Eduskunta
Liikenne- ja viestintävaliokunta

HE 180/2017 vp

Sisäministeriön poliisiosaston asiantuntijalausunto hallituksen esityksestä eduskunnalle tieliikennelaiksi ja eräiksi siihen liittyviksi laeiksi

Eduskunnan liikenne- ja viestintävaliokunta on pyytänyt sisäministeriöltä asiantuntijalausuntoa hallituksen esityksestä eduskunnalle tieliikennelaiksi ja eräiksi siihen liittyviksi laeiksi. Sisäministeriön poliisiosasto lausuu asiasta seuraavaa.

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

Liikennevirhemaksun käyttöönottaminen olisi periaatteellisesti erittäin merkittävä uudistus. Virhemaksun käyttöönottaminen on sisäministeriön näkemyksen mukaan erittäin kannatettavaa ja tulee osaltaan tehostamaan poliisin prosesseja sekä mahdollistamaan uuden tavan kehittää valvontaa. Olisi kuitenkin perusteltua, että tiettyjen pykälien perusteluissa arvioitaisiin, missä tyyppitapauksissa kyse olisi liikennevirhemaksulla käsiteltävä hallinnollinen maksu ja missä tapauksissa kyseessä olisi rikoslaissa (39/1889) määritelty liikenneturvallisuuden vaarantaminen. Esimerkiksi punaisen liikennevalon noudattamatta jättäminen on joka tapauksessa jossain vaiheessa selvästi liikenneturvallisuuden vaarantamista.

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

Säännöksissä viitataan liikenteenvalvojaan. Liikenteenvalvojaa ei kuitenkaan ole selkeästi määritelty. Esityksen 181 § säädetään, että lain noudattamista valvoo poliisi, ja tietyissä tilanteissa Rajavartiolaitos ja Tulli. Tältä osin esitystapaa tulisi tarkastaa.

Esityksen yhteiskunnalliset vaikutukset ja vaikutukset poliisin toimintaan

Tieliikennelainsäädäntö vaikuttaa keskeisellä tavalla kaikkien Suomessa olevien toimintaan. Lähes kaikki ovat joka päivä tienkäyttäjiä ja soveltavat tieliikennelainsäädäntöä. Vaikutus on siis tienkäyttäjiin merkittävä. Tämän vuoksi uudistuksen voimaantulon yhteyteen tulee liittää myös aktiivista viestintää. Tämänkaltainen kokonaisuudistus

Postiosoite:
Sisäministeriö
PL 26
00023 Valtioneuvosto

Käyntiosoitteet:
Kirkkokatu 12
Helsinki

Puhelin:
Vaihde
0295 480 171
Faksi:
09 1604 4635

Virkasähköpostiosoite:
kirjaamo@intermin.fi
www.intermin.fi

on aina mahdollisuus myös parantaa tienkäyttäjien tietämystä. Tähän viestintään tulee sitouttaa laajasti liikenteen toimijoita ja siihen tulee varata resursseja. Myös poliisin osalta sääntömuutokset edellyttävät lähes koko poliisihallinnon laajaa koulutusta. Tämä tulee sitomaan merkittävästi henkilötyövuosia koulutukseen.

Tieliikennelain kokonaisuudistuksella on suuri vaikutus poliisin työhön. Merkittävä osa poliisin tietoon tulleista rikoksista tulee liikenneympäristöstä. Lisäksi liikenteeseen liittyvää palautetta ja kysymyksiä tulee varsin paljon. Näin ollen tieliikennelain sääntöihin, tieliikenteen seuraamusjärjestelmään, esitutkintavelvollisuuteen ja liikennevalvonnan toteuttamisen mahdollisuuksiin tehtävät muutokset vaikuttavat suuresti poliisin työhön. Esityksen kappaleessa 4.3. on arvioitu hallinnollisen seuraamusjärjestelmän taloudellisia vaikutuksia niin tienkäyttäjiin kuin poliisin toimintaan. Sisäministeriön poliisiosaston arvion mukaan vaikutukset ovat kuvattu realistisesti. Poliisin osalta vaikutukset ovat kahdensuuntaisia. Poliisin työmäärä vähenisi arvion mukaan muun muassa pienien liikenneonnettomuuksien esitutkintapakon poistuessa. Tällä olisi suuri merkitys niin poliisin hälytystehtävien kuin esitutkinnan suorittamiseen. Hallinnollisen maksun käyttöönottaminen mahdollistaisi automaattisen liikennevalvonnan prosessin yksinkertaistamisen ja tämä puolestaan omalta osaltaan mahdollistaisi valvonnan tehokkaamman toteuttamisen. Toisaalta hallinnollisen seuraamusjärjestelmän käyttöönottaminen aiheuttaa myös työmäärän lisääntymistä, kun ensimmäisenä muutoksenhakukeinona otetaan käyttöön oikaisu. Myös hallintotuomioistuimeen käsittelyyn menevät asiat työllistäisivät poliisia. Ajokorttilakiin tehtävät muutokset vähentäisivät poliisin työmäärää jonkin verran ajo-oikeuspäätösten osalta.

