

Eduskunnan liikenne- ja viestintävaliokunta

LiV@eduskunta.fi

VIITE: Liikenne- ja viestintävaliokunnan 18.3.2020 tekemä lausuntopyyntö.

Poliisihallituksen asiantuntijan lausunto HE 17/2020 vp eduskunnalle laiksi tieliikennelain muuttamisesta ja siihen liittyviksi laeiksi; muu hallituksen esitys

1 Lausuntopyyntö

Eduskunnan liikenne- ja viestintävaliokunta on pyytänyt Poliisihallitukselta asiantuntijalausuntoa eduskunnan käsittelyssä olevasta hallituksen esityksestä laiksi tieliikennelain muuttamisesta ja siihen liittyviksi laeiksi (HE 17/2020 vp). Esityksessä ehdotetaan muutettaviksi tieliikennelakia (729/2018), ajokorttilakia (386/2011), sakon täytäntöönpanosta annettua lakia (672/2002) ja ajoneuvolakia (1090/2002).

Uutta tieliikennelakia muutettaisiin esityksen mukaan liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonalalla toteutetun virastouudistuksen vuoksi. Lisäksi lakiin lisättäisiin tieliikennekäyttöön hyväksytyjä niin sanottuja HCT-ajoneuvoyhdistelmiä ja raskaita moottorikelkkoja koskevat säännökset. Lakeihin tehtäisiin samalla myös eräitä muita korjauksia ja täydennyksiä. Lait on tarkoitettu tulemaan voimaan 1.6.2020.

Liikenne- ja viestintävaliokunta on esittänyt Poliisihallitukselle pyynnön 24.3.2020 saada asiantuntijalausunto kahdessa osassa. Ensimmäinen lausunto on pyydetty 25.3.2020 kello 14.00 mennessä koskien HCT-ajoneuvoyhdistelmien säännöksiä. Toinen lausunto, joka koskee muuta esitystä, on pyydetty saada alkuperäisen aikataulun mukaisesti 27.3.2020 kello 14.00 mennessä.

Tässä lausunnossa on käsitelty hallituksen esityksen muuta kokonaisuutta kuin sen HCT-ajoneuvoyhdistelmiä koskevia säännöksiä.

2 Poliisihallituksen asiantuntijan lausunto

2.1 Tieliikennelain voimaantulo

Poliisihallituksen asiantuntijana välitän liikenne- ja viestintävaliokunnalle Poliisihallituksen huolen tieliikennelain voimaantulosta. Valtioneuvosto on yhteistoiminnassa Tasavallan presidentin kanssa todennut Suomessa poikkeusolot koronavirusepidemian vuoksi. Poikkeusolot ovat nyt voimassa 13.4.2020 asti.

Poikkeusolot ovat poliisissa tarkoittaneet sitä, että poliisi on keskittynyt perustehtäviinsä ja keskeyttänyt vaarallisen tartuntataudin leviämisen estämiseksi tieliikennelain kokonaisuudistuksen koulutukset. Lain voimaantulo on näiltä osin uhattuna, koska poliisi ei toistaiseksi pysty valmistautumaan sillä tavalla kuin liikenteenvalvojan kuuluisi valmistautua.

Esitänkin, että Liikenne- ja viestintävaliokunta arvioisi sen, tulisiko tieliikennelain voimaantulo kokonaisuudessaan siirtää myöhemmäksi kuin 1.6.2020.

2.2 Yleistä hallituksen esityksestä

Poliisihallitus lausui hyvin laajasti tämän hallituksen esityksen luonnoksesta esityksen valmisteluvaiheessa. Esityksen lausuntopalautetta koskevassa osiossa onkin todettu, että Poliisihallituksen esittämiä asioita on otettu esityksessä huomioon. Hallituksen esitys onkin tieliikennelain sääntelyn osalta pääsääntöisesti hyvä ja huolellisesti valmisteltu, kun asiaa arvioidaan poliisitoiminnan kannalta.

Tieliikennelain lisäksi esityksessä on ajokorttilakia koskevia muutoksia. Liikenne- ja viestintävaliokunta onkin mietinnössään LiVM 9/2019 vp – *joka otettiin eduskunnan vastaukseen EV 75/2019 vp* – edellyttänyt, että valtioneuvosto arvioi ja tarkistaa viipymättä ajokieltopäätösten oikaisuvaatimus- ja valitusoikeutta koskevat säännökset siten, että ajo-oikeudenhaltijan oikeusturva säilyy riittävänä, mutta säännökset eivät aiheuta viranomaisten resursseja tarpeettomasti rasittavaa päällekkäistä oikaisu- tai valitusasioiden käsittelyä.

Esityksessä ehdotetaan, että ajokorttilain 72 §:n 3 momenttiin lisättäisiin väliaikaisen ajokiellon päättämisen perusteeksi se, että rikosasia on vireillä sakkomenettelyssä. Tämä muutos on sellainen, että se tulee helpottamaan poliisin ajokieltoimenettelyssä.

Lisäksi poliisitoiminnan kannalta on erinomaista, että tieliikennealin 187 §:ään, jossa säädetään tien sulkemisesta, ehdotetaan tienpitäjää koskevana velvollisuutena ilmoittaa tien sulkemisesta poliisille. Tämä tieto on välttämätön poliisitoiminnassa, jotta valvonta- ja hälytystehtävät saadaan hoidettua tehokkaasti avoimna olevia teitä pitkin.

Lausunnon seuraavassa osiossa on esitetty muutamia säännöskohtaisia huomioita lain sisäisen eheyden kannalta. Lisäksi liikennevirhemaksua koskevissa muutoksissa on muutamia teknisiä virheitä, jotka laajentavat tarpeettomasti liikennevirhemaksun käyttöalaa sellaiseksi, miksi sitä ei ole tarkoitettu.

Poliisin suurin huoli tieliikennelain uudistamisen osalta liittyy väistämisvelvollisuus risteyksessä -liikennemerkin sisältöön. Tunnistettuna liikenneturvallisuushaasteena on se, että liikennemerkin selitys jättää osittain auki risteyksessä olevien ajoneuvojen ajojärjestyksen. Ei siis ole selvää se, missä järjestyksessä risteyksessä olevat ajoneuvot ajavat.

Tätä on haluttu nyt selkeyttää risteyksessä kääntymisen osalta viittauksella tieliikennelain 24 §:n 2 momenttiin, jossa on säädetty kääntyjän väistämismittavuuksista. Viittaus ei kuitenkaan täysin ratkaise liikenneympäristöissä olevia tilanteita, joihin tieliikennelain 8 §:ssä säädetyn liikenteenohjaushierarkian myötä voidaan ajautua.

Väistämismittavuus risteyksessä -liikennemerkkin osalta tulisi selkeyttää ennen kaikkea ajojärjestystä koskevat kysymykset. Lisäksi tulisi huolehtia siitä, ettei liikennesääntötasoa ylemmällä tasolla oleva tienkäyttäjä joudu väistämismittavuuden osalta huonompaan asemaan suhteessa liikennesääntöjä noudattamaan. Tällainen tilanne olisi kyseessä silloin, kun pihalta tulijan väistämismittavuutta tehostetaan väistämismittavuus risteyksessä -liikennemerkillä. Tällainen on paitsi huonoa liikenteenohjausta, myös ristiriitaista tieliikenneoikeudellisen luottamusperiaatteen kanssa.

Tämän lisäksi tieliikennelain 8 §:ssä olevaa liikenteenohjaushierarkiaa tulisi selkeyttää. Tieliikennelain 8 §:ssä tulisi olla selkeä maininta siitä, että tienkäyttäjän tulee noudattaa liikennesääntöjä. Tämä selkeyttäisi liikenteenohjaushierarkian suhdetta periaatetasolla olevaan tienkäyttäjän velvollisuuden noudattamiseen liikennesääntöjä vaaran ja vahingon välttämiseksi.

2.3 Säännöskohtaisia huomioita

2.3.1 Tieliikennelaki

3 § ja 20 §. Esityksessä on ehdotettu, että säädetyn tieliikennelain 3 §:n 2 momentista siirrettäisiin osa lain 20 §:än. Siirrettävä kohta koskisi kieltoa ajaa ajoneuvoa aiheettoman hitaasti sekä tarpeettomasti äkkiä jarruttamalla. Siirtoa on perusteltu sillä, että kieltoäännös on enemmän liikennesääntö.

Tästä on helppo olla samaa mieltä ja se selkeyttää poliisin valvontaa. Samalla perusteella olisi tarkoituksenmukaista siirtää 3 §:n 2 momentti kokonaan tieliikennelain 3 lukuun, mutta siten, että se koskisi kaikkia tienkäyttäjiä, ei vain ajoneuvon kuljettajia. Sen luonteva paikka olisi kuitenkin 20 §:ssä, koska jalankulkijan osalta samasta velvollisuudesta on säädetty lain 13 §:n 1 momentissa.

8 §. Säännöksessä on määritelty liikenteenohjaushierarkia. Hierarkia muodostuu liikenteenohjaajasta, liikennevaloista, liikennemerkkeistä ja muista liikenteenohjauslaitteista sekä liikennesäännöistä.

Säännöksessä on selkeästi tuotu esille kaikki muut hierarkian tasot kuin liikennesäännöt, jotka käyvät välillisesti ilmi niiden suhteesta liikenteenohjauslaitteisiin yleensä. Liikennesääntöjen merkitystä tulisi korostaa siten, että niistä säädettäisiin 8 §:n 2 momentissa selkeällä tavalla.

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

143 §. Säännöstä ehdotetaan muutettavaksi ja pääosiltaan erittäin kannatettavaan suuntaa. Liikenneturvallisuuden kannalta olisi perusteltua, että koulukuljetuskilpi näkyisi aina myös taaksepäin. Tällä mahdollistettaisiin se, että kuljetusta takaapäin lähestyvä tienkäyttäjä kilven nähdessään ymmärtäisi ennakoita kuljetuksen lähellä olevia lapsia.

164 §. Esityksessä on tapahtunut kirjoitusvirhe, koska säännöksen 1 momentin 1 kohdan mukaan liikennevirhemaksu voitaisiin määrätä muun muassa 1–35 §:ien noudattamattomuudesta. Näin asia ei voi olla, koska mainittu säännösjakso pitää sisällään lain yleiset säännökset ja tieliikennelain periaatteet (joihin ei enää 1.6.2020 saisi perustaa sanktioitavuutta tai rangaistavuutta) sekä sellaiset liikennesäännöt, jotka koskevat jalankulkijoita.

Ajoneuvolla ajamista koskevat liikennesäännöt alkavat 17 §:ssä, jossa on säädetty ajoneuvon kuljettajaa koskevista yleisistä vaatimuksista. Jos moottorittoman ajoneuvon kuljettajan liikennevirhemaksun piiriin kuuluvat liikennesäännöt tulisi aloittaa jostakin, olisi se joko 17 §: tai 18 §.

Luontevaa olisi jättää 17 § kokonaan liikennevirhemaksun alasta, kuten on tehty 166 §:ssä. Näin 17 §:n laiminlyönti jäisi rikoslain (39/1889) 23 §:n 1 §:n 1 momentissa säädetyn liikenneturvallisuuden vaarantamisen piiriin.

Muilta osin säännöksen sisältöön ei ole huomautettavaa. Se on myös poliisitoiminnan kannalta kattava.

166 §. Esityksen perusteluissa, jotka koskevat 164 §:n alaan kuuluvia liikennevirhemaksuja, on mainittu erikseen se, että 164 §:n liikennevirhemaksulaji koskee myös tieliikennelain 53 §:n 2 momentissa säädettyjä tienkäyttäjiä eli ratsastajaa, suurikokoisen eläimen taluttajaa sekä eläimen vetämän ajoneuvon kuljettajaa. Tässä säännöksessä myös todetaan, että noudatettava moottorikäyttöisellä ajoneuvolla ajamista koskevia liikenteenohjauksen merkkejä, liikenteenohjauslaitteita ja liikennesääntöjä.

Tämä tarkoittaa siis sitä, että ratsastajan, suurikokoisen eläimen taluttajan ja eläimen vetämän ajoneuvon kuljettajan on noudatettava moottorikäyttöisen ajoneuvon kuljettajan säännöksiä, mutta liikennevirhemaksu määrätäisiin moottorittoman ajoneuvon kuljettajan liikennevirhemaksulajin mukaan. Näin ollen 166 §:n 1 momentin 1 kohdassa oleva viittaus 53 §:ään on tarpeeton, koska se on jo 164 §:n 1 momentin 1 kohdassa.

184 §. Esityksessä ehdotettava muutos ei ole yhdenmukainen esityksessä 8 §:ään ehdotettavan muutoksen kanssa. Esityksessä olevan tieliikennelain 8 §:n mukaan tienkäyttäjän on ensisijaisesti noudatettava liikenteenvalvojan antamaa merkkiä, käskyä tai kieltoa ja muun liikenteenohjaajan antamaa merkkiä. Näin ollen 184 §:ssä ehdotettavan poikkeuksen tulisi olla:

Tienkäyttäjän on kuitenkin noudatettava liikenteenvalvojan tai muun liikenteenohjaajan antamaa merkkiä. Junalle ja muulle rautatiekiskoilla kulkevalle laitteelle on myös annettava esteetön kulku.

Poliisin lisäksi liikenteenvalvojina toimivat tieliikennelain 181 §:n 1 momentin mukaan Rajavartiolaitos ja Tulli. Muutoksen myötä myös he tulisivat 184 §:n 2 momentin piiriin, joka on enemmän kuin perusteltua.

Tieliikennelain säädöslite

Liite 3.2 B5 väistämismääräys risteyksessä

Liikennemerkkin selitys jätti alkuvaiheessa epäselväksi sen, miten liikennemerkkeillä ohjatussa risteyksessä määräytyy risteyksessä olevien keskinäinen ajojärjestys. Tätä on nyt haluttu tarkentaa viittauksella tieliikennelain 24 §:n 2 momenttiin niiltä osin, kun kyse on risteyksessä kääntymisestä.

Tämä tarkennus on hyvä, mutta ei riittävä, koska se ei ratkaise kaikkia ajojärjestystilanteita. Hyvänä esimerkkinä on se, kun tienkäyttäjä on tulossa ajoneuvolla parkkipaikalta, huoltoaseman pihalta tai muulta vähäiseltä tieltä ja tätä väistämismääräystä on korostettu väistämismääräys risteyksessä -liikennemerkillä. Tällöin pihasta tulija, joka olisi liikennesäännön mukaan väistämismääräinen muuhun liikenteeseen nähden, onkin liikennemerkkin vuoksi samalla liikenteenohjaustasolla muiden tienkäyttäjien kanssa.

Tilanteissa, joissa pihan tai parkkipaikan liittymää vastapäätä on esimerkiksi katujen risteys, olisi risteyksestä vasemmalle kääntyvä väistämismääräinen pihasta väistämismääräinen risteyksessä -liikennemerkkin takaa tuliin nähden. Näin asia ei saisi olla. Tämä on toisaalta hyvä osoitus virheellisestä liikenteenohjauksesta, joka on harvinaisen yleistä.

2.3.2 Ajokorttilaki

76 a §. Säännöksessä on mainittu myös rikesakkomääräys niiltä osin, kun se liittyy ajokorttilain 64 §:n 1 momentissa, 2 momentin 3 ja 4 kohdassa sekä 65 §:ssä säädettyihin rikoksiin ja rikkomuksiin. Tieliikennelain kokonaisuudistuksen myötä kaikki sellaiset ajokorttilain vaikuttavat rikesakkorikkomukset kuitenkin korvataan liikennevirhemaksulla.

Rikesakkomääräys on toisaalta tarpeellinen, koska tieliikennelain 195 §:n 7 momentissa sekä ajokorttilain muuttamisesta annetun lain (734/2018) siirtymäsäännöksessä on todettu, että ennen tämän lain voimaantuloa tehtyihin tässä laissa tarkoitettuihin tekoihin ja laiminlyönteihin sovelletaan tämän lain voimaan tullessa voimassa olleita tämän lain ja rikesakkorikkomuksista annetun lain (986/2016) rangaistusvastuuta koskevia säännöksiä. Jos tämän lain soveltaminen johtaisi lievempään lopputulokseen, on tämä otettava huomioon rangaistusta määrättäessä. Tämän vuoksi on täysin mahdollista, että 1.6.2020 jälkeen käsiteltäisiin ennen 1.6.2020 todettuja liikenne rikkomuksia rikesakkomääräyksillä, jotka kuuluvat tällä hetkellä ajokorttilain 65 §:n piiriin.

Asiakirja on sähköisesti allekirjoitettu asianhallintajärjestelmässä. Poliisi 27.03.2020 klo 11:21. Allekirjoituksen oikeellisuuden voi todentaa kirjaa-mosta.

