21.2.2018

Eduskunnan lakivaliokunta

Aihe: Hallituksen esitys eduskunnalle tieliikennelaiksi ja eräiksi siihen liittyviksi laeiksi (HE 180/2017 vp)

Autoliitto kiittää mahdollisuudesta saada lausua tässä asiassa. Olemme olleet kuultavana ja antaneet samassa asiassa kirjallisen asiantuntijalausunnon Liikenne- ja viestintävaliokunnalle. Tuossa lausunnossa olemme laajemmin ottaneet kantaa esitettyihin liikennesääntöjen muutoksiin ja niiden tulkintaan. Tässä lausunnossa keskitymme erityisesti lakivaliokunnan arvioitavana oleviin kysymyksiin.

Johdanto

Nykyinen tieliikennelaki on osoittautunut ja muotoutunut varsin toimivaksi järjestelmäksi. Sen aikana liikenneturvallisuus on parantunut siitä huolimatta, että lisääntynyt liikenne on monimutkainen ja hankala kokonaisuus hallittavaksi. Liikennesäännöt luovat edellytykset, mutta viime kädessä asenne ja toimintatavat ratkaisevat liikennejärjestelmän toimivuuden ja turvallisuuden. Liikenteessä ollaan mukana erilaisilla valmiuksilla ja kyvyillä. Sieltä löytyvät vastuulliset ja vastuuttomat, rehelliset ja rikolliset, terveet ja sairaat, eli koko elämän kirjo. Sanotaan, että hyvät ihmiset tulevat toimeen huonoillakin säännöillä, mutta huonot eivät minkäänlaisilla. Viime kädessä mitkään säännöt, rangaistukset tai mikään valvonta ei riitä takaamaan turvallisuutta, jos valtaosa liikenteessä mukana olevista ei koe sääntöjä mielekkäiksi ja sisäistä sekä noudata niitä ilman kiinnijäämisriskiä. Hyvän turvallisuustilanteen paraneminen edellyttää sitä, että kaikki tekevät aina parhaansa muiden ja oman turvallisuuden varmistamiseksi.

Nyt lausunnolla olevassa esityksessä korostetaan monessa kohdin sitä, että pyöräily on tärkeä liikennemuoto. Valtakunnallisen henkilöliikennetutkimuksen 2012 mukaan matkasuoritteesta 72 % tehdään henkilöautolla jalankulun ja pyöräilyn osuuden jäädessä yhteensä neljään prosenttiin. Tavaraliikenteessä tieliikenteen osuus on 65 % tonnikilometreistä ja 88 % tonneista. Voidaan siis todeta, että henkilöautoliikenne ja tieliikenne ovat ylivoimaisesti tärkeimmät liikennemuodot Suomessa. Niiden toimivuus, turvallisuus ja sujuvuus ovat koko yhteiskunnan toiminnan kannalta ratkaisevassa asemassa. Tämä asia pitää myös huomioida lainsäädäntöä uudistettaessa.

Luottamusperiaate

Nykyisen tieliikennelain ja liikennejärjestelmän keskeinen periaate on ns. luottamusperiaate, jonka mukaisesti tienkäyttäjät voivat luottaa siihen, että muut noudattavat liikennesääntöjä. Luottamusperiaate on sujuvan liikenteen perusedellytys. Luonnoksessa puututaan tähän keskeiseen periaatteeseen korostamalla uuden käsitteen kautta tienkäyttäjän ennakointivelvoitetta. Tämä korostaa velvollisuutta ottaa huomioon, että liikenteen toinen osapuoli ei välttämättä noudatakaan liikennesääntöjä esimerkiksi laiminlyömällä väistämisvelvollisuutensa. Mielestämme ennakointivelvoitteen painottaminen lisää tulkinnanvaraisuutta. Nykytilassa luottamusperiaate on ollut toimiva ratkaisu, eikä se ole aiheuttanut ongelmia. Luottamusperiaate ei poista tienkäyttäjän huolellisuusvelvoitetta, eikä se nytkään ole ehdoton ja yksipuoleisesti oikeuksia luova periaate.

Autoliitto ry
Hämeentie 105 A
PL 35
00551 Helsinki

Automobile and Touring Club of Finland
Hämeentie 105 A, P.O.Box 35
FIN-00551 Helsinki Finland

puh. /tel. +358 9 7258 4400
fax +358 9 7258 4460
e-mail: autoliitto@autoliitto.fi
www.autoliitto.fi

trade reg. no FI02010093
reg.ass.no 108558
domicile Helsinki

Hallituksen esityksen perusteluissa ei ole selviä perusteluja muutostarpeelle eikä muutosten vaikutusarviota.

Liikennevakuutusjärjestelmä on moottorikäyttöisten ajoneuvojen ja perävaunujen lakisääteinen vakuutusjärjestelmä. Luottamusperiaatteella on keskeinen rooli liikennevakuutusjärjestelmässä arvioitaessa osapuolten tuottamusta. Liikennevakuutuksesta korvauksia maksettaessa arvioidaan kaikkien osapuolten tuottamus onnettomuuden syntymiseen. Tässä arviossa luottamusperiaatteella on keskeinen merkitys. Luottamusperiaatteen kaventaminen merkitsisi sitä, että sääntöjä noudattaneen liikennevakuutuksesta maksettaisiin entistä useammin korvauksia myös sille osapuolelle, joka on rikkonut liikennesääntöjä. Käytännössä osapuolten välillä tehdään tuolloin yleensä syyllisyydenjako. Tämän seurauksena vakuutuksenottajien korvausmenot kasvaisivat, kun useamman vakuutuksen bonukset laskisivat yhdessä vahinkotapahtumassa ja monessa tapauksessa käytettäisiin lisäksi vapaaehtoista kaskovakuutusta. Tämä muutos nostaisi liikennevakuutusmaksuja erityisesti nyt kun yksi ja sama bonus voi olla sidottu useampaan ajoneuvoon.

Nykytilan muuttamiselle ei ole esitetty sellaisia perusteita, että tienkäyttäjän ennakointivelvoitteesta tulisi säätää esitetyllä tavalla. Sen toteutuminen nykymuodossa on selkeä ja riittävä käytäntö.

Seuraamusjärjestelmä

Luonnoksessa esitetään uuden hallinnollisen liikenne- ja tieliikennevirhemaksun käyttöönottoa osassa tieliikenteen liikennerikkomuksia. Tämän lisäksi jäljelle jäisivät päiväsakko, rikesakko, poliisin sakkomääräys, ajokiellot ja rikosuhrimaksu. Kun alkuperäisen liikenne- ja viestintäministeriön esityksen mukaisesti ei ole enää tarkoitus laajentaa kiinteän sakon soveltamista nykyisestä, niin erityisiä perusteluja uuden sakkojärjestelmän käyttöönottoon ei ole enää olemassa. Siinäkin tapauksessa että soveltamisalaa olisi laajennettu yli 20 km/h nopeuden ylityksiin, se olisi voitu toteuttaa nykyisessä rikesakkojärjestelmässä. Hallituksen esityksen luonnoksessa esitetty kiinteän sakon soveltamisalan laajentaminen 30 km/h ylityksiin saakka on pohjoismaisen ja eurooppalaisen seuraamusjärjestelmän mukainen ja kannatettava uudistus. Se tulisi ottaa mukaan tieