

Poliisitarkastaja Heikki Ihalainen

21.2.2018

POL-2018-6984

Eduskunta  
Liikenne- ja viestintävaliokunta  
LiV@eduskunta.fi**ID-18105287**

Uusi laki kokoaa yhteen tieliikenteessä käyttäytymisen säännöt. Näitä olisivat yleiset tieliikenteen periaatteet, liikennesäännöt ja ajoneuvojen käyttämistä koskevat säännöt. Myös liikenteenohjauksesta ja ohjauksessa käytettävistä laitteista säädetään. Lain rikkomisesta voitaisiin määrätä liikennevirhemaksu Liikennevirhemaksun käyttöönottamisen edellyttää laajaa tietojärjestelmä uudistusta poliisin tietojärjestelmiin. 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.

### **Liikennevirhemaksu**

Liikenteessä määrättävien rikesakkojen muuttaminen liikennevirhemaksuiksi on kannatettavaa. Muutos tehostaa liikennevalvonnan ennalta estävyyttä näkyvyyttä lisäämällä ja parantaa poliisin taloudellisuutta sekä tehokkuutta. Liikennevirhemaksu ei kuitenkaan poista sitä ongelmaa, että poliisin automaattisessa liikennevalvonnassa käytettävien laitteiden pitää pystyä tunnistamaan kuljettaja kaikissa niissä tapauksissa, joissa myös päiväsakkojärjestelmä on voimassa, esim. ylinopeus ja vasten punaista liikennevaloa ajavat. Näissä tapauksissa tehokkuutta lisäksi, että ajoneuvon haltija tai omistaja olisi vastuussa ajoneuvolla tapahtuvista liikenne rikoksista. Rikkomuksissa, joissa liikennevirhemaksu määrätään ainoaksi seuraamukseksi, voidaan hyödyntää tunnuskilpiä ja rikkomuksia kuvaavaa tekniikkaa.

Poliisin tietojärjestelmiin tehdään isoja muutoksia ja mahdollisesti on tulossa sakkomenettelyn laajennus ja ajokieltoasioihin oma käsittelyjärjestelmä sekä viranomaisten yhteinen Vitja -järjestelmä. Liikennevirhemaksu sisällytetään osaksi tätä kokonaisarkkitehtuuria. Arvioiden mukaan liikennevirhemaksun lisääminen tietojärjestelmiin maksaa poliisille 3 - 4 miljoonaa euroa.

Konkurensstilanteissa olisi ankarimman liikennevirhemaksun euromäärä asetettava rikosoikeudellisen seuraamuksen alarajaksi. Tämä olisi omiaan lisäämään luottamusta ja uskottavuutta järjestelmän toimintaan.

*Liikennevirhemaksun tiedoksi anto.*

Lakiehdotuksessa on säädetty kahdesta erilaisesta liikennevirhemaksusta. Käytännön poliisityön kannalta on merkitystä niin sanotulla tavallisella liikennevirhemaksulla, joka annetaan tiedoksi rikkomukseen syyllistyneelle henkilökohtaisesti ja kirjallisesti. Tämän lisäksi tulisi huomioida samanlainen tiedoksiantotapa, jota nykyisin käytetään liikenneriikkomuksia koskevien rikesakkomääräysten tiedoksiannossa. Sakon ja rikesakon määräämisestä annetun lain (754/2010) 11 §:n 2 momentin mukaan rikesakkomääräys liitteineen voidaan lähettää rikkomukseen syyllistyneelle postitse hänen ilmoittamaansa tai ajoneuvoliikennerekisteristä ilmenevään osoitteeseen, jos kyseessä on moottorikäyttöisellä ajoneuvolla tehty liikenneriikkomus, johon syyllistyneen henkilöllisyys on välittömästi todettu. Rikesakkomääräys on tällöin lähetettävä viipymättä ja viimeistään kahden viikon kuluessa rikkomuksen tekopäivästä.

*161 § Ajoneuvokohtaisen liikennevirhemaksun määrääminen  
Olisi syytä lisätä mahdollisuus lähettää liikennevirhemaksu postitse myös matkapuhelimen käytöstä.*

Tavallisen liikennevirhemaksun tiedoksiannossa tulisi huomioida myös mahdollisuus hyödyntää sähköistä asiointia. Liikennevirhemaksu voidaan antaa tiedoksi a) henkilökohtaisesti ja kirjallisesti, b) postitse ajoneuvoliikennerekisteristä ilmenevään osoitteeseen tai c) sähköisesti liikennevirhemaksun saajan ilmoittamaan sähköpostiosoitteeseen. Jälkimmäisessä on tietysti aina oltava perillä siitä, että osoite on olemassa ja viesti menee perille.

Liikennevirhemaksu voitaisiin antaa tiedoksi myös tekstiviestillä tai se olisi noudettavissa viranomaisen välityspalvelimelta. Yksi vaihtoehto voisi olla myös se, että liikennevirhemaksu annetaan sähköisesti tiedoksi paikan päällä, sitä koskevat tiedot näytetään viranomaisen käyttämän sovelluksen näytöltä ja tämän jälkeen sitä koskeva asiakirja lähetetään postilla tai sähköpostilla liikennevirhemaksun saajalle.

