

1087/2001

Annettu Helsingissä 22 päivänä marraskuuta 2001

Sisäasiainministeriön asetus kulkuneuvon pysäyttämistä

Sisäasiainministeriön päätöksen mukaisesti säädetään 7 päivänä huhtikuuta 1995 annetun poliisilain (493/1995) 54 §:n 3 momentin nojalla, sellaisena kuin se on laissa 315/2001:

1 § Perusteet

Poliisin toimivaltuuksista pysäyttää ajoneuvo tai kulkuneuvo taikka määrätä se pysäytettäväksi säädetään tieliikennelaissa (267/1981) ja tieliikenneasetuksessa (182/1982), maastoliikennelaissa (1710/1995) sekä poliisilaissa.

2 §

Poliisin merkinantojen ja määräysten tulee olla selvästi havaittavia ja ymmärrettäviä. Merkin tarkoituksen ja kohteen tulee olla yksiselitteinen. Merkki on annettava kyseiselle liikennevälineelle laissa tarkoitetulla ja yleisesti käytetyllä tavalla. Pysäytysmerkki voi olla myös suullisesti, käsimerkein tai muutoin yleisesti tunnistettavin merkein annettu. Merkki tulee antaa siten, että kuljettajalla on mahdollisuus tunnistaa, että merkin antaja on poliisi. Poliisin pysäytysmerkeistä tieliikenteessä säädetään erikseen tieliikenneasetuksessa.

3 §

Jos poliisin antamaa pysäytysmerkkiä ei noudateta, on merkki tilanteen niin vaatiessa toistettava seuraamalla pysäytysmerkin tai -käskyn laiminlyönyttä kulkuneuvoa. Jos tieliikenteessä seuraamisen aikana joudutaan poikkeamaan yleisistä tieliikennesäännöistä, on noudatettava tieliikennelain 48 §:n sekä tieliikenneasetuksen 52 §:n säännöksiä sekä hälytysajosta annettuja ohjeita.

4 §

Kulkuneuvon pysäyttämässä voidaan joutua turvautumaan voimakeinoihin (pakkopysäyttäminen). Poliisin oikeudesta käyttää voimakeinoja säädetään poliisilain 27 §:ssä.

5 §

Poliisin tavoitteena pakkopysäytystilanteessa tulee olla pakenijan turvallinen ja viivytyksetön pysäyttäminen sekä paon jatkumisen estäminen. Poliisin toimenpiteet on suoritettava aiheuttamatta suurempaa vahinkoa tai haittaa kuin on välttämätöntä tehtävän suorittamiseksi. Erityisesti on otettava huomioon sivullisten turvallisuus. Poliisi ei omalla toiminnallaan saa aiheuttaa tarpeetonta vaaraa. Lisäksi on otettava huomioon kohdehenkilöiden turvallisuus sekä poliisin oma työturvallisuus. Vaaraa aiheuttavan menettelytavan sijasta tulee harkita vaihtoehtoisia keinoja tilanteen ratkaisemiseksi. Olosuhteiden niin vaatiessa poliisilla on oikeus luopua toimenpiteestä.

Tätä asetusta ei sovelleta hätävarjelutilanteisiin. Tässä asetuksessa selostettuja periaatteita ja menetelmiä voidaan kuitenkin noudattaa hätävarjelutilanteessa soveltuvin osin.

6 § Taktiikka

Tavanomaisissa poliisitehtävissä kulkuneuvoa pysäytettäessä on noudatettava poliisitoiminnan yleisiä periaatteita. Toimenpiteet on suoritettava hienotunteisesti ja asiallisesti. Kaikenlaisten korostettujen toimintatapojen käyttäminen on näissä tilanteissa kiellettyä. Pysäytettävää ei tule pitää vaarallisena, ellei siihen

ole perusteltuja syitä.

7 §

Ennakkoon tulee varautua pysäyttämistoimiin silloin, kun joudutaan tilanteeseen, missä pysäytettävä ei noudata annettua pysäytysmerkkiä.

Varautumistoimia ovat muun muassa pysäytyspaikan ja -hetken valinta, ajoneuvotiedustelun tekeminen ennen pysäytysmerkin antamista niissä tilanteissa, joissa se on tarpeen ja mahdollista, seuraaminen pysäytysmerkkiä näyttämättä, lisäävun pyytäminen, liikenneympäristön hyväksikäyttö sekä sellaisten menettelytapojen välttäminen, jotka liian aikaisin paljastavat poliisin ja toiminnan pysäytettävän kulkuneuvon suhteen.

8 §

Seuraamisessa toistetaan pysäytysmerkki ja käytetään tarvittaessa hälytyslaitteita. Mikäli kohde pakenee, tapahtuu seuraaminen hälytysajona. Seuraamisen aikana pyritään kohteen tunnistamiseen ja tilanteen kokonaisarviointiin. Välittömässä läheisyydessä seuraavien partioiden määrää on pyrittävä rajoittamaan. Muiden käytettävissä olevien partioiden tehtävänä on ennakoida pakenevan suunta ja varautua mahdolliseen pakkopysäytykseen. Pakeneva on pyrittävä ohjaamaan turvallisimmille ja pakkopysäytykseen soveltuville tieosuuksille.

Tilanteen kokonaisarvion perusteella tulee myös harkita tehtävän siirtämistä tutkintapainotteiseksi.

9 §

Pakenemis- ja pakkopysäytystilanteiden johtamisesta on soveltuvin osin voimassa, mitä poliisin johtamisesta on säädetty tai erikseen määrätty. Useiden partioiden osallistuessa pakenevan kulkuneuvon seuraamiseen on mahdollisuuksien mukaan erikseen määrättävä tilannejohtaja.

Johtosuhteista ja niissä tapahtuvista muutoksista on tiedotettava toimintaan osallistuville.

10 §

Viestiliikenteessä hälytyskeskuspäivystäjä määrää toimintakanavan. Viestiliikenteen tulee olla päivystäjän valvomaa, kurinalaista ja pääasiassa yleis- kenttä- ja tilannejohtajan välistä. Muut toimintaan mahdollisesti osallistuvat partiot ilmoittavat lyhyesti sijaintinsa ja varustuksensa sekä kuittaavat annetut tehtävät. Partioiden välisen viestiliikenteen tulee olla mahdollisimman niukkaa.

Pakkopysäytystoimenpiteestä, erityisesti piikkimaton tai esteen käyttämisestä, on ilmoitettava ennakkoon kaikille toimintaan osallistuville.

11 §

Poliisiyksiköissä on ennakkoon varauduttava pakkopysäytystilanteisiin. Ennakkosuunnitelmissa tulee ottaa huomioon muun muassa tarpeelliseksi harkittu yhteistoiminta toisten poliisiyksiköiden kanssa, pakkopysäytykseen soveltuvien paikkojen kartoitus ja valinta sekä mahdolliset sovellettavat toimintamallit.

12 §

Voimakeinojen käyttäminen

Aloitettujen voimakeinojen käytöstä on luovuttava, jos tilanne on muuttunut sellaiseksi, ettei edellytyksiä voimakeinojen käynnistämiseen enää ole olemassa.

Pakkopysäyttämässä on otettava huomioon liikenneympäristö, liikenteen vilkkaus, liikenne-, sää-, keli- ja valaistusolosuhteet, kuljettajan todennäköinen tila, pysäytettävän kulkuneuvon laatu ja nopeus sekä muut pysäyttämiseen vaikuttavat seikat. Erityistä huomiota on kiinnitettävä sivullisten turvallisuuteen.

Ennen toimenpiteisiin ryhtymistä on pakeneva kulkuneuvo mahdollisuuksien mukaan pyrittävä ohjaamaan turvalliselle pysäytyspaikalle sekä alentamaan sen nopeutta. Pakkopysäyttämässä voidaan käyttää 13—21

§:ssä mainittuja voimakeinoja.