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

Liikennevirhemaksun käyttöönottaminen edellyttää laajaa tietojärjestelmäuudistusta useisiin poliisin, Liikenteen turvallisuusviraston ja oikeushallinnon tietojärjestelmiin. Näiden taloudellisia kustannuksia on arvioitu esityksessä ja tietojärjestelmien muutostyöt voitaisiin käytännössä aloittaa vasta sitten kun lainmuutokset on vahvistettu. Tämän vuoksi siirtymäajan tulee olla riittävän pitkä, jotta tietojärjestelmämuutokset ja niiden vaatima koulutus saadaan toteutettua. Esitetty tieliikennelaki ei voi tulla voimaan, ennen kuin asian vaatimat tietojärjestelmämuutokset on tehty.

Kommentit yksittäisistä esityksistä

1. Tieliikennelaki

27 § Ajoneuvon ajaminen suojatien yli

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

55 § Moottorikäyttöisen ajoneuvon tarpeeton joutokäynnin kielto

Pykälässä säädettäisiin tarpeettoman joutokäynnin kiellosta. Pykälän kolmannessa momentissa esitetään, että kielto ei koskisi muun muassa kiireellisessä tehtävässä olevaa hälytysajoneuvoa ja liikenteenvalvojan virkatehtävässä käyttämää ajoneuvoa. Toisaalta esityksen 184 § 1 momentissa säädettäisiin, että tietyissä tehtävissä oleva tienkäyttäjä voisi poiketa liikennesäännöistä tehtävän edellyttämällä tavalla. Tämä jo sinänsä mahdollistaa poikkeamisen myös joutokäyntikiellosta.

Viranomaisilla on usein tehtävillä tarve käyttää ajoneuvon moottori myös muilla kuin kiireellisillä tehtävillä muun muassa tehtävällä käytettävien teknisten laitteiden käytön vuoksi. Tämä koskee pääosin kaikkia poikkeussäännöksiä käyttäviä viranomaisia. Tämän vuoksi olisi perusteltua, että esityksen 55 §:n 3 momentista poistettaisiin kohta *"kiireellisessä tehtävässä olevaa hälytysajoneuvoa, liikenteenvalvojan virkatehtäväs-*

sä käyttämää ajoneuvoa eikä", koska esityksen 184 §:n 1 momentti mahdollistaa joutokäynnin kiellosta poikkeamisen tehtävän sitä edellyttäessä.

64 § Raitiovaunun kuljettamista koskevat muut liikennesäännöt

Pykälässä säädettäisiin niistä liikennesäännöistä, jotka koskevat raitiovaunun kuljettamista. Esityksen 10 §:n mukaan hälytysääni- ja valomerkkejä antavalle hälytysajoneuvolle, tai tietyille viranomaisten vetämille saattueille on annettava esteetön kulku. Olisi tärkeää, että myös raitiovaunun olisi annettava esteetön kulku näitä merkkejä antavia hälytysajoneuvoja. Tämän vuoksi olisi perusteltua lisätä kolmanteen momenttiin uusi kohta, jonka mukaan raitiovaunun kuljettajan olisi annettava esteettömän kulku hälytysääni- ja -valomerkkejä antavalle hälytysajoneuvolle.

65 § Liikenteenohjaaja

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

71 § Liikenteenohjauslaitteen asettaminen

Pykälän mukaan poliisi, rajavartiomies, tullimies tai pelastusviranomainen voi asettaa liikenteenohjauslaitteen tilapäistä käyttöä varten. Poliisi tai tienpitäjä saisi poistaa lain vastaisesti asetetun liikenteenohjauslaitteen. Esitetyt tarkennukset ovat sisäministeriön poliisiosaston näkemyksen mukaan tarpeellisia.

