todellakin tarkoitettu, että raskasta moottorikelkkaa saa normaalin moottorikelkan suurimmasta sallitusta nopeudesta 40 km/h poiketen kuljettaa tiellä (siis ensisijaisesti sen auraamattomalla osalla) 60 km/h nopeudella. Myös kohdan indeksikirjaimen tulisi olla s:n sijasta r. Tähän on tullut ilmeisesti virhe.

Liite 7.1. Auton, perävaunun ja niiden yhdistelmien suurin sallittu pituus (125 §). Voiko m-kohtaan kuulua kuorma-autolla vedettäviä yhdistelmiä? Todennäköisesti ei voi, jolloin m-kohdan voisi poistaa o-kohdan kirjainluettelosta ja m-kohta jäisi lopulliseksi kaatokohtaksi. Sen voisi myös siirtää viimeiseksi. Nyt molemmat määritellään (myös toinen toisensa) poissulkemisen kautta ja se voi aiheuttaa epäselvyyttä.

Liite 7.3. Moottoripyörän, mopon, kolmipyörän, nelipyörän, kevyen nelipyörän ja raskaan nelipyörän suurimmat sallitut päämitat (127 §). Vahvistetun lain liitteen 7.3 taulukon toisella rivillä on mainittuna virheellisesti kevyt sähköajoneuvo, moottorilla varustettu polkupyörä ja polkupyörä, koska näiden osalta mitat määritellään taulukossa 7.4. Taulukon 7.3 otsikko on oikein.

2.2 Ajokorttilaki

Eduskunta on vastauksessaan EV 75/2019 vp hyväksynyt lausuman, jonka mukaan eduskunta edellyttää, että valtioneuvosto arvioi ja tarkistaa viipymättä ajokieltopäätösten oikaisuvaatimus- ja valitusoikeutta koskevat säännökset siten, että ajo-oikeudenhaltijan oikeusturva säilyy riittävänä, mutta säännökset eivät aiheuta viranomaisten resurssija tarpeettomasti rasittavaa päällekkäistä oikaisu- tai valitusasioiden käsittelyä. Nämä ajokorttilakia koskevat huomiot on mahdollista ottaa huomioon joko kokonaan tai osittain uuden tieliikennelain korjauspaketin yhteydessä. Tästä syystä Poliisihallitus esittää ehdotuksensa myös näiltä osin.

65 §. Ajokieltoon määrääminen toistuvien rikkomusten perusteella. Säännökseen tehtävällä muutoksella saadaan katettua myös ajoneuvokohtaisen nopeusrajoituksen sekä yleisen nopeusrajoituksen ylitykset. Ehdotettu muutos on tästä syystä erinomainen.

71 §. Ajokieltoasian siirtäminen Rajavartiolaitokselta poliisille. Säännöksen sisältöä tulisi muuttaa niin, että Rajavartiolaitoksen sekä poliisin toiminta yhdenmukaistuisi. Rajavartiomiehellä tulisi säilyä oikeus määrätä ajo-oikeuden haltija väliaikaiseen ajokieltoon. Muussa tapauksessa ajokieltoasian käsittely siirrettäisiin poliisille.

Tästä poikkeuksena olisi kaikki sellaiset liikenne rikokset, jotka kuuluvat Rajavartiolaitoksen esitutkintatoimivaltaan ja jotka Rajavartiolaitos tutkisi itse. Poikkeus koskisi ainoastaan ajokorttilain 72 §:n 1 momentissa tarkoitettavaa päätöstä, jolla väliaikainen ajokielto joko pysytetään tai päätetään. Muutoin ajokieltoasia siirrettäisiin poliisille.

72 §. Väliaikaisen ajokiellon kesto. Väliaikaisen ajokiellon päättämisen perusteita tulisi joustavoittaa. Nykyisessä ajokielto menettelyssä suurena haasteena ovat pitkään kestävät esitutkinnot, joissa yhtenä rikoksena on ajokieltorikos. Hyvänä esimerkkinä on huumausainerikoskokonaisuus, jossa yksi rikosasia on esimerkiksi rattijuopumus tai liikenneturvallisuuden vaarantaminen, joka osoittaa vakavaa piittaamattomuutta liikenneturvallisuutta kohtaan.

Tällaisissa tapauksissa väliaikainen ajokielto voi kestää huomattavia aikoja, jolloin varsinaisen ajokiellon määrääminen menettää merkityksensä. Tästä syystä väliaikainen ajokielto pitäisi pystyä päättämään esimerkiksi keskeneräisen esitutkinnan tai syyteharkinnan aikana, jos tämä on perusteltua säännöksessä mainitusta painavasta syystä.

