Välitä, muista – ennakoi.
LIIKENNETURVA

5.2.2018 Dnro: 327/2775

Eduskunta
Lakivaliokunta

LIIKENNETURVAN LAUSUNTO HALLITUKSEN ESITYKSESTÄ TIELIIKENNELAIKSI JA ERÄIKSI SIIHEN LIITTYVIKSI LAEIKSI (HE 180/2017)

1 Seuraamusjärjestelmä ja siihen liittyvä menettely (liikennevirhemaksu)

Tehokas ja riittävä valvonta on olennainen osa liikenneturvallisuuden parantamista ja ylläpitämistä. Hallituksen esityksessä ehdotetaan merkittävää muutosta nykyiseen sanktiojärjestelmään erityisesti lievien liikennerikkomusten seuraamuksiin liittyen. Liikenneturvallisuuden kannalta ei sinänsä ole merkitystä, kutsutaanko seuraamusta rikesakoksi vai liikennevirhemaksuksi, eikä sillä, käsitelläänkö teot tai teon kiistämiset käräjäoikeudessa vai hallinto-oikeudessa.

Liikennevalvonnan toimivuus liikenneturvallisuuden edistäjänä edellyttää myös sitä, että valvonnan ja sanktiojärjestelmän yleinen hyväksyttävyys on korkealla tasolla. Se voi toteutua vain, jos valvontaa kohdistetaan laajasti tieliikenteen rikkeisiin, tienkäyttäjiä kohdellaan tasapuolisesti ja annetut sanktiot ovat oikeassa suhteessa teon paheksuttavuuteen. Tärkeää on myös se, että valvonta on mahdollisimman virheetöntä, ja virhetapauksissa seuraamuksen saaneen henkilön valitustie ja oikeusturva on taattu.

Liikenneturva kannattaa tehokkaan ja mahdollisimman vähän oikeusjärjestelmää rasittavan menettelyn käyttöönottoa, millä voitaisiin edelleen tehostaa valvontaa, niin automaattista kuin perinteistäkin liikenteen valvontaa. Liikennevirhemaksuun esitetty järjestelmä voi sopia lievimpien massarikkomusten käsittelyyn. Toisaalta lakimuutoksen perusteluissa ei käy selkeästi ilmi, miksi tehokkaaseen lopputulokseen ei voitaisi päästä nykyistä rikesakkojärjestelmää kehittämällä.

Liikennevirhemaksuun liitetystä näyttövelvollisuuden siirtämisestä ajoneuvon omistajalle, haltijalle tai tilapäiselle käyttäjälle todetaan perusteluissa, että sen ” voitaisiin sanoa heikentävän jossain määrin näiden oikeusturvaa”. Lisäksi suuri kynnys tulisi olemaan muutoksenhaun maksullisuus. Nämä yhdessä saattavat johtaa tilanteeseen, jossa joko sanktiot (mm. toistuvista virheistä koituva ajokorttiseuraamus) eivät kohdistu välttämättä rikkeen tehneeseen henkilöön, jos syyttömäksi itsensä kokeva henkilö ei viitsi lähteä muutoksen hakuun sen vaivan ja maksullisuuden vuoksi. Näistä saattaa olla seurauksena, että valvonnan yleinen hyväksyttävyys olennaisesti laskee nykyisestä.

Uudistuksessa kannatettavaa on se, että rikkomusluettelot ja rikkomuksista koituvat seuraamukset olisivat selkeästi yksilöity laissa. Esimerkiksi ylinopeuksista määrättävät seuraamukset vastaisivat ehdotuksen mukaan pitkälti nykyisiä rikesakkoja. Poikkeuksena tästä yli 60 km/h nopeusrajoitusalueella tapahtuvan 16 – 20 km/h ylinopeuden rikesakko/liikennevirhemaksu alenisi 200 eurosta 170 euroon. Varsinkin ylinopeuksien osalta seuraamusjärjestelmän muu-

tokset eivät juurikaan muuttaisi niitä ongelmakohtia, joista ylinopeuksien seuraamusjärjestelmää on kritisoitu (alhaisilla tuloilla suuri ”muuttumattoman rangaistuksen” ylinopeusalue sekä suuremmilla tuloilla iso rahamääräinen muutos siirryttäessä rikesakosta/liikennevirhemaksusta päiväsakkojärjestelmään).