89 § Maastoliikenne ja sotilasajoneuvot

Esityksen mukaan lain 90 ja 92 – 96 §:n turvalaitteita ja suojalaitteita koskevia säännöksiä sekä 141 ja 144 – 149 §:n henkilökuormitusta koskevia säännöksiä sovelletaan moottorikäyttöisen ajoneuvon käyttämiseen myös maastoliikennelain (1710/1995) 2 §:ssä tarkoitetussa maastossa. Moottorikelkan hätäkatkaisimen käytöstä säädetään 96 §:ssä. Sisäministeriön poliisiosaston näkemyksen mukaan tulisi harkita, pitäisikö 96 § myös mainita yllä olevien joukossa, koska moottorikelkkaa nimenomaan käytetään maastossa.

92 § Suojakypärä

Tiettyjen ajoneuvojen kuljettajan ja matkustajan olisi käytettävä tyypiltään hyväksyttyä suojakypärää. Sisäministeriön poliisiosasto pitää perusteltuna lisäyksenä sitä, että suojakypärän tulee olla asianmukaisesti kiinnitettynä.

99 § Ajoneuvon suurin sallittu nopeus

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

105 § Talviaikana käytettävät renkaat

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

109 § Kuorman varmistaminen

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

156 § Muut valaisimet

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

<u>162 § Tienkäyttäjän yleiset rikkomukset</u>

Pykälässä viitataan 8 §:ssä ilmaistuun velvollisuuteen noudattaa poliisimiehen tai muun liikenteenohjaajan merkkejä. Tämä olisi siis liikennevirhemaksulla rangaistavaa. Esityksen 182 §:n 1 momentissa puolestaan todetaan, että ajoneuvo on poliisimiehen, rajavartiomiehen ja tullimiehen antamasta merkistä pysäytettävä. Tätä ei kuitenkaan esitetä liikennevirhemaksulla rangaistavaksi. Tämän vuoksi olisi perusteltua, että myös 182 § huomioitaisiin tienkäyttäjän yleisenä rikkomuksena. Tai selkeästi muuten tuodaan esille, että 182 §:n 1 momentin rikkominen olisi lähtökohtaisesti liikenneturvallisuuden vaarantamista (RL 23:1).

162 §:n 1 momentin 1 § kohdassa viitataan 8 §:ssä tarkoitettuun liikenteenvalvojaan. Kuitenkin 8 §:ssä ei mainita liikenteenvalvojaa, vaan on mainittu poliisimies tai muu liikenteenohjaaja. Tämä kohta edellyttäisi sisäministeriön poliisiosaston näkemyksen mukaan tarkentamista.

<u>166 § Muut moottorikäyttöisen ajoneuvon ja raitiovaunun kuljettajan liikennesääntörikkomukset</u>

Pykälän 1 momentin 13 kohdan mukaan 100 euron virhemaksu voitaisiin määrätä liikennevalon osoittaman velvollisuuden noudattamatta jättämisestä. Sisäministeriö poliisiosasto kiinnittää huomiota, että tämä on euromääräisesti alhainen huomioiden teon luonteen. Nykyisin Poliisihallituksen vahvistaman sakko-ohjeistuksen mukaan punaisen liikennevalon noudattamatta jättämisestä määrätään tilanteesta riippuen normaalipäiväsakkoina pienimmillään 8 päiväsakkoa liikenneturvallisuuden vaarantamisesta (RL 23:1). Liikennevalon osoittaman velvollisuuden noudattamisen osalta virhemaksun summaa tulisi sisäministeriön poliisiosaston näkemyksen mukaan korottaa ja perusteluissa arvioida, missä tilanteissa liikennevalon noudattamatta jättäminen on liikenneturvallisuuden vaarantamista.

<u>167 § Henkilökohtaisen turvalaitteen käyttöä koskevat rikkomukset</u>

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

<u>175 § Ajoneuvokohtaista liikennevirhemaksua koskevan päätöksen tiedoksianto</u>

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

<u>176 § Vastuu ajoneuvokohtaisesta liikennevirhemaksusta</u>

Sisäministeriön poliisiosasto pitää perusteltuna tapaa, jolla ajoneuvokohtaisen liikennevirhemaksun vastuu kohdentuisi.

