Puolustusministeriö
Försvarsministeriet
Ministry of Defence

Vastine

Hallintopoliittinen osasto
Lainvalmistelu- ja oikeusyksikkö
Vanhempi hallitussihteeri Kosti Honkanen

9.1.2023

Eduskunnan puolustusvaliokunnalle

HE 221/2022 vp.

Hallituksen esitys eduskunnalle sotilasajoneuvolaiksi ja laiksi tieliikennelain muuttamisesta

1. Sotilasajoneuvolaki

Eduskunnan puolustusvaliokunnalle sotilasajoneuvolaki esityksessä annetut lausunnot olivat pääosin esitystä kannattavia. Muutamia tarkentavia huomioita esitettiin.

Ajoneuvojen suunnittelu, testaus ja valmistaminen

Patria Oyj (jäljempänä Patria) toteaa lausunnossaan, että Patrian hallinnassa olevat ja omistamat, sotilaalliseen käyttöön tarkoitetuiksi suunniteltavat, testattavat tai valmistettavat ajoneuvot eivät ole sotilasajoneuvoja, koska niitä ei ole merkitty sotilasajoneuvorekisteriin.

Puolustusministeriö katsoo, että 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.

Liikenne- ja viestintävaliokunta kiinnittää lausunnossaan puolustusvaliokunnan huomiota siihen, että kotimaiset sotilasajoneuvovalmistajat ovat tuoneet esille huolenaiheita ehdotetun sääntelyn vaikutuksista niiden tuotekehitys-, testaus- ja vientitoimintaan.

Puolustusministeriön näkemyksen mukaan nyt käsiteltävänä olevan ehdotuksella ei pitäisi olla vaikutuksia ajoneuvojen testaus- tai kehitystoimintoihin, joita voidaan suorittaa esimerkiksi suljetuilla testausalueilla. Lisäksi ajoneuvolaissa säädetyt tyyppi- ja yksittäishyväksyntämenettelyt soveltuisivat jatkossakin ajoneuvolain soveltamisalaan kuuluvien ajoneuvojen hyväksymiseen.

Liikenne- ja viestintävaliokunta kuitenkin ehdottaa, että puolustusvaliokunta tekisi nyt käsittelyssä olevan esityksen ulkopuolelta ajoneuvolain 120 §:ään ja sen otsikkoon muutoksen kotimaisen ajoneuvoteollisuuden riittävien toimintamahdollisuuksien turvaamiseksi. Muutosehdotus on mahdollista muotoilla esimerkiksi seuraavalla tavalla:

120 §

Panssaroidun ajoneuvon tilapäinen käyttö liikenteessä.

Liikenne- ja viestintävirasto voi hakemuksesta myöntää panssaroituja ajoneuvoja teollisesti Suomessa valmistavalle yhteisölle koenumerotodistuksen, joka oikeuttaa käyttämään tilapäisesti liikenteessä koenumerokilvin 116 §:n 4 momentissa säädetyissä tarkoituksissa sellaisia ajoneuvoja, jotka on suunniteltu, rakennettu tai muunnettu asevoimien käyttöön. Koenumerotodistukseen ja koenumerokilpiin sovelletaan, mitä 116 §:n 3 ja 5 momentissa säädetään.

Liikenne- ja viestintävaliokunta tuo lausunnossaan esiin, että muutoksen myötä koenumerotodistus voitaisiin myöntää yhteisölle, joka valmistaa Suomessa teollisesti sellaisia panssaroituja ajoneuvoja, jotka on suunniteltu, rakennettu tai muunnettu asevoimien käyttöön. Lisäksi säännöksestä poistettaisiin edellytys, jonka mukaan panssaroidun ajoneuvon tulee olla pyörillä varustettu. Saadun selvityksen mukaan muutoksella voidaan varmistaa, että Suomessa ajoneuvoja valmistavat toimijat voivat lakiin perustuen käyttää tieliikenteessä erilaisia sotilaskäyttöön tarkoitettuja panssaroituja ajoneuvoja.

Puolustusministeriö kannattaa liikenne- ja viestintävaliokunnan esitystä.

Sotilasajoneuvon määritelmä

Patria nostaa lausunnossaan esiin myös Euroopan unionin sääntelyn panssariajoneuvon määritelmän.