2 Jalankulkijan heijastimen käyttöä ja pyöräilijän kypärän käyttöä koskevan säännökset

Liikenneturva pitää erittäin tärkeänä, että jalankulkijan heijastimen käyttöä ja pyöräilijän kypäränä käyttöä koskevat säännökset säilyvät tieliikennelaissa. Lakiehdotuksessa heijastinta (13 §) ja pyöräilykypärää (92 §) koskevat kirjaukset noudattavat sanamuodoltaan nykyisen tieliikennelain ilmaisua ”… on **yleensä** käytettävä…”, minkä tarkoituksena on se, että kyseessä on suositusluonteinen säännös, eikä käytön laiminlyönnistä ole säädetty seuraamusuhkaa. Ilmaisua on yleensä-sanan käytön vuoksi pidetty juridisesti epämääräisenä. Lisäksi sanktioimattomiin sääntöihin liittyen on pohdittu, tarvitaanko lakiin sanktioimattomia oikeusohjeita, joskin tässä yhteydessä on syytä muistaa, että lainsäädännössä on muuallakin sääntöjä ilman seuraamuksia.

Heijastin ja kypärä ovat tärkeitä ja liikenneturvallisuutta parantavia varusteita, ja niiden käyttöön tulee Liikenneturvan arvion mukaan jatkossakin ohjata myös lainsäädännöllä, vaikka käyttämättömyyttä ei haluttaisikaan sanktioitavaksi rikkeeksi. Samalla kun uudessa laissa ehdotetaan sanktioidut liikennerikkeet selkeästi yksilöitäväksi, Liikenneturva ehdottaa, että ” yleensä”-ilmauksesta luovutaan ja heijastimen ja pyöräilijän kypärän käyttöä koskevan säännöksen sanamuodoksi voitaisiin ottaa”… on käytettävä…”. Tällöin 6 luvussa ei olisi heijastimen ja kypärän käyttämättömyydelle yksilöityä seuraamusta (liikennevirhemaksua). Menettely olisi nykyistä yksinkertaisempi ja selkeämpi.

Pyöräilykypärän käyttöä koskevalla lain säännöksellä ja valistuksella kulttuuri on muuttunut kypärämyönteiseksi. Liikenneturvan kyselytutkimuksen mukaan Suomessa 69 % kannattaa nykymuotoisen pyöräilykypäräpykälän säilyttämistä. Kansainvälisissä tutkimuksissa pyöräilykypärälainsäädännön on selkeästi todettu lisäävän kypärän käyttömäärää monissa eri maissa. On myös syytä ottaa huomioon, että nykymuotoinen kypäräsäännös sopisi myös kaupunkipyöräjärjestelmään, eikä sanktioimaton sääntö ei myöskään syö poliisin valvontaresursseja. Pyöräilykypärän suojavaikutus on hyvin selkeä. Tutkimus, joka on laajin maailmassa tehty meta-analyysi pyöräilykypärän suojavaikutuksesta, osoittaa, että pyöräilykypärän käyttö laski päävammojen todennäköisyyttä 51 %, vakavien päävammojen 69 %, kasvovammojen 33 % ja kuolettavien päävammojen 65 %.

Tieliikennelain jalankulkijan heijastimen käyttöä koskeva säännös tuli voimaan vuonna 1982. Suomi on ollut em. sääntelyssä edelläkävijä, ja tällä lainsäädännöllä on edistetty turvallisuutta.

Heijastimen käytön osalta huomautamme siitä, että hallituksen esityksessä sanamuoto ehdotetaan muutettavaksi ”jalankulkijan on pimeällä liikkuessaan…”, kun nykyinen sanamuoto on ”…pimeän aikana liikkuessaan…”. Nykyisen sanamuodon tarkoitus on se, että myös valaistulla tiellä liikkuessaan jalankulkijan tulee käyttää heijastinta. Tämä nimenomainen laajennus säädettiin koskemaan myös valaistuja teitä 1.1.2003 alkaen. Nyt lakiin ehdotettu muutos saattaisi hämärtää pykälän tarkoitusta, ja johtaa käsitykseen, että vaatimus koskisi jälleen vain valaisemattomia tienosia. Tievalaistulla alueella valaistus on kyllä jalankulkijan näkemiseen riittävä, mutta olosuhteissa, joissa vastaantulevien autojen valot ja mahdollisesti sade tai muut sääolosuhteet vielä vaikeuttavat jalankulkijan havaitsemista, on tievalaistus täysin riittämätön jalankulkijan näkymiseen. Toisin sanoen jalankulkijan heijastin on tärkeä varuste myös valaistulla tiellä pimeään aikaan.

3 Sääntöjen selkeys

Tieliikennelain tarkoitus on, että säännöillä luodaan tietty järjestys liikenteeseen, mikä ilmenee erityisesti väistämisvelvollisuutta koskevissa säännöissä. Näiden tulee olla eri tilanteisiin selkeät ja yksinkertaiset. Suurelta osin lakiehdotuksessa on pystytty parantamaan sääntöjen selkeyttä nykyisestä, mutta esityksessä on myös joitakin epäselvyyttä lisääviä ehdotuksia.

Esimerkiksi 22 pykälän viimeisessä momentissa on ehdotettu tietyissä tilanteissa käännyttäessä kaistanvalintaa joustavoittava säännös: ”*Jos risteävällä ajoradalla on ajosuunnassa kaksi tai useampia ajokaistoja, saa ajoneuvolla poistua risteyksestä* ***sopivinta*** *ajokaistaa käyttäen muu liikenne huomioon* ottaen.” Tämä jättää epäselväksi sen, mikä on väistämisvelvollisuus kyseisessä tilanteessa – kun nykyisessä tieliikennelain perusteella tilanne tulkittaisiin kaistanvaihdoksi, jonka perusteella ajojärjestys on selkeä.

Hieman vastaava epäselvä väistämisvelvollisuustilanne on muodostumassa ehdotuksessa esitetyllä uudella liikennemerkillä E30, jolla osoitettaisiin kahden ajokaistan yhdistyminen siten, että ajoneuvoilla siirrytään vuorotellen jatkuvalle kaistalle. Merkin tarkoitus on pohjimmiltaan hyvä, mutta käytännössä konfliktitilanteissa merkin kuvallinen viesti johtaa epäselvyyteen väistämisestä. Liikennemerkin symbolikieli ja kuvion väri eivät kuvaa hyvin merkin tarkoitusta.



Tieliikenteen periaatteissa (2 luku) on 4 §:ssä tuotu tieliikennelakiin uusi käsite ”Tienkäyttäjän ennakointivelvoite”, mikä sinänsä on hyvä ja kannatettava periaate. Epäselväksi jää kuitenkin se, mikä on kyseisen periaatteen suhde liikennesääntöihin, esimerkiksi kaistanvaihtajan velvollisuuksiin tai väistämisvelvollisuuksiin. Jos esimerkiksi kaistanvaihtaja kolaroi viereistä kaistaa ajaneen kanssa – mikä on kaistanvaihtajan velvoite (35 §) suhteessa viereistä ajaneen ennakointivelvoitteeseen (4 §).

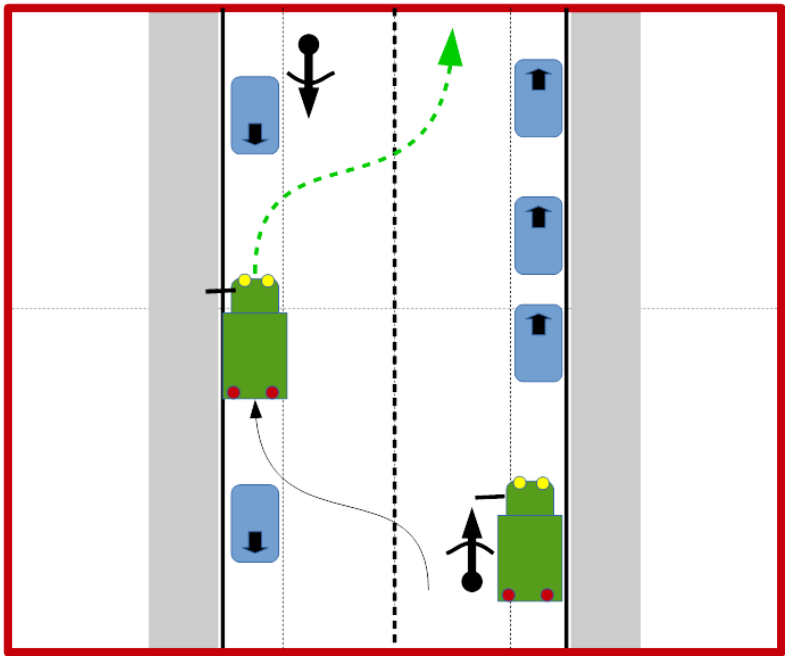
Myös nykylaista tutu tienkäyttäjän yleinen huolellisuus- ja varovaisuusvelvollisuus kuuluisi ehdotuksen mukaan tieliikenteen periaatteisiin. Epäselvyys koskee myös tämän velvollisuuden ja ennakointivelvoitteen keskinäistä tulkintaa sekä tämänkin periaatteen suhdetta liikennesääntöihin. Nykyinen huolellisuus- ja varovaisuusvelvollisuus on käytännössä sovellettu ja hyväksi havaittu säännös.



