Konsta Arvelin
Tieto- ja turvallisuusosasto

15.11.2022

Eduskunnan liikenne- ja viestintävaliokunta

LiV@eduskunta.fi

HE 221/2022 vp hallituksen esitys eduskunnalle sotilasajoneuvolaiksi ja laiksi tieliikennelain muuttamisesta

Vastinepyyntö

Eduskunnan liikenne- ja viestintävaliokunta on kuullut eri asiantuntijoita hallituksen esityksestä HE 221/2022 vp. Valiokunta on saanut hallituksen esityksen käsittelyä varten seitsemän kirjallista asiantuntijalausuntoa. Lausunnon antoivat liikenne- ja viestintäministeriö, puolustusministeriö, Liikenne- ja viestintävirasto Traficom, Puolustusvoimien pääesikunta, Poliisihallitus, Patria Oyj ja Oy Sisu Auto Ab.

Valiokunta pyytää liikenne- ja viestintäministeriöltä vastinetta valiokunnan saamiin asiantuntijalausuntoihin. Valiokunta on toimittanut saamansa lausunnot vastinepyyntönsä yhteydessä. Lisäksi valiokunta pyytää ministeriötä kommentoimaan sitä, onko saattuetta vetävän ajoneuvon kuljettajalle laissa säädettyjä tai muunlaisia koulutusvaatimuksia tai muita vastaavia vaatimuksia.

Tässä vastineessa on käsitelty asiantuntijalausunnoissa esitettyjä asioita, jotka liittyvät liikenne- ja viestintäministeriön toimivaltaan.

Liikenne- ja viestintäministeriö lausuu liikenne- ja viestintävaliokunnalle osoitetuista lausunnoista kunnioittavasti seuraavaa:

Liikenne- ja viestintäministeriön vastine

Puolustusministeriön lausunto

Ministeriöllä ei ole lausuttavaa puolustusministeriön lausunnosta.

Liikenne- ja viestintävirasto Traficomin lausunto

Ministeriöllä ei ole lausuttavaa Traficomin lausunnosta.

Puolustusvoimien pääesikunnan lausunto

Liikenne- ja viestintäministeriö kiinnittää huomiota siihen, mitä pääesikunta on todennut siirtymäajoista. Pääesikunnan mukaan puolustusministeriön asetus sotilasajoneuvoista (180/2006) voidaan kumota, kun tarvittavat pääesikunnan teknillisen tarkastusosaston määräykset ja puolustusministeriön asetukset ovat voimassa.

Ministeriö toteaa, että sotilasajoneuvoista annettu puolustusministeriön asetus perustuu kumottuun ajoneuvolakiin (1090/2002). Asetus on jätetty voimaan voimassa olevan ajoneuvolain (82/2021) siirtymäsäännöksen perusteella. Asetuksen merkitys voi muuttua sotilasajoneuvolain voimaantulon myötä, koska sen lisäksi, että sotilasajoneuvolaki on hierarkisesti puolustusministeriön asetusta ylempi säädös, ministeriössä valmisteilla olevassa ajoneuvolain täydennyksessä esitetään, etteivät sotilasajoneuvot enää kuuluisi ajoneuvolain soveltamisalaan.

Poliisihallituksen lausunto

Liikenteenohjaus

Poliisihallitus on esittänyt lausunnossaan, että tieliikennelain (729/2018) 65 §:ään, jossa määritellään liikenteenohjaaja, lisättäisiin maininta Puolustusvoimien ajoneuvotarkastajastajasta, jolloin hänellä olisi oikeus pysäyttää ”muun liikenteen joukosta Puolustusvoimien ajoneuvo liikenne- ja työturvallisemmin”.

Ministeriö toteaa, että Poliisihallituksen esitys liittyy laajemmin siihen, millä edellytyksillä ajoneuvojen liikennekelpoisuuden valvontaa voi suorittaa tiellä tieliikennelaissa säädetyt liikennesäännöt huomioon ottaen. Kyse on pohjimmiltaan siitä, voiko ajoneuvotarkastaja tehdä valvontatarkastuksia tiellä, jos hänelle ei ole säädetty toimivaltuuksia poiketa esimerkiksi jalankulkijaa koskevista liikennesäännöistä.