Lisäksi harkintavalta väliaikaisen ajokiellon päättämisestä ei tulisi olla sidottu kuljettajan esittämään perusteltuun pyyntöön, vaan poliisi voisi tehdä päätöksen itse sidotun oikeusharkinnan perusteella. Säännöstä voitaisiin muuttaa seuraavalla tavalla:

72 §

Väliaikaisen ajokiellon kesto

Edellä 70 §:n 1 momentin 1 kohdassa tarkoitetussa tapauksessa väliaikainen ajokielto jatkuu, kunnes 64 §:n mukainen ajokieltopäätös tehdään. Edellä 70 §:n 1 momentin 2 kohdassa tarkoitetussa tapauksessa poliisin on viipymättä päätettävä, pidetäänkö väliaikainen ajokielto voimassa. Jos on todennäköistä, että väliaikaiseen ajokieltoon määrätty on syyllistynyt 70 §:n 1 momentin 2 kohdassa tarkoitettuun tekoon, väliaikainen ajokielto on pidettävä voimassa, kunnes 64 §:n mukainen ajokieltopäätös tehdään.

Jos esitutinnan perusteella on ilmeistä, että ajokielto määrätään ehdollisena, poliisi voi määrätä väliaikaisen ajokiellon päättymään tai, jos 67 a §:ssä säädetyt edellytykset täyttyvät, määrätä alkolukolla valvotun ajo-oikeuden jo ennen ajokieltopäätöksen tekemisestä.

Poliisi voi muulloinkin perustellusta pyynnöstä määrätä väliaikaisen ajokiellon päättymään, jos tähän on rikosasian käsittelyn kesto, epäillyn liikennerikoksen vakavuus, 66 §:n 4 momentissa mainitut vaikutukset tai muut seikat huomioiden painava syy ja ajokieltoon liittyvä rikosasia on vireillä esitutkinnassa, syyteharkinnassa tai tuomioistuimessa.

Edellä 70 §:n 1 momentin 3 ja 4 kohdassa tarkoitetuissa tapauksissa väliaikaiseen ajokieltoon määränneen poliisimiehen on viipymättä ilmoitettava toimenpiteestä ajokiellosta päättävälle poliisille. Tämän on viipymättä 3 kohdassa tarkoitetussa tapauksessa päätettävä ajokiellosta tai 4 kohdassa tarkoitetussa tapauksessa väliaikaisen ajokiellon pitämisestä voimassa. Poliisin on tehtävä edellä tarkoitettu päätös myös siinä tapauksessa, että ajo-oikeuden voimassaolo on jo päättynyt väliaikaiseen ajokieltoon määräämisen jälkeen.

Poliisin on viipymättä palautettava ajokortti tai annettava väliaikainen ajokortti ja ilmoitettava ajo-oikeuden jatkumisesta ajo-oikeuden haltijalle, jos:

1) 70 §:n 1 momentin 1 tai 2 kohdassa tarkoitetusta teosta ei nosteta syytettä tai syyte hylätään tai jos teosta määrätään ajokielto ehdollisena taikka jos syyttäjä jättää teosta rangaistusmääräyksen antamatta sakon ja rikesakon määräämisestä annetun lain (754/2010) 30 §:n 1 momentin nojalla;

2) 70 §:n 1 momentin 3 kohdassa tarkoitetuissa tapauksissa ajokieltoa ei määrätä; tai

3) 70 §:n 1 momentin 4 kohdassa tarkoitetuissa tapauksissa väliaikaista ajokieltoa ei pidetä voimassa.

Edellä 70 §:n 1 momentin 5 ja 6 kohdassa tarkoitetuissa tapauksissa väliaikainen ajokielto jatkuu, kunnes poliisi päättää alkolukolla valvotusta ajo-oikeudesta.

76 a §. Menettely rikosperusteisessa ajokieltoasiassa. Säännöksen otsikko sekä 1 momentti tulisi muuttaa 1.6.2020 lakimuutosten vuoksi. Säännöksessä käsitellään myös ajokorttilain 65 §:n ajokieltoja, jotka eivät 1.6.2020 alkaen aina määräydy rikosten perusteella. Lisäksi 1 momenttiin tulisi rikesakkomääräyksen tilalle muuttaa liikennevirhemaksu. Muutokset voisivat olla tällaisia:

76 a §

Menettely rikoksiin tai toistuviin rikkomuksiin perustuvassa ajokieltoasiassa

Edellä 64 §:n 1 momentissa, 2 momentin 3 ja 4 kohdassa sekä 65 §:ssä tarkoitettu ajokielto saadaan määrätä, kun mainituissa lainkohdissa tarkoitettua tekoa koskeva liikennevirhemaksu, sakkomääräys, rangaistusmääräys tai tuomio on annettu. Ajokieltoasia on käsiteltävä viipymättä tällaisen ratkaisun antamisen jälkeen.