13 §

Kulkuneuvolla uhkaaminen on pakenevan kulkuneuvon kiinteässä tuntumassa hälytyslaittein tapahtuvaa seuraamista. Kulkuneuvolla uhkaamisen tarkoituksena on saada kuljettaja luopumaan pakenemisestä.

14 §

Piikkimaton käytön tarkoituksena on pakenevan kulkuneuvon pysäyttäminen tai nopeuden alentaminen. Piikkimattoa käytetään esteen tai sulun avulla kavennetulla ajoradan osalla. Pysäytettävälle on mahdollisuuksien mukaan näytettävä pysäytysmerkki. Piikkimatto on pyrittävä tekemään mahdollisimman havaittavaksi. Muu liikenne on mahdollisuuksien mukaan pysäytettävä riittävän etäälle piikkimatosta tai ohjattava kiertotielle.

Moottoripyörän pysäyttämiseen piikkimattoa voidaan käyttää vain, jos kuljettajaa voidaan pitää vaarallisena toisen hengelle tai terveydelle, piikkimaton havaittavuus on varma ja pysäytettävä saadaan ajatettua piikkimattoon alhaisella nopeudella.

15 §

Kulkuneuvoa voidaan käyttää pysäyttämiseksi sulkuna, hidastamalla edellä ajamalla pakenevan kulkua, kiilaamalla ja kulkuneuvon kiinni ajamalla.

Pakkopysäytystilanteessa poliisikulkuneuvossa on käytettävä hälytyslaitteita. Edellä selostettuja menettelytapoja käytettäessä on otettava erityisesti huomioon pysäytettävän kulkuneuvon laatu, kulkuneuvojen välinen painoero sekä käytetty nopeus.

16 §

Este tarkoittaa pysäytettävän kulkuneuvon reitille asetettuja esineitä tai rakennelmia, joiden avulla pyritään estämään pakenevan kulku. Pysäyttämiseksi ei saa käyttää estettä, josta voi törmäyksen yhteydessä aiheutua erityistä vaaraa.

Kulkuneuvoa voidaan käyttää esteenä muodostamalla sen avulla suoja kohteen, esimerkiksi saattueajoneuvon, ja sitä kulkuneuvolla uhkaavan väliin. Esteen käytössä on soveltuvin osin huomioitava piikkimaton käytölle 14 §:ssä säädetty edellytykset.

17 §

Sulku tarkoittaa ajoradan kaventamista tai kulkusuunnan katkaisemista kulkuneuvon avulla. Sulkua voidaan käyttää nopeuden alentamiseen tai pakenevan ohjaamiseen halutulle reitille.

18 §

Edellä ajamisella estetään kulkuneuvon eteneminen alentamalla ajonopeutta vähitellen. Pysäytysyrityksestä on luovuttava, jos näyttää ilmeiseltä, että pysäytettävä ajaa tarkoituksella poliisikulkuneuvon kiinni tai lähtee ohittamaan poliisikulkuneuvoa paikassa, jossa näkyvyys on riittämätön, tiellä on kohtaavaa liikennettä taikka ohittamisesta aiheutuu muuta vaaraa.

19 §

Kiilaamisella estetään pakenemisen jatkuminen vaikuttamalla pysäytettävän kulkuneuvon ajolinjaan sivusuunnassa. Lisäksi kulkuneuvojen koskettamista toisiinsa on mahdollisuuksien mukaan varottava, kiilaamisen kohteena olevalle on annettava riittävä mahdollisuus kulkuneuvonsa pysäyttämiseen, kiilaamista ei tule käyttää suurilla nopeuksilla liikuttaessa ja erityisesti on varottava esteeseen kiilaamista.

20 §

Kiinniajamisella estetään liikkuvan kulkuneuvon kulku. Kiinniajamista voidaan käyttää tilanteissa, joissa

ajonopeudet ovat suhteellisen alhaiset. Moottoripyörään saa ajaa kiinni vain silloin, kun sen kuljettajaa voidaan pitää vaarallisena toisen hengelle tai terveydelle.

21 §

Kulkuneuvon pysäyttämistä ampuma-aseella säädetään erikseen poliisin aseenkäyttöä koskevassa määräyksessä (SM-2000-710/Tu-417, 18.8.2000) seuraavaa: kulkuneuvon pysäyttämiseen ei saa käyttää voimakeinona ampuma-asetta, ellei ole kyseessä välittömästi uhkaavan rikoksen tai muun vaarallisen teon tai tapahtuman estäminen. Tällöin poliisimies voi asettakin käyttäen pysäyttää välitöntä vakavaa vaaraa jonkun hengelle tai terveydelle aiheuttavan henkilön toiminnan. Päätöksen aseenkäytöstä tulee perustua kohdehenkilön välittömästi tilannetta edeltäneeseen toimintaan, aseistautumiseen, häiriytyneisyyteen taikka niihin rinnastettaviin syihin. Mikäli kulkuneuvossa on useampia henkilöitä, tulee edellytykset täyttyä kaikkien osalta.

22 §

Maastokulkuneuvoa pakkopysäyttettäessä sovelletaan seuraamista tai kulkuneuvolla uhkaamista ja erittäin painavin perustein kiilaamista tai kiinniajamista.

Mopoa pakkopysäyttettäessä sovelletaan kulkuneuvolla uhkaamista tai kiilaamista. Jos kuljettajaa voidaan pitää vaarallisena toisen hengelle tai terveydelle, voidaan käyttää samoja keinoja kuin moottoripyörää pakkopysäyttettäessä.

Vesikulkuneuvoa pakkopysäyttettäessä sovelletaan seuraamista, kulkuneuvolla uhkaamista ja erittäin painavin perustein kiinniajamista. Vesikulkuneuvon ohjaamiseen voidaan käyttää estettä tai sulkua. Vesikulkuneuvolla tarkoitetaan tässä vesiliikennelain (463/1996) mukaista kulkuneuvoa.

Raidekulkuneuvoa pysäyttettäessä poliisin tulee ottaa yhteyttä liikenneohjauskeskukseen ja neuvotella erikseen mahdollisista käytettävissä olevista pysäytyskeinoista.

Poliisilla ei ole toimivaltuutta määrätä ilma-alusta laskeutumaan.

23 § Koulutus

Poliisioppilaitosten ja -yksiköiden tulee antaa voimankäyttökoulutuksen yhteydessä kulkuneuvon pysäyttämiseen ja pakkopysäyttämiseen liittyvien asioiden koulutusta. Erityisesti on painotettava voimakeinojen oikeaa mitoittamista, taktisia menetelmiä, ampuma- ja kaasuaseen käyttömahdollisuuksia sekä käytännön harjoittelua.

24 § Ilmoituksen tekeminen

Poliisimiehen velvollisuudesta viivytyksettä tehdä ilmoitus esimiehelleen tehtävän suorittamisen yhteydessä syntyneestä muusta kuin vähäiseksi katsottavasta henkilö- tai omaisuusvahingosta säädetään poliisilain 49 §:n 1 momentissa.

25 § Uudet menetelmät

Sisäasiainministeriö päättää mahdollisista uusista pakkopysäytysmenetelmistä ja niiden käytöstä.

Tämä asetus tulee voimaan 30 päivänä marraskuuta 2001.

Tällä asetuksella kumotaan sisäasiainministeriön 11 päivänä marraskuuta 1996 antama määräys kulkuneuvon pysäyttämistä (8/96).

Helsingissä 22 päivänä marraskuuta 2001

Sisäasiainministeri
Ville Itälä

Polisiylitarkastaja
Pertti Luntiala