Aluksi on hyvä huomioida, että ajoneuvolaissa säädetyn teknisen tienvarsitarkastuksen voi suorittaa poliisi, Tulli tai Rajavartiolaitos. Kaikilla näillä on liikenteenvalvojina mahdollisuus poiketa tieliikennelain säännöksistä tieliikennelain 184 §:n perusteella. Tekniseen tienvarsitarkastukseen voi osallistua myös viranomaista avustava katsastustoimipaikan asiantuntija, mutta sen paremmin ajoneuvolaissa kuin tieliikennelaissakaan ei ole säädetty asiantuntijan toimivaltuuksista toimia tiellä. Tälle ei toisaalta ole tarvettakaan, jos tarkastus tehdään pysäköintialueella tai muuten ajoradan ulkopuolella taikka liikenteenvalvojan seurassa.

Myös Liikenne- ja viestintävirasto saa osallistua tekniseen tienvarsitarkastukseen. Myöskään sen toimivaltuuksista toimia tiellä ei ole erikseen säädetty. Tällöinkin tarkastus tehtäisiin ajoradan ulkopuolella, kuten esimerkiksi maantien varrella sijaitsevalla pysäköintipaikalla.

Ministeriö esittää kantanaan, että ajoneuvotarkastaja ei tarvitse tehtävässään liikenteenohjaajan asemaa eikä tieliikennelain 65 §:ää ole

tarvetta muuttaa. Jos tällaista kuitenkin tarvittaisiin, voisi poliisi tai Liikenne- ja viestintävirasto määrätä ajoneuvotarkastajan liikenteenohjaajaksi esimerkiksi tieliikennelain 65 §:n 2 momentin 1, 2 ja 5 kohtien perusteella.

Hallituksen esityksessä lähdetään siitä, että valvontatarkastus suoritettaisiin ilman ennakkoilmoitusta tieliikennelaissa tarkoitetulla tiellä tai muussa sellaisessa paikassa, missä Puolustusvoimien ajoneuvon olisi täytettävä esityksessä ehdotettavat vaatimukset. Puolustusvoimat voi valvontatarkastusten suunnittelulla vaikuttaa siihen, että valvontatarkastukset tehdään ajoradan ulkopuolisilla alueilla, kuten esimerkiksi maanteiden pysäköintipaikoilla tai liikenteenvalvontaa varten varatuilla alueilla.

Poliisin ja Puolustusvoimien yhteistyö

Ministeriö pitää perusteltuna Poliisihallituksen lausumaa siitä, että valvontatarkastuksesta tulisi ilmoittaa poliisilaitoksen alueen kenttäjohtajalle. Hallituksen esityksen ehdotus, että valvontatarkastuksesta olisi tarvittaessa ilmoitettava poliisille ja järjestelyt olisi suunniteltava yhteistyössä poliisin kanssa, on oivallinen. Toiminnan alussa olisi hyvä, jos yhteistyötä poliisin kanssa tehtäisiin tiiviimmin, jotta liikenneturvalliset ja työturvalliset toimintatavat vakiintuisivat viranomaisten yhteistyössä.

Patria Oyj:n lausunto

Patria Oyj (myöhemmin pelkkä Patria) on lausuntonsa aluksi kertonut, että sotilaalliseen käyttöön tarkoitettujen ajoneuvojen tuotesuunnittelua, rakennetta, hyväksymistä ja tieliikennekäyttöä ohjaavat muun muassa tieliikennelaki, ajoneuvolaki, puolustusministeriön asetus sotilasajoneuvoista sekä Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus moottoriajoneuvojen ja niiden perävaunujen sekä tällaisiin ajoneuvoihin tarkoitettujen järjestelmien, komponenttien ja erillisten teknisten yksiköiden hyväksynnästä ja markkinavalvonnasta, asetusten (EY) N:o 715/2007 ja (EY) N:o 595/2009 muuttamisesta sekä direktiivin 2007/46/EY kumoamisesta (EU) 2018/858 (myöhemmin lausunnossa *autojen ja niiden perävaunujen puiteasetus*). Patria toteaa, että mainituilla säädöksillä on merkittävä vaikutus sen tuotteisiin, toimintaympäristöön ja toimintaedellytyksiin. Lisäksi Patria on todennut, että myös hallituksen esityksessä ehdotettu sotilasajoneuvolaki tulisi ohjaamaan sen toimintaa.

Liikenne- ja viestintäministeriö toteaa, että sotilaalliseen käyttöön tarkoitettu ajoneuvo voi kuulua joko ajoneuvolain tai nyt käsiteltävänä olevan esityksen soveltamisalaan, kuten Patriakin on todennut. Olennaista on nimenomaan ajoneuvon käyttötarkoitus ja se, millä edellytyksillä ajoneuvoa voidaan käyttää tieliikennelaissa tarkoitetulla tiellä ja muualla.

Sotilasajoneuvon määritelmä

Patrian lausunnon mukaan sen hallinnassa olevat ja omistamat sotilaallisen käyttöön suunniteltavat, testattavat tai valmistettavat ajoneuvot eivät olisi sotilasajoneuvoja, koska niitä ei ole merkitty sotilasajoneuvorekisteriin. Näin ollen Patrian omistamiin ajoneuvoihin ei sovellettaisi sotilasajoneuvolaissa

säädettyjä laajoja poikkeuksia muista ajoneuvoja koskevista vaatimuksista ja menettelyistä.

Ministeriö toteaa, että Patrian lähtöoletus on oikea: Patrian omistamalle ajoneuvolle tulisi sotilasajoneuvon status vasta, kun ajoneuvo merkittäisiin sotilasajoneuvorekisteriin ja se siirtyisi vähintään Puolustusvoimien hallintaan. Ajoneuvon statusta olennaisempaa olisi tunnistaa, kenelle ajoneuvoja valmistetaan ja mikä niiden käyttötarkoitus on.

Lisäksi on hyvä todeta, että autojen ja niiden perävaunujen puiteasetus ei koske M-, N- ja O-luokan ajoneuvoja, jotka on suunniteltu ja rakennettu tai muunnettu ainoastaan asevoimien käyttöön. Kuten Patria lausunnossaan toteaa, asetuksen soveltamisalan rajaus ”kattaa kaikki mahdolliset sotilasajoneuvot niiden yksityiskohtaisesta rakenteesta, vetotavasta tai käyttötarkoituksesta riippumatta”. Asetus kuitenkin koskee M-, N- ja O-luokan ajoneuvoja, jotka voi olla tarkoitettu myös muiden kuin asevoimien käyttöön.

Patrian lausunnossa esitetty ongelma liittyy siihen, mitä lakia Patrian suunnittelemaan ja valmistamaan ajoneuvoon sovelletaan, jos ajoneuvo on tarkoitettu ainoastaan asevoimien käyttöön eikä se ole vielä saanut sotilasajoneuvon statusta. Tällainen ajoneuvo kuuluisi ajoneuvolain soveltamisalaan, jos sitä käytettäisiin tieliikennelaissa tarkoitetulla tiellä tai muulla.

Ajoneuvolakia sovelletaan myös sellaiseen ajoneuvoon, jota käytetään yksinomaan yleiseltä liikenteeltä eristetyllä alueella. Tällainen alue voi olla esimerkiksi yleiseltä liikenteeltä eristetty testialue. Soveltamisalaa koskeva poikkeus on rajattu koskemaan vain tiettyjä ajoneuvon turvallisuuteen liittyviä säännöksiä, kuten esimerkiksi ajoneuvolain 3 ja 12 §:ää.

Ministeriössä on valmisteltu ajoneuvolain täydennysesitystä. Esityksessä ehdotetaan ajoneuvolakiin sotilasajoneuvolain edellyttämiä muutoksia. Yksi muutoksista koskisi lain soveltamisalaa, jonka ulkopuolelle jäisivät sotilasajoneuvot. Tämä ei kuitenkaan vaikuttaisi siihen, mitä lakia Patrian valmistamiin ajoneuvoihin sovellettaisiin ennen kuin ne on luovutettu Puolustusvoimille ja merkitty sotilasajoneuvorekisteriin.

Koenumerotodistusta koskeva muutosesitys

Patria on esittänyt muutosta ajoneuvolain 120 §:ään, jotta kotimaisen ajoneuvoteollisuuden toimintaedellytykset voitaisiin varmistaa. Säännöstä tulisi Patrian mukaan muuttaa niin, että koenumerotodistus voitaisiin myöntää yhteisölle, joka valmistaa Suomessa teollisesti sellaisia ajoneuvoja, jotka on suunniteltu, rakennettu tai muunnettu asevoimien käyttöön. Patria toteaa, että ”tällä ajoneuvolain sisällön muutoksella voidaan huolehtia siitä, että Suomessa ajoneuvoja valmistava yhteisö voi lainsäädännön mukaisesti käyttää liikenteessä erilaisia sotilaskäyttöön valmistettavia ajoneuvoja”.

Ministeriö toteaa aluksi, että ajoneuvolain 120 § on ollut voimassa nykyisessä muodossaan 1.3.2021 lähtien, jolloin uusi ajoneuvolaki tuli voimaan. Säännös on sisällöllisesti sama kuin ajoneuvojen rekisteröinnistä

annetun valtioneuvoston asetuksen (893/2007) 33 §, joka tuli voimaan 2.11.2007. Säännöksellä on haluttu mahdollistaa esimerkiksi erilaisten renkailla varustettujen miehistönkuljetuspanssariajoneuvojen testaustoiminta.

Koenumerotodistus voidaan myöntää ainoastaan sellaiselle ajoneuvolle, jota koskee rekisteröintivelvollisuus. Koenumerotodistusta ei voi myöntää esimerkiksi panssarivaunulle, koska sille ei ole ajoneuvolain mukaista luokitusta eikä sitä voi rekisteröidä liikenneasioiden rekisteriin.

Lisäksi pelkkä koenumerotodistuksen myöntäminen ei riittäisi, jos ajoneuvo ylittäisi massaltaan ja mitoillaan suurimmat tieliikenteessä sallitut lukuarvot. Tällaisen ajoneuvon kuljettaminen tiellä edellyttäisi erikoiskuljetuslupaa.

Liikenne- ja viestintäministeriö ei sinällään näe estettä ajoneuvolain 120 §:n muuttamiselle, jos valiokunta katsoo muutoksen tarpeelliseksi. Voimassa oleva sääntely kuitenkin mahdollistaa nykyisin testattavien ajoneuvojen käytön tiellä. Ministeriö toteaa kuitenkin sen, että tieliikennelaissa tarkoitetun tien ei kuitenkaan pitäisi olla asevoimien käyttöön valmistettavien ajoneuvojen testauspaikka. Testaaminen tulisi tehdä yleiseltä liikenteeltä suljetuilla tai eristetyillä alueilla. Sen sijaan ajoneuvojen siirtäminen niiden omalla konevoimalla tiellä, edellyttipä se sitten koenumerotodistusta, erikoiskuljetuslupaa tai molempia, on varmastikin tarpeellista.

Nykyistä sotilasajoneuvosääntelyä koskevat huomiot

Patria on esittänyt, että ”sotilasajoneuvoasetuksen 180/2006 ja sen jäljemmissä muutoksissa tulee huomioida ja ajantasaistaa asetuksen (EU) 2018/858 vaatimukset; ajoneuvojen, järjestelmien, komponenttien erillisten teknisten yksiköiden EU-tyyppihyväksyntää koskevien vaatimusten osalta soveltuvin osin”.

Ministeriö toteaa, että sotilasajoneuvoista säädettäisiin jatkossa niitä koskevassa laissa. Aiemmalla asetustasoisella sääntelyllä ei siten olisi enää merkitystä, ja sotilasajoneuvoista annettu puolustusministeriön asetus tulisi kumota tarpeettomana. Asetusta ei tarvitse yhdenmukaistaa EU-sääntelyn kanssa.

Autojen ja niiden perävaunujen puiteasetusta täydentävä kansallinen sääntely on ajoneuvolaissa, jota valmisteilla oleva ajoneuvolain täydennysesitys tarkentaa entisestään. Jatkossa sotilasajoneuvot eivät enää kuuluisi ajoneuvolain soveltamisalaan, mutta kaikki muut ajoneuvot, joita käytetään tiellä tai muulla alueella, kuuluisivat.

Oy Sisu Auto Ab:n lausunto

Oy Sisu Auto Ab (myöhemmin yhtiö) on lausunnossaan esittänyt kolme huomiota:

1) Yhtiö valmistaa ajoneuvoja, jotka on tarkoitettu, valmistettu tai varustettu puolustusvoimista annetun lain (551/2007) 2 §:ssä tarkoitettujen tehtävien suorittamiseen. Yhtiön mukaan nämä samat ajoneuvot

soveltuvat kuitenkin myös esimerkiksi Rajavartiolaitoksen, poliisin, lääkintähuollon ja yksityisten turvallisuuspalveluiden tehtäviin.

2) Yhtiön mukaan ajoneuvon kansallinen yksittäishyväksyntä on sen ”pääasiallinen tyyppihyväksyntämenettely”. Yhtiön mukaan sotilasajoneuvon yksittäishyväksynnän markkinointitarkoitukseen ja muihin käyttötarkoituksiin tulisi olla mahdollista jatkossakin.

3) Sotilasajoneuvot tulisi voida jatkossakin rekisteröidä liikenneasioiden rekisteriin. Rekisteröinti mahdollistaisi ajoneuvon myöhemmän rekisteröinnin muissa EU-jäsenvaltioissa. Sotilasajoneuvon rekisteröinnin rajaaminen sotilasajoneuvorekisteriin haittaisi yhtiön muuta kuin Puolustusvoimien kanssa tehtävää liiketoimintaa.

Käyttötarkoitukset

Ministeriö toteaa, että yhtiön lausunnossa on käsitelty kahta eri kokonaisuutta. Ensimmäinen kokonaisuus koskee ajoneuvoja, jotka kuuluvat tämän hallituksen esityksen alaan ja jotka yhtiö valmistaa tai varustaa maanpuolustehtävien suorittamista varten. Tämä käyttötarkoitus on puolustusvoimista annetun lain 2 §:ssä tarkoitettu käyttötarkoitus ja sitä kautta sotilasajoneuvoksi rekisteröinnin lähtökohta, mutta rekisteröinti olisi tyystin riippuvainen siitä, päätyykö ajoneuvo Puolustusvoimien hallintaan tai omistukseen.

Toinen kokonaisuus koskee muita yhtiön valmistamia tai varustamia ajoneuvoja, jotka voivat soveltua myös muihin käyttötarkoituksiin. Ajoneuvo voi soveltua esimerkiksi muun viranomaisen toimintaan tai yksityisille markkinoille.

Tällaiset ajoneuvot kuuluvat ajoneuvolain soveltamisalaan ja – ajoneuvon perusluokituksesta riippuen – ajoneuvoja koskevan EU:n puiteasetuksen soveltamisalaan. Esimerkiksi autojen ja niiden perävaunujen puiteasetus koskee myös sellaisia M-, N- ja O-luokan ajoneuvoja, joita ei ole suunniteltu ja rakennettu tai muunnettu ainoastaan asevoimien käyttöön, vaikka ne soveltuisivatkin myös siihen käyttötarkoitukseen.

Ministeriö esittää käsityksenään, että hallituksen esitys ei muuta tilannetta nykyisestä. Sotilasajoneuvojen ja muiden erikoisajoneuvojen valmistajan valmistama tai varustama ajoneuvo kuuluisi jatkossakin joko ajoneuvolain soveltamisalaan tai, jos ajoneuvo on tarkoitettu maanpuolustustehtävien suorittamiseen ja on Puolustusvoimien omistuksessa tai hallinnassa, sotilasajoneuvolain soveltamisalaan.

Kansallinen yksittäishyväksyntä

Ministeriö toteaa, että ajoneuvolaissa säädetyt tyyppihyväksyntämenettelyt soveltuisivat jatkossakin ajoneuvolain soveltamisalaan kuuluvien ajoneuvojen hyväksymiseen. Tyyppihyväksyntä koskisi siis tieliikennekäyttöön myytävää tai ensirekisteröitävää uutta M-, N-, O- ja T-luokan ajoneuvoa sekä muuta L-luokan ajoneuvoa kuin yksittäistä L1e-A-alaluokan ajoneuvoa eli moottorilla varustettua polkupyörää, kuten ajoneuvolain 44 §:ssä on säädetty.

Kansallisesta yksittäishyväksynnästä säädetään ajoneuvolain 78 §:ssä. Yksittäishyväksyntä myönnetään tieliikennekäyttöön myytävälle tai ensirekisteröitävälle uudelle M-, N- tai O-luokan ajoneuvolle, jota ei ole tyyppihyväksytty.

Nykyisin voimassa olevassa sotilasajoneuvoista annetussa puolustusministeriön asetuksessa on säädetty sotilasajoneuvon tyyppihyväksynnästä. Tällainen tyyppihyväksyntä on varattu Puolustusvoimien käyttöön tulevalle erikois- ja panssariajoneuvolle, sotilasperävaunulle sekä hinattavalle sotilaslaitteelle. Sotilasajoneuvon tyyppihyväksyntää ei voida soveltaa sellaisiin ajoneuvoihin, jotka on tarkoitettu esimerkiksi kuluttajamarkkinoille.

Jatkossa sotilasajoneuvojen tyyppihyväksynnästä eli Puolustusvoimien tyyppihyväksynnästä säädettäisiin sotilasajoneuvolaissa. Tyyppihyväksyntä voitaisiin myöntää ainoastaan sotilasajoneuvolle, joka myöhemmin rekisteröitäisiin sotilasajoneuvorekisteriin. Tyyppihyväksynnän saisi vain Puolustusvoimien omistukseen tai hallintaan tuleva sotilasajoneuvo. Näin ollen esimerkiksi sotilasajoneuvojen valmistaja ei voisi hakea hyväksyntää valmistamansa sotilasajoneuvon markkinointitarkoituksessa sotilasajoneuvojen tyyppihyväksyntäviranomaiselta (pääesikunnan teknillinen tarkastusosasto). Tämä on todettu myös hallituksen esityksen luvussa 4.1.2.

Ministeriö toteaa vielä selvyyden vuoksi, että hallituksen esityksessä ehdotettava sääntely ei estäisi sitä, että yhtiön valmistamalle tai varustamalle uudelle M-, N- tai O-luokan ajoneuvolle haettaisiin kansallinen yksittäishyväksyntä ajoneuvolain mukaisesti ja ajoneuvo rekisteröitäisiin liikenneasioiden rekisteriin, mutta poistettaisiin rekisteristä, jotta se voitaisiin hyväksyä Puolustusvoimien tyyppihyväksynnässä sotilasajoneuvoksi ja merkitä sotilasajoneuvorekisteriin. Valmistelussa olevassa ajoneuvolain täydennysesityksessä tultaisiin esittämään muutoksia muun muassa liikennekäytöstä poistoon, jotta mainittu toimenpide olisi yksiselitteisesi säännelty.

Rekisteröinti asianmukaiseen ajoneuvorekisteriin

Ministeriö toteaa, että esitys ei muuttaisi nykytilaa. Sotilasajoneuvojen ja muiden erikoisajoneuvojen valmistajan valmistama tai varustama ajoneuvo, joka on hyväksytty ja rekisteröity ajoneuvolain mukaisesti tieliikennekäyttöön, rekisteröitäisiin jatkossakin liikenneasioiden rekisteriin.

Sotilasajoneuvorekisteriin rekisteröitäisiin vain sotilasajoneuvoja. Rekisteriin ei rekisteröitäisi muita ajoneuvoja, koska sotilasajoneuvorekisteriä ei olisi tarkoitettu muiden kuin Puolustusvoimien omistamien ja hallitsemien ajoneuvojen rekisteröintiä varten.

2.1 Tieliikennelain saattueet ja saattueen vetämisen osaamisvaatimukset

Saattueista yleisemmin

Tieliikennelain 10 §:ssä säädetään tienkäyttäjien velvollisuudesta antaa esteetön kulku hälytysääni- ja -valomerkkejä antavalle hälytysajoneuvolle ja tällaisia merkkejä antavan poliisiajoneuvon tai Rajavartiolaitoksen ajoneuvon vetämälle saattueelle. Tällaisissa tilanteissa tienkäyttäjän on tarvittaessa siirryttävä sivuun tai pysähdyttävä. Säännös on poikkeus tieliikennelain pääsäännöstä, jossa tieliikenteen luottamusperiaate ja ennakointiperiaate rakentuvat tienkäyttäjien velvollisuudelle noudattaa liikennesääntöjä sekä olosuhteiden edellyttämää huolellisuutta ja varovaisuutta.

Tieliikennelain 184 §:n 1 momentin 4 kohdassa säädetään tienkäyttäjän mahdollisuudesta poiketa tieliikennelain säännöksistä poliisiajoneuvon tai Rajavartiolaitoksen ajoneuvon vetämään saattueeseen kuuluvan ajoneuvon kuljettajana. Ajoneuvon kuljettajan on tällöin noudatettava erityistä varovaisuutta, kuten kenen tahansa muunkin, jolle poikkeamismahdollisuus on säädetty.

Tieliikennelaissa eri erikseen säädetä oikeudesta vetää saattuetta tai ajaa saattueena. Laissa säädetään ainoastaan siitä, minkälainen saattue saa esteettömän kulun suhteessa muihin tienkäyttäjiin (tieliikennelain 10 §) sekä mitä erivapauksia saattuetta vetävän ja saattueeseen kuuluvien ajoneuvojen kuljettajilla on (tieliikennelain 184 §). Tiellä voi siis liikkua erilaisia saattueita, mutta kaikki saattueet eivät nauti erivapauksista. Otetaan kolme esimerkkiä:

1) Hautajaissaattueeseen tai muuhun vastaavaa saattueeseen kuuluvat tienkäyttäjät ovat velvollisia noudattamaan liikennesääntöjä ja muita tieliikennelain säännöksiä. Saattueelle ei pidä antaa esteetöntä kulkua eikä saattue saa muutenkaan erityisasemaa liikenteessä. Kyse on silti saattueesta.

2) Poliisiajoneuvon tai Rajavartiolaitoksen ajoneuvolla vedettävälle saattueelle on annettava esteetön kulku, minkä lisäksi mainittujen ajoneuvojen kuljettajat ja muut saattueeseen kuuluvat tienkäyttäjät saavat poiketa tieliikennelain säännöksistä, jos tehtävä sitä edellyttää. Saattue saa erityisaseman liikenteessä.

3) Muu viranomainen, jolla on oikeus poiketa tieliikennelain säännöksistä lain 184 §:n perusteella, voi muodostaa omasta kalustostaan saattueen, joka liittyy siihen tehtävään, johon poikkeamisperuste liittyy. Kyse on saattueesta, mutta tällaiselle saattueelle ei kuulu antaa esteetöntä kulkua. Saattueella on kuitenkin oikeus poiketa tieliikennelain säännöksistä.

Koulutus- ja osaamisvaatimuksista

Saattuetta vetävän ajoneuvon kuljettajalle ei ole nimenomaisesti säädetty koulutusvaatimuksia tai muita vastaavia vaatimuksia. Itse asiassa myöskään hälytysajoneuvon kuljettajille ei ole erikseen säädettyjä

kelpoisuus- tai koulutusvaatimuksia. Saattueen vetäminen tai hälytysajo edellyttää kuljettajalta ainoastaan ajo-oikeutta.

Koulutusvaatimukset ja muut edellytykset jäävät nykyisin viranomaisten itsesääntelyn varaan. Viranomainen voi direktio-oikeutensa nojalla edellyttää virkamiehiltään tietyn osaamistason osoittamista ennen kuin se myöntää luvan esimerkiksi kuljettaa hälytysajoneuvoa tai ryhtyä johonkin muuhun ajotehtävään, jossa vaaditaan tiettyä osaamistasoa.

Esimerkiksi poliisissa niin sanottu hälytysajokoulutus alkaa poliisin peruskoulutuksessa ja jatkuu täydennyskoulutuksena poliisiyksiköissä. Poliisi on myös antanut määräyksen, jossa se on määritellyt niin sanotut ajolisenssit erilaisia poliisin ajotehtäviä varten. Näihin vaatimuksiin sisältyy myös niin sanottu *vaativa ajotapa*, joka liittyy kiinteästi saattueiden vetämiseen.

Ministeriö toteaa yleisesti, että viranomaisten tulisi laajemminkin pohtia sitä, minkälaisia keinoja työnantajan direktio-oikeuteen liittyvä itsesääntely tarjoaa liikenneturvallisuuden parantamiseksi. Suomessa esimerkiksi poliisi, pelastuslaitokset ja ensihoitopalvelut hoitavat vuosittain tuhansia hätätehtäviä, joihin liittyy myös hälytysajoa. Samoin Rajavartiolaitoksella, Tullilla ja Puolustusvoimilla on tehtäviä, joihin liittyy hälytysajoa. Vaikka viranomaisten tehtävät voivat olla hyvinkin erilaisia, hälytysajo on silti kaikissa samanlaista. Viranomaiset voisivatkin jo nykyisin laatia yhteiset koulutus- ja osaamisvaatimukset erilaisiin ajamiseen liittyviin tehtäviin, joista hälytysajo muodostaa keskeisen osan. Yhteiset vaatimukset ja toimintatavat toisivat turvallisuutta, suoritusvarmuutta ja ennakoitavuutta viranomaistoimintaan.

Konsta Arvelin
Erityisasiantuntija