<u>181 § Valvonta</u>

Esityksen 89 §:ssä viitataan maastoliikennelakiin. Esityksen mukaan lain 90 ja 92 – 96 §:n turvalaitteita ja suojalaitteita koskevia säännöksiä sekä 141 ja 144 – 149 §:n henkilökuormitusta koskevia säännöksiä sovelletaan moottorikäyttöisen ajoneuvon käyttämiseen myös maastoliikennelain (1710/1995) 2 §:ssä tarkoitetussa maastossa.

Esityksen 181 §:n mukaan lain noudattamista valvoo poliisi. Myös Rajavartiolaitos valvoo 1 - 3 kohdissa mainittuja seikkoja, kuten suojakypärän käyttämistä. Tulisi kuitenkin harkita, tulisiko Rajavartiolaitoksen valvoa myös 146 §:n henkilökuljetusta maastoajoneuvolla ja 96 §:n moottorikelkan hätäkatkaisimien käyttöä. Rajavartiolaitos valvoo muutoinkin maastoliikennettä.

184 § Poikkeukset velvollisuudesta noudattaa liikennesääntöjä

Pykälän 1 momenttiin on koottua keskeisten turvallisuustehtäviä tekevien toimijoiden toimivaltuudet poiketa yleisistä säännöksistä. Sisäministeriö pitää hyvänä sitä, että nykyisellään varsin hajallaan olevat säännökset on koottu yhteen ja niitä on yksinkertaistettu. Turvallisuustoimijoiden tehtävät ovat monipuolisia ja onkin tärkeää, että säännöksistä voidaan poiketa tehtävän sitä edellyttäessä.

Yksittäisten säännösten luetteleminen on mahdotonta, koska tehtävissä voi joutua tehtävän luonteesta riippuen poikkeamaan käytännössä mistä tahansa liikennesäännöstä ja liikenteenohjauslaitteen osoittamasta. Tietyissä tehtävissä olevat voisivat siis poiketa liikennesäännöistä, liikenteen ohjauslaitteella osoitetusta määräyksestä, rajoituksesta tai kiellosta tai ajoneuvon käyttöä koskevista säännöksistä. Onkin tärkeää, että säännöksistä voisi poiketa erityistä varovaisuutta noudattaen ja tehtävän sitä edellyttäessä.

Kolmannessa momentissa esitetään, että poikkeussäännösten käyttäminen olisi mahdollista myös toisen valtion toimivaltaiselle virkamiehelle tai hälytysajoneuvon kuljettajalle. Tämä on tärkeä lisäys, koska rajatylittävän yhteistyön tehostamisesta erityisesti terrorismin ja rajatylittävän rikollisuuden torjumiseksi tehdyn neuvoston päätöksen eräiden säännösten eräiden säännösten täytäntöönpanosta annettu laki esitetään kumottavaksi tässä yhteydessä. Sisäministeriön näkemyksen mukaan on tärkeää, että tarvittaessa Suomessa kansainvälistä yhteistyötä tekevien toimijoiden toimivaltuudet ovat riittävät tehtävien edellyttämällä tavalla. Sisäministeriön hallinnonalalla on useita kansainvälisiä ja EU-tason järjestelyitä, joita hyödyntäen poliisi-, pelastus- ja rajaturvallisuusviranomaiset voivat antaa ja vastaanottaa apua sisäistä turvallisuutta koskevien uhkien ja riskien torjunnassa ja hallinnassa.

Ylläpitääkseen sisäistä turvallisuutta viranomaisten on kyettävä käyttämään täysimääräisesti olemassa olevia välineitä ja tekemään yhteistyötä kansallisesti ja valtioiden välillä sekä EU:n ja kansainvälisten järjestöjen kanssa. Sisäisen turvallisuuden ylläpito on ensisijaisesti jokaisen valtion omalla vastuulla. Valtiot, EU ja kansainväliset järjestöt ovat luoneet erilaisia koordinaatio- ja yhteistyömekanismeja sisäisen turvallisuuden uhkien torjuntaan ja hallintaan. Ne perustuvat kahden- ja monenvälisiin sopimuksiin ja yhteistyörakenteisiin. Tarkoituksena on, että valtiot voivat antaa apua toisille valtioille sekä EU:n ja kansainvälisten järjestöjen käyttöön esimerkiksi terrorismirikoksissa, luonnononnettomuuksissa, katastrofeissa ja muissa hätätilanteissa tai niiden uhatessa. Lissabonin sopimuksessa jäsenvaltioiden yhteisvastuuta vahvistettiin sisällyttämällä Euroopan unionin toiminnasta tehtyyn sopimukseen niin sanottu yhteisvastuulauseke (SEUT 222 artikla) tällaisia tilanteita varten.