*165 § Nopeusrajoituksen rikkomisen moottorikäyttöisellä ajoneuvolla tai raitiovaunulla*

Poliisilla on puuttumisrajoitus, jossa määritellään yhtenäinen puuttumiskynnys poliisin suorittamassa nopeusvalvonnassa sekä automaattisen että perinteisen liikennevalvonnan osalta.

*166 § Liikennevirhemaksu 100 euroa on vähäinen rangaistus liikennevalon osoittaman velvollisuuden noudattamatta jättämisestä.  
Poliisihallitus esittää 200 euron liikennevirhemaksua.*

176 § Vastuu ajoneuvokohtaisesta liikennevirhemaksusta  
Ajoneuvokohtaisen liikennevirhemaksun vastuussa tulisi huomioida ehdotetun tieliikennelain 186 §:ssä säädetyn CBE-direktiivin mahdollistaman tiedonhankinnan huomioiminen. Tehokkaamman järjestelmän kannalta olisi parempi, että vastuu ajoneuvokohtaisesta liikennevirhemaksusta ei perustuisi pelkästään kansallisen rekisterin tietoihin, vaan myös CBE tiedonvaihdossa saatuihin tietoihin. Esimerkiksi Suomessa automaattiseen liikennevalvontaan tallentunut kuva virolaisesta autosta johtaisi siihen, että virolaisen auton tiedot ja omistajatiedot hankittaisiin tieliikennelain 186 §:n mukaisesti tai kansallisten yhteyspisteiden kautta. Tämän jälkeen ajoneuvokohtainen liikennevirhemaksu kohdistettaisiin kansallisten säännösten

mukaan ajoneuvon omistajalle tai haltijalle. Koska kyse olisi hallinnollisesta seuraamuksesta, ei se loukkaisi ulkomaalaisen valtion suvereniteettia.

*Käyttövastaavasta pitäisi säätää, että katsastuksessa todetaan, että käyttövastaava on ajoneuvoihin merkitty silloin, kun auton rekisteritiedoissa ei ole omistajana tai haltijana luonnollista henkilöä.*

Esitutkintalain velvollisuuden poistuminen vähäisissä vahingoissa säästäisi poliisin resursseja ilman että kansalaisten oikeusturva merkittävästi vähenisi, koska olosuhteet tapahtumapaikalla on helppo dokumentoida eikä vakuutusyhtiöt nykyäänkään ole sidottuja poliisin ratkaisuihin. Henkilövahinko-onnettomuudet tutkittaisiin ja niissä olisi aikaa tehdä laadukkaampaa työtä.

### **Muut lainkohdat**

#### *27 § Ajoneuvon ajaminen suojatien yli*

Ajoneuvolla suojatietä lähestyttäessä on noudatettava erityistä varovaisuutta ja ajettava sellaisella nopeudella, että ajoneuvon voi tarvittaessa pysäyttää ennen suojatietä. Jalankulkijalle, joka on suojatiellä tai valmistautuu menemään sille, on annettava esteetön kulku.

Jos ajoneuvo tai raitiovaunu on **pysähtynyt tai pysäköity viittä metriä lähemmäs suojatietä**, sitä ei saa ohittaa ajoneuvolla pysäyttämättä, ellei ohittajan ja ohitettavan väliin jää suojakoroketta tai vapaata ajokaistaa. Jos näkyvyys suojatielle on rajoittunut muulla tavoin, ajoneuvolla on hidastettava ja tarvittaessa pysäytettävä ennen suojatietä.

*Ehdotetaan lisättäväksi viisi metriä säännöksen selkeyttämiseksi.*

#### *36 § Pysäyttäminen ja pysäköinti*

Taajamassa vasemmalle puolelle tietä pysäyttäminen ja pysäköinti on sallittu myös kaksisuuntaisella tiellä, jos se ei vaaranna eikä haittaa liikennettä.

*Ehdotetaan poistettavaksi, koska sinänsä pysäköinti ei vaaranna liikennettä, mutta esim. kuorma-autolla lähtemisessä vasemmalta puolelta jää katvealueita, jotka voivat vaarantaa liikennettä.*

#### *71 § Liikenteenohjauslaitteen asettaminen*

*Ennen liikennemerkkien asettamista poliisia pitäisi ehdottomasti kuulla, ainakin silloin kun alennetaan nopeusrajoituksia ja sitten jätetään liikennevalvonta poliisille vaikka olisi järkevää tehdä samalla muitakin muutoksia liikenneympäristöön.*

*Poliisi on usein asiantuntija näissä asioissa koska liikkuu tiellä ja saa palautetta kansalaisilta ja usein huomioi paikalla olevat käytännön ongelmat.*

#### *98 § Teknisen laitteen käyttäminen*

Ajoneuvossa ei saa ajon aikana käyttää teknistä laitetta tai järjestelmää siten, että sen käyttäminen haittaa tai vaarantaa ajoneuvolla ajamista. Moottorikäyttöisen ajoneuvon kuljettaja tai raitiovaunun kuljettaja ei saa ajon aikana käyttää viestintävälinettä siten, että pitää sitä kädessään.