Kokonaan uusi liikennemerkki olisi merkitykseltään ”Vähimmäisnopeus”, joka ilmaisisi ajoneuvon nopeuden, ”jota ei saa alittaa, ellei liikennetilanne sitä edellytä”. Merkin käyttötarkoitus jäi perusteluissa epäselväksi – mihin merkkiä tarvitaan? Mikä on ”liikennetilanne”, joka sallisi alemmalla nopeudella ajamisen. Kirjaimellisesti tulkittuna esimerkiksi erittäin huono ajokeli sallisi nopeuden alittamisen vasta sitten, kun se on vaikuttanut liikennetilanteeseen siten, että liikennetilanne edellyttäisi nopeuden alittamisen.

Talvi- ja nastarengassäännösten (105 §) aikarajoituksiin esitetään muutoksia siten, että määräykset olisivat kalenteriajan lisäksi sidottu ”jos sää tai keli sitä edellyttää”-ilmaukseen. Liikenneturva on kannattanut ehdotusta edellyttäen, että tilanne, jolloin ”sää tai keli sitä edellyttää” on samalla tavalla yksiselitteisen selvää sekä tienkäyttäjille että liikenteen valvojille.

Ehdotettu uudistus, joka sallisi taajamissa pysäyttämisen ja pysäköinnin vasemmalle puolelle, on sinänsä sääntönä selkeä, mutta saattaa johtaa tilanteisiin, joissa tienkäyttäjien luottamus- ja ennakointivaatimukset joutuvat koetukselle. Säännös tietyissä tilanteissa sujuvoittaisi esimerkiksi jakeluliikenteen kuorman purku- ja lastaustilanteita, pysäköintipaikan etsimistä jne. Toisaalta, esimerkiksi vasemmalla puolella pysäköidyn ajoneuvon liikkeellelähtö ja liittyminen liikennevirtaan olisi hankalaa, jakeluautolla peileistä toisella kaistalla takaapäin tulevien ajoneuvojen varmistaminen vaikeaa sekä hämärän tai pimeän aikaan pysäköivien tai liikkeelle lähtevien ajoneuvojen valojen ”värikoodin” väärinpäin oleminen muita tienkäyttäjiä hämmentävää.



Kuva Vasemmalle puolelle pysäköinti osittain sujuvoittaisi, osittain aiheuttaisi vaaratilanteita, esimerkiksi jakeluliikenteessa.

Tieliikennelain kokonaisuudistus on koko kansaa ja kaikkia tienkäyttäjiä koskettava uudistus. On tärkeää, että lain sanamuodot ja esitystapa tuodaan mahdollisimman hyvin nykypäivää ja jopa tulevaisuutta palvelemaan. Edellä esiin nostetut ehdotuksen kohdat ovat nimenomaisesti sellaisia kohtia, joissa katsomme, että sääntöjen selkeys tienkäyttäjille ei täysin toteudu.

LIIKENNETURVA

ANNA-LIISA TARVAINEN
Anna-Liisa Tarvainen
Toimitusjohtaja

JUHA VALTONEN
Juha Valtonen
Tutkimuspäällikkö