Sisäministeriö esittää, että 3 momenttia muutettaisiin siten, että nyt momentissa mainitun "tehtävän" lisäksi mainittaisiin kansainvälisen avun vastaanottaminen. Kohta voisi olla muotoiltuna esimerkiksi seuraavasti: …, jos hän suorittaa Suomen alueella tehtäviä *tai antaa kansainvälistä apua*, joista on valtioiden välillä sovittu tai erikseen säädetty.

187 § Tien tilapäinen sulkeminen

Sisäministeriön poliisiosasto pitää perusteltuna muutoksena sitä, että tien tilapäisestä sulkemisesta päättäisi jatkossa tienpitäjä. Tienpitäjällä on parhaat edellytykset arvioida tiensulkemisen vaikutuksia liikenteeseen. Kiireellisessä tapauksessa tien voi sulkea tilapäisesti liikenteenvalvoja tai pelastusviranomainen.

14.02.2018

194 § Voimaantulo

Lakimuutosten edellyttämiä tietojärjestelmämuutoksia ei ole mahdollista aloittaa ennen tietoa lain lopullisesta sisällöstä. Laki voi sisäministeriön poliisiosaston näkemyksen mukaan tulla voimaan vasta tietojärjestelmämuutosten valmistuttua.

Liite 5 taulukko 1

Poliisilla on käytössä muun muassa kuorma-autoksi rekisteröityjä raskaan liikenteen valvontaan tai muuhun käyttöön varusteltuja poliisiajoneuvoja. Sisäministeriö esittää, että kuorma-autoksi rekisteröityä hälytysajoneuvoa, jonka omamassa on yli 3,5 tonnia ja enintään 4,25 tonnia tulisi voida ajaa nopeusrajoitusten mukaan. Tämä helpottaisi näiden hälytysajoneuvojen käyttämistä ja muutoksen ei voida arvioida heikentävän turvallisuutta ja näissä autoissa ei ole nopeudenrajoittimen asennuspakkoa. Näissä autoissa on myös modernit turvalaitteet.

Liite 5 taulukko 2

Moottorikäyttöisen ajoneuvon sekä hinattavan ajoneuvon tai hinattavien ajoneuvojen muodostaman ajoneuvoyhdistelmän suurin sallittu nopeus nousisi kohdan b mukaan 100 kilometriin tunnissa. Tätä voi pitää perusteltuna liikenteen sujuvuuden kannalta, mutta voi olla liikenneturvallisuuden kannalta ongelmallinen. Enintään 750 kilogramman painoiset perävaunut ovat jarruttomia, niissä ei tarvitse käyttää jatkossakaan talvirenkaita ja perävaunuja ei tarvitse katsastaa.

2. Laki ajoneuvolain muuttamisesta

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

6. Laki ajokorttilain muuttamisesta

Ajokorttilain 65 §:ää muutettaisiin tieliikennelain seuraamusjärjestelmän uudistamisen vuoksi. Sisäministeriön näkemyksen mukaan liikenneturvallisuuden kannalta on perusteltua, että liikennevirhemaksu edelleenkin vaikuttaisi toistuvina tekoina kuljettajan ajo-oikeuteen. Kuitenkin pienistä nopeusrajoituksista ei enää voisi määrätä ajokieltoa. Tämä on sisäministeriön näkemyksen mukaan perusteltua huomioiden automaattisen liikennevalvonnan kehittämisen.

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

Sisäministeriön poliisiosasto pitää perusteltuna, että laki kumotaan tarpeettomana, koska ainoa voimassa oleva pykälä sisältö siirretään muutettuna tieliikennelakiesitykseen.

Poliisitarkastaja Jari Pajunen

Asiakirja on sähköisesti allekirjoitettu asianhallintajärjestelmässä. Sisäministeriö 14.02.2018 klo 14:11. Allekirjoituksen oikeellisuuden voi todentaa kirjaamosta.