Puolustusministeriö katsoo, että sotilasajoneuvoja koskevaa sääntelyä on tarkoituksenmukaista soveltaa ainoastaan Puolustusvoimien hallinnoimiin sotilasajoneuvoihin. Tämän voidaan katsoa olevan perusteltua myös liikenneturvallisuuden kannalta, sillä ainoastaan Puolustusvoimissa on erityisosaamista sotilasajoneuvojen käyttämiseen ja niiden käyttämisen kouluttamiseen.

Kuten Patrian lausunnossa todetaan, sotilaalliseen käyttöön tarkoitettu ajoneuvo voi kuulua joko ajoneuvolain tai nyt käsiteltävänä olevan esityksen soveltamisalaan. Olennaista on nimenomaan ajoneuvon käyttötarkoitus ja se, millä edellytyksillä ajoneuvoa voidaan käyttää tieliikennelaissa tarkoitetulla tiellä ja muualla.

Sotilasajoneuvojen luokitus määritellään tarkemmin erikseen puolustusministeriön asetuksessa, ja tarkemmasta alaluokituksesta pääesikunnan teknillinen tarkastusosasto voi antaa tarkempia määräyksiä. Näiden kautta määrittyy sotilasajoneuvojen tekniset ominaisuudet. Sotilasajoneuvojen teknisten ominaisuuksien voidaan katsoa poikkeavan siinä määrin, että luokittelu ei ole mahdollista ajoneuvolain puitteissa. Jos Puolustusvoimien ajoneuvo vastaa teknisiltä ominaisuuksiltaan ajoneuvolain vaatimuksia, ajoneuvoon sovellettaisiin ajoneuvolakia.

Sotilasajoneuvojen hankinnan osalta todettakoon, että lähtökohtaisesti sotilasajoneuvoja ei hankita tavallisen ajoneuvon hankintamenettelyssä, vaan hankinnat ovat suunnitelmallisia, edellyttävät tarkkoja teknisiä spesifikaatioita eikä hankinta käytännössä koskaan koske ainoastaan yhtä ajoneuvoa. Tarvittaessa sotilasajoneuvojen kehitystyöhön osallistutaan Puolustusvoimien puolelta vahvasti. Tekniset spesifikaatiot määrittyvät esitetyn lain sekä sen nojalla annettujen puolustusministeriön asetuksen ja teknillisen tarkastusosaston määräysten perusteella. Lisäksi on huomioitava kansainväliset sotilasstandardit.

Euroopan unionin sääntelyn osalta todettakoon, että Euroopan unionilla ei ole toimivaltaa maanpuolustuksen alalla. Tässä yhteydessä todettakoon, että sotilasajoneuvoissa oleva panssarointi poikkeaa siitä, mitä autojen ja niiden perävaunujen puiteasetuksessa todetaan.

Puolustusministeriön näkemyksen mukaan se, että laitetta ei ole tarkoituksen mukaista luokitella sotilasajoneuvoksi ennen kuin se on Puolustusvoimien omistuksessa, ei estä uudentyyppisten ajoneuvojen suunnittelua ja kehittämistä. Puolustusministeriön näkemyksen mukaan esitetyllä sotilasajoneuvolailla ei pitäisi olla vaikutuksia testaus- tai kehitystoimintaan, joita voidaan suorittaa suljetuilla testausalueilla tai tarpeen mukaan Puolustusvoimien hallinnassa olevilla alueilla.

Puolustusministeriö kannattaa Patrian esittämää muutosta ajoneuvolain 120 §:ään, minkä voidaan katsoa takaavan teollisille toimijoille riittävät toimintamahdollisuudet ja tätä kautta myös parantaa sotilasajoneuvojen hankinnan tehokkuuden kannalta olennaista kilpailuasetelmaa markkinoilla.

Puolustushallinto tulee osallistamaan asetusten ja määräysten laadinnassa eri toimijoita, kuten muissakin hankkeissaan.

Lopuksi puolustusministeriö haluaa korostaa, että Patrian esiin tuomilta osin nykytilaa ei ole ollut tarkoitus muuttaa käsiteltävänä olevassa hallituksen esityksessä. Hallituksen esityksen voidaan katsoa jopa helpottavan teollisten toimijoiden toimintaa sotilasajoneuvojen alalla.

Ajoneuvon rekisteröinti

Oy Sisu Auto Ab nostaa esiin lausunnossaan, että yrityksen valmistamat ajoneuvot ovat myös käytettävissä muiden viranomaisten toiminnassa.

Puolustusministeriö toteaa, että jotta ajoneuvo olisi määriteltävissä ja rekisteröitävissä sotilasajoneuvoksi, sen tulee poiketa teknisiltä ominaisuuksiltaan tai käyttötarkoitukseltaan siitä, mitä ajoneuvolaissa säädetään. Tarkemmat teknisten määritteet tulevat esitetyn sotilasajoneuvolain asetustenantovaltuuksien ja määräystenantovaltuuksien kautta.

Tilanne voi olla myös se, että Puolustusvoimien ajoneuvo rekisteröidään liikenneasioiden rekisteriin, jos ajoneuvon teknisissä ominaisuuksissa tai käyttötarkoituksessa ei ole ajoneuvolain vaatimuksista poikkeavaa.

Käsiteltävänä olevassa esityksessä ei ole esitetty muutettavaksi ajoneuvolain tai tieliikennelain osalta yksittäishyväksyntää tai tyyppihyväksyntämenettelyä koskevia säännöksiä. Esityksessä sotilasajoneuvolaiksi esitettään uutta Puolustusvoimien tyyppihyväksyntämenettelyä, jossa voidaan lukea hyväksi ajoneuvolain mukainen yksittäishyväksyntä tai tyyppihyväksyntä.

Puolustusministeriö haluaa vielä tuoda esiin, 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.

Oy Sisu Auto Ab toteaa lausunnossaan, että myös vastaisuudessa tulisi olla mahdollista rekisteröidä ajoneuvo myös muualle kuin sotilasajoneuvorekisteriin. Tähän ei ole esitetty muutosta ja nykytila pyritään säilyttämään.

Puolustusministeriö käsityksen mukaan sotilasajoneuvolakiesitys ei estä Oy Sisu Auto Ab:n valmistamien ajoneuvojen rekisteröintiä tieliikennekäyttöön myös muissa EU-valtioissa. Sotilasajoneuvolaissa on kyse kansallisesta ratkaisusta.

Puolustusministeriö haluaa korostaa, että jos Puolustusvoimien ajoneuvossa ei ole sinänsä mitään teknisesti poikkeavaa eikä se poikkea käyttötarkoitukseltaan ajoneuvolaissa tarkoitetuista ajoneuvoista, se rekisteröidään liikenneasioiden rekisteriin, kuten normaalitkin ajoneuvot. Jos kyse on sotilasajoneuvosta, eli siinä on erityisiä teknisiä ominaisuuksia tai käyttötarkoitus on poikkeava, jotka eivät vastaa ajoneuvolain sääntelemiä ajoneuvoja, ajoneuvo rekisteröidään sotilasajoneuvorekisteriin. On myös mahdollista, että sotilasajoneuvosta poistetaan poikkeavat tekniset ominaisuudet, jonka myötä ajoneuvo voidaan esimerkiksi myydä eteenpäin ja rekisteröidä liikenneasioiden rekisteriin.

2. Tieliikennelaki

Väistämisvelvollisuus

Liikenne- ja viestintäministeriö kiinnittää huomioon hallituksen esityksessä esitettyyn tieliikennelain 10 §:n muutokseen. Liikenne- ja viestintäministeriö katsoo, että muutos on tarpeeton siksi, että esitetyssä sotilasajoneuvolain 12 §:ssä säädetään jo siitä, että Puolustusvoimien hälytysajoneuvoihin sovelletaan sitä, mitä tieliikennelaissa säädetään hälytysajoneuvoista.

Liikenne- ja viestintävaliokunta yhtyy lausunnossaan liikenne- ja viestintäministeriön esittämään ja esittää säännöksen muotoiluksi:

> Tienkäyttäjän on liikenteenohjauslaitteella osoitetusta velvollisuudesta riippumatta annettava hälytysääni- ja -valomerkkejä antavalle hälytysajoneuvolle ja tällaisia merkkejä antavan poliisiajoneuvon tai Puolustusvoimien taikka Rajavartiolaitoksen ajoneuvon vetämälle saattueelle esteetön kulku. Tällöin on tarvittaessa siirryttävä sivuun tai pysähdyttävä.

Puolustusministeriö kannattaa liikenne- ja viestintävaliokunnan esitystä Puolustusvoimien hälytysajoneuvojen mainitsematta jättämisestä esitetyssä tieliikennelain 10 §:n 1 momentissa.

Saattueen vetäminen

Liikenne- ja viestintäministeriö kiinnittää huomiota siihen, että Puolustusvoimien henkilösuojaustehtävässä Puolustusvoimien ajoneuvon vetämässä saattueessa olevan ajoneuvon kuljettajan ei tulisi voida poiketa tieliikennesäännöistä. Lisäksi liikenne- ja viestintäministeriö katsoo, että Puolustusvoimien ajoneuvolla ei tulisi voida vetää saattuetta.

Puolustusministeriö katsoo, että Puolustusvoimien ajoneuvolla voidaan jo nykyisin vetää saattuetta siinä missä muillakin ajoneuvoilla, kuten hautasaattueet. Toki tällöin ei ole oikeutta poiketa liikennesäännöistä.

Puolustusvoimien henkilösuojaustehtävistä säädettiin omat toimivaltuudet puolustusvoimista annettuun lakiin. Muutoksen tausta oli lisääntynyt kansainvälinen yhteistyö ja poliisin rajalliset resurssit. Suomen NATO-jäsenyyden myötä Puolustusvoimien kansainvälisen yhteistyön arvioidaan lisääntyvän, mikä vaikuttaa myös osaltaan henkilösuojaustehtävien määrään. Joissain tapauksissa vierailevan valtion edustaja käyttää Suomessa omaa ajoneuvoaan. Puolustusvoimien asiantuntija-arvio tehtävien määrästä olisi 5-10 kappaletta vuodessa.

Esitetyssä muutoksessa on kyse nimenomaan siitä, että erityistä varovaisuutta noudattaen ja tehtävän sitä edellyttäessä henkilösuojaustehtävässä ja siinä vedettävässä saattueessa voitaisiin poiketa liikennesäännöistä. Esitetty 184 §:n 1 momentin 4 kohdan mahdollisuus poiketa esimerkiksi liikennesäännöistä koskisi saattueessa olevaa muuta kuin Puolustusvoimien ajoneuvoa ja sen kuljettajaa. Tätä voidaan pitää perusteltuna henkilösuojaustehtävän tarkoitus huomioiden, eli suojattavan henkilön suojaaminen.

Esitetty tieliikennelain 184 §:n 4 kohdan muutos on olennaisesti riippuvainen myös tieliikennelain 10 §:n 1 momentin muutosesityksestä. Puolustusministeriö katsoo, että ainoastaan oikeus poiketa ei riitä henkilösuojaustehtävissä, vaan olennaista olisi, että myös muilla tienkäyttäjillä olisi velvollisuus väistää saattuetta.

Esitetyllä tieliikennelain 10 §:n 1 momentin muutoksella olisi myös olennainen merkitys vastuun jakautumisen kannalta. Jos edellä mainitussa säännöksessä ei mainittaisi Puolustusvoimien ajoneuvon vetämää saattuetta, olisi liikennesäännöistä poikkeaminen kokonaisuudessaan Puolustusvoimien virkamiehen vastuulla.

Puolustusvoimien henkilösuojaustehtävissä on lain edellyttämä yhteistyövelvoite poliisin kanssa. Yhteistyö on koko lainsäädännön voimassaolon ajan toiminut erittäin hyvin. Jo Puolustusvoimien henkilösuojaustehtävistä säädettäessä sisäministeriö ja sen hallinnonalan viranomaiset katsoivat tehtävistä säätämisen tarpeelliseksi eikä sitä vastustettu. Myöskään nyt käsiteltävänä olevan hallituksen esityksen lausuntokierroksella sisäministeriö ei nähnyt esitettyjä muutoksia ongelmallisina ja lausunnon liitteenä olevassa sisäministeriön poliisiosaston lausunnossa muutosta pidettiin perusteltuna.

Saattuetta edellyttävistä Puolustusvoimien henkilösuojaustehtävistä ollaan aina yhteydessä poliisiin etukäteen ja poliisin suorittama saattueen veto on aina ensisijainen. Poliisi on pystynyt vetämään saattueen vuositasolla noin viisi kertaa, mutta Puolustusvoimien tarve on ollut suurempi. Lisäksi jo sovittujen saattueiden vedon yhteydessä poliisi on saattanut joutua priorisoimaan omia tehtäviään Puolustusvoimien saattueen vedon ohitse. Priorisointiin vaikuttavat osaltaan myös poliisin rajalliset resurssit.

Puolustusministeriö haluaa lisäksi korostaa, että poliisi voi tarvittaessa ottaa henkilösuojaustehtävän hoitaakseen tai ottaa johtovastuun henkilösuojaustehtävässä.

Yleisesti poliisin mahdollisuuksiin suorittaa tehtäviä toiselle viranomaiselle vaikuttaa myös yleinen turvallisuustilanne ja sen muutokset, jolloin Puolustusvoimille olisi oltava mahdollisuus suorittaa tehtäviä myös itse.

Yleinen viranomaisen vetämän saattueen väistämisvelvollisuus parantaisi osaltaan myös liikenneturvallisuutta, sillä muut tienkäyttäjät eivät välttämättä pysty erottamaan väistämisvelvollisuuden alaisia viranomaisia toisistaan.

Edellä sanotun perusteella puolustusministeriö ei kannata Puolustusvoimien saattueen poistamista esitetystä tieliikennelain 10 §:n 1 momentin muutoksesta.

Puolustusministeriö haluaa todeta, että henkilösuojaustehtävissä edellytettävästä koulutuksesta säädetään turvamiehen koulutuksesta, turvaamistehtävän johtajan erityisistä kelpoisuusvaatimuksista, turvamiehen virkamerkistä ja voimakeinojen käytön valvonnasta annetussa puolustusministeriön asetuksessa (287/2017). Tällä hetkellä asetuksessa ei ole erityisiä vaatimuksia ajoneuvon käytölle, mutta säännösten voimaantulon myötä asetusta muutetaan sen mukaisesti.

Puolustusvoimien henkilösuojaustehtäviä suorittavat turvamiehet käyvät jo nykyisellään Poliisiammattikorkeakoulun järjestämässä ajoneuvojen käsittelykoulutuksessa, ja turvamiehille järjestetään myös ajoneuvojen käsittelyn ylläpitokoulutusta Poliisiammattikorkeakoulussa. Tämän lisäksi turvamiehet käyvät myös Puolustusvoimien hälytysajoneuvokoulutuksen.

Liikenne- ja viestintävaliokunta esittää lausunnossaan, että puolustusvaliokunta painottaisi mietinnössään saattuetta vetävän ajoneuvon ja saattueen erottumisen tarvetta; valoin, äänimerkein ja muulla tavoin, kuten esimerkiksi ajoneuvon ulkoasun osalta. Muiden tiellä liikkujien ja väistämisvelvollisuuden toteutumisen sekä ennen kaikkea liikenneturvallisuuden kannalta on keskeistä, että muut tiellä liikkuvat voivat tunnistaa ongelmitta saattuetta vetävän ajoneuvon. Lisäksi on tarpeen painottaa poliisin ja Puolustusvoimien yhteistyön merkitystä liikenneturvallisuuden varmistamiseksi.

Puolustusministeriö pitää esitettyä painotusta selkeyttävänä.

Liikenne- ja viestintävaliokunta esittää myös, että tieliikennelain 184 §;n 1 momentin 4 kohta kuuluisi:

> 4) poliisiajoneuvon tai Rajavartiolaitoksen ajoneuvon taikka Puolustusvoimien henkilösuojaustehtävässä käytettävän ajoneuvon vetämään saattueeseen kuuluvan ajoneuvon kuljettajana;

Puolustusministeriö kannattaa 4 kohdassa tarkoitetun poikkeusperusteen sitomista Puolustusvoimien henkilösuojaustehtävään.

Liikenteenohjaaja

Poliisihallitus toteaa lausunnossaan, että liikenneturvallisuuden kannalta olisi tärkeää, että ajoneuvotarkastajalla olisi liikenteenohjaajan toimivaltuudet. Siksi ajoneuvotarkastajan rooli liikenteenohjaajana tulisi huomioida tieliikennelain 65 §:ssä, jossa tästä nimenomaisesti säädetään.

Liikenne- ja viestintävaliokunnan lausunnossa tuodaan esiin, että liikenne- ja viestintäministeriö toteaa, että jo nykyisen tieliikennelain 65 §:n 2 momentin 1, 2 ja 5 kohtien perusteella poliisi tai Liikenne- ja viestintävirasto voi määrätä ajoneuvotarkastajan liikenteenohjaajaksi.

Puolustusministeriö toteaa, että nyt käsiteltävänä olevassa esityksessä ei ole esitetty tieliikennelain muuttamista tältä osin, joten puolustusministeriö ei puolla tieliikennelain 65 §:n muuttamista tässä yhteydessä.

3. Voimaantulo

Liikenne- ja viestintäministeriö esittää lausunnossaan, että sotilasajoneuvolain voimaatulo olisi sovitettava yhteen eduskuntaan käsiteltäväksi tulevan ajoneuvolain muuttamista koskevan hallituksen esityksen kanssa.

Puolustusministeriö kannattaa liikenne- ja viestintäministeriön esittämää näkemystä