*2 momentti ehdotetaan muutettavaksi*

*Moottorikäyttöisen ajoneuvon kuljettaja tai raitiovaunun kuljettaja ei saa ajon aikana pitää viestintävälinettä kädessään.*

Käytön valvonta on alkuperäisen sanamuodon mukaan mahdotonta.

*105 § Talviaikana käytettävät renkaat*

Jos sää tai keli sitä edellyttää, marras-, joului-, tammi-, helmi- ja maaliskuun aikana on käytettävä talvirenkaita, joiden kulutuspuoleen pääurien syvyys on vähintään 3,0 millimetriä, seuraavissa ajoneuvoissa:

*Esitetään muutettavaksi joului-helmikuun aikana käytettävä talvirenkaita ja muina aikoina jos sää tai keli sitä edellyttää.*

*183 § Ajon estäminen päihtymyksen vuoksi*

*On tärkeä ennalta estävyyden kannalta. Jos katsotaan ongelmalliseksi, niin ehkä voisi olla maininta 0,1 mg/l uloshengitysilmaa seulonta-alkometrikokeessa.*

*Useissa maissa on rattijuopumusrajat ovat alhaisempia ja tämä pykälä mahdollistaisi puuttumisen alempiin alkoholimääriin ilman että veisi poliisin resursseja.*

*184 § Poikkeukset velvollisuudesta noudattaa liikennesääntöjä*

*Kiireellisessä hälytysvalmiudessa oleva poliisiauto pitää pystyä pysäköimään aina niin, että siihen on näköyhteys poliisiauton sisällä olevan aseistuksen ja ilkivallan takia.*

*187 § Tien tilapäinen sulkeminen*

*Etenkin nopeuskilpailujen osalla vastuu pitäisi olla edelleen poliisilla. Myös muiden tapahtumien kuten urheilukilpailujen takia suljettavista teistä päättämisen siirtäminen tienpitäjälle ei ole ongelmatonta.*

*Ongelmat korostuvat nopeuskilpailujen ja etenkin rallikilpailujen osalta. Ralleihin kuuluu usein monia erikoiskokeita, jotka käydään pienillä teillä ja joista monet ovat yksityisiä teitä. Nykytilanteen etuna on se, että asia saadaan hoidettua yhdellä päätöksellä ja liikenteenohjaajan määrääminen on voitu esimerkiksi rallien tai muiden yleisötapahtumien osalta käsitellä samassa yhteydessä tien tilapäisen sulkemisen kanssa. Rallien ja muiden tilaisuuksien järjestämiseen liittyy usein tien sulkemisen lisäksi myös yleisötilaisuutta koskevan ilmoituksen käsittely, joka on poliisin tehtävä ja on voitu käsitellä samalla kertaa.*

Liite 5 taulukko 1

Ajoneuvon suurin sallittu nopeus

Poliisilla on käytössään uusia ns. kevyitä kuorma-autoja, joiden kokonaismassa on alle 4000 kg. Autoja käytetään raskaan liikenteen valvonnassa ja joukkojen hallinta -tehtävissä. Joukkojenhallinta -tehtävissä ajetaan pitkiä siirtymiä 8 poliisimiehen kuormalla annettaessa virka-apua koko maan kattavasti ja usein virka-avun antamiselle on myös kiire. Näillä autoilla pitäisi saada ajaa nopeusrajoitusten mukaisesti. Poliisimiehille annetaan erityiskoulutusta autolla ajoon.

Liite 5 taulukko 2

Moottorikäyttöisen ajoneuvon sekä hinattavan ajoneuvon tai hinattavien ajoneuvojen muodostaman ajoneuvoyhdistelmän suurin sallittu nopeus (99 §)

Henkilö- tai pakettiauton sekä tähän kytketyn, luokittelumassaltaan enintään 750 kg painoisen perävaunun suurin sallittu nopeus 100 km/h. Tämä yhdistelmän nopeuden nosto olisi selvästi liikenneturvallisuutta

heikentävä muutos. Valvonnassa usein juuri nämä O1-luokan perävaunut ovat huonoimmassa kunnossa. Niitä kun ei nykyisen lainsäädännön voimassa ollessa ole tarvinnut määräaikaikatsastaa.

Kuntovikoina ovat esim: laakeriviat, jousitus- ja iskunvaimennusviat, valojen epäkuntoisuudet ja rungon ja rakenteen viat. Tämän hetken lain säädännössä kyseiseen perävaunuluokkaan ei myöskään ole pakollista asentaa talvirenkaita. Lisäksi valvonnassa on havaittu usein puutteita kuorman sidonnassa. Yksityishenkilöt omistavat Suomessa paljon juuri tämän koko luokan perävaunuja. Kansalaisilla on usein puutteelliset tiedot kuorman sidonnasta ja sidontavälineistä. Lisäksi perävaunun käsittelystä ja sen käyttäytymisestä erilaisissa liikenteen ääritilanteissa kansalainen tietää melko vähän.

Liitteet

Jakelu

Jakelun mukaan

Tiedoksi