Kuljettajalle on varattava tilaisuus tulla kuulluksi ajokieltoasiasta ennen sitä koskevan päätöksen tekemistä. Tilaisuudesta tulla kuulluksi saadaan ilmoittaa jo ennen 1 momentissa tarkoitettua syyksi lukevan ratkaisun antamista heti, kun kuljettajalle on ilmoitettu, että häntä epäillään ajokieltoon johtavasta rikoksesta tai liikenne rikkomuksesta.

Jos kuljettaja on ajokieltopäätöstä tehtäessä väliaikaisessa ajokiellossa tai hänellä ei muusta syystä ole ajo-oikeutta, 1 momentissa tarkoitettua ajokieltoa koskeva päätös saadaan toimittaa hänelle tiedoksi kirjeellä postitse.

76 b §. Rikosasiaa koskevan muutoksenhaun vaikutus ajokieltoon. Säännöksen otsikko tulisi muuttaa 1.6.2020 alkaen. Säännöksen 3 momentissa käsitellään toistuvia rikkomuksia, jotka voivat olla liikennevirhemaksuasioita.

95 a §. Muutoksenhaku ajokieltopäätökseen. Poliisihallitus ehdotti tähän säännökseen muutoksia HE 91/2019 vp käsittelyssä liikenne- ja viestintävaliokunnassa. Liikenne- ja viestintävaliokunta totesi, että saadun selvityksen mukaan 95 a §:n säännös koskee kaikkia ajokorttilain 7 luvun päätöksiä, mukaan lukien myös poliisimiehen ja rajavartiomiehen tekemät väliaikaiset ajokieltopäätökset.

Väliaikainen ajokielto määrätään usein turvaamistoimena ennen poliisin tekemää varsinaista määräaikaista ajokieltopäätöstä, ja väliaikainen ajokielto jää usein myös kestoaltaan lyhyeksi. Käytännössä väliaikaisen ajokieltopäätöksen oikaisumahdollisuus on kuitenkin johtanut tilanteisiin, joissa ajo-oikeuden haltijalla on vireillä väliaikaista ajokieltoa koskeva oikaisuvaatimus, mutta ajokieltoasia ehditään ratkaista jo ennen oikaisuvaatimuksen käsittelyä. Valiokunta kiinnittää huomiota myös siihen, että ajokorttilain 72 §:n perusteella poliisi voi päättää lopettaa väliaikaisen ajokiellon asian laadusta riippuen.

Valiokunta painotti, että ajokieltoasioissa tulee huolehtia ajo-oikeuden haltijan oikeusturvasta ja muutoksenhakumahdollisuuden riittävydestä. Samalla sääntelyn ei kuitenkaan tule johtaa päällekkäisten samaan asiaan liittyvien päätösten käsittelemiseen, joka vie tarpeettomasti viranomaisen resursseja. Tästä syystä valiokunta katsoo, että ajokieltoja koskevat oikaisuvaatimuksia ja valitusoikeutta koskevat säännökset tulee arvioida kokonaisuutena siten, että ajo-oikeudenhaltijan oikeusturvan riittävyys varmistetaan, mutta samalla huolehditaan, ettei sääntely aiheuta päällekkäistä asioiden käsittelyä ja rasita tätä kautta tarpeettomasti viranomaisen resursseja. Erityisen tärkeää on arvioida, voidaanko väliaikaisten ajokieltopäätösten oikaisuvaatimus- ja valitusoikeutta keventää ajo-oikeudenhaltijan oikeusturvaa vaarantamatta.

Poliisihallitus ehdotti tuolloin, että ajokorttilain 95 a §:n soveltamisalasta rajataan kokonaan pois väliaikainen ajokieltopäätös, jolloin oikaisuvaatimusoikeus koskisi vain sellaista ajokieltopäätöstä, jolla on määrätty määräaikaisten tai toistaiseksi voimassa oleva ajokielto. Poliisihallituksen lausunto sisälsi ehdotuksen uudeksi ajokorttilain 95 a §:ksi, joka ei kuitenkaan lakiteknisesti ollut selkein mahdollinen. Ehdotus oli tällainen:

Ehdotus uudeksi ajokorttilain 95 a §:ksi

Sen estämättä, mitä 95 §:ssä säädetään, 7 luvussa tarkoitettuun muuhun poliisin ajokieltopäätökseen paitsi päätökseen väliaikaisesta ajokiellosta saa vaatia oikaisua siten kuin hallintolaissa säädetään. Oikaisuvaatimukseen annettuun päätökseen saa hakea muutosta valittamalla hallinto-oikeuteen siten kuin oikeudenkäynnistä hallintoasioissa annetussa laissa säädetään. Hallinto-oikeuden päätökseen saa hakea muutosta valittamalla vain, jos korkein hallinto-oikeus myöntää valitusluvan.

Liikenne- ja viestintävaliokunta pyysi Poliisihallituksen lausuntoon liittyen lausunnon oikeusministeriöltä. Oikeusministeriö totesi, että Poliisihallituksen ehdottama muotoilu tarkoittaisi sitä, että väliaikaisesta ajokiellosta pääsisi valittaman suoraan hallintotuomioistuimeen, mutta varsinaisesta ajokieltoon määräämisestä koskevasta päätöksestä olisi haettava ensi vaiheessa oikaisua. Huomion on sinällään aiheellinen, mutta kuitenkin sellainen, johon korkein hallinto-oikeus on ottanut kantaa vuosikirjaratkaisussaan KHO 2014:108.

KHO 2014:108, 16.6.2014

Poliisimies oli ajokorttilain 70 §:n 1 momentin 1 kohdan nojalla määrännyt ajo-oikeuden haltijan väliaikaiseen ajokieltoon ja ottanut ajokortin haltuunsa, kun oli todennäköisiä syitä epäillä ajo-oikeuden haltijan syyllistyneen rikoslain 23 luvun 3 §:n 1 momentissa tai 4 §:ssä tarkoitettuun rattijuopumusrikokseen. Hallinto-oikeuden tuli jättää poliisimiehen määräyksestä tehty valitus tutkimatta. Poliisimiehen määräys oli hallintolainkäyttölain 5 §:n 1 momentissa tarkoitettu päätös, mutta ajokorttilain 95 §:n 1 momentin mukaan poliisimiehen päätökseen ei saa valittamalla hakea muutosta. Myöskään hallintolainkäyttölain muutoksenhakusäännökset eivät tulleet sovellettaviksi.

Poliisihallituksen käsityksen mukaan väliaikainen ajokielto voidaan rajata muutoksenhaun piiristä pois, jos ajokorttilain 72 §:n säännöstä muutetaan. Tällöin poliisi voisi ajokieltoimenettelyn aikana päättää aina erikseen siitä, pidetäänkö väliaikainen ajokielto voimassa vai ei, jos ajokieltoasian käsittely pitkittyy.

Muut ehdotukset. Ajokorttilain muutoksenhakujärjestelmässä tulisi selvittää mahdollisuudet oikaisuvaatimusmenettelyn maksullisuudelle. Nykyisellään muun muassa ulkomaalaislain (301/2004) 190 b §:n 1 momentissa on säädetty viisumin epäämis- ja mitätöintipäätökseen sekä sellaiseen viisumin kumoamispäätökseen, jota ei ole tehty viisuminhaltijan pyynnöstä, maksullinen oikaisuvaatimus. Oikaisuvaatimuksen maksun suuruus on määritelty ulkoasiainhallinnon suoritteiden maksusta annetun ulkoministeriön asetuksen (377/2014) 3 §:n 1 momentissa ja liitteen maksutaulukossa 1. Viisumipäätöksestä tehdyn oikaisuvaatimuksen käsittelymaksu on 170 euroa.

Tämän lisäksi ajoneuvon katsastuspäätökseen saa ajoneuvojen katsastustoiminnasta annetun lain (957/2013) 53 §:n mukaan vaatia Liikenne- ja viestintävirastolta oikaisua, jonka käsittely on maksullista. Oikaisuvaatimuksen maksullisuudesta on säädetty Liikenne- ja viestintäviraston liikennettä koskevista maksullisista suoritteista annetun liikenne- ja viestintäministeriön asetuksen (1452/2019) 3 §:n 2 momentin 4 kohdassa ja sitä koskevassa liitteen kohdassa. Liitteen mukaan oikaisuvaatimuksen käsittely maksaa 50 euroa.

Oikaisuvaatimuksen maksullisuudella olisi tarkoitus rajata oikaisuvaatimusten määrää. Maksullisuus rajaisi muuten vapaan oikaisuvaatimusoikeuden ulkopuolelle selvästi aiheettomat oikaisuvaatimukset. Lisäksi se rajoittaisi päällekkäistä muutoksenhakua, jos oikaisuvaatimusoikeutta ei rajata ajokieltopäätöksen ja väliaikaisen ajokieltopäätöksen osalta.

Arvelin Konsta
Poliisihallitus - Poliisitoimintayksikkö/valvonta- ja hälytystoiminnan
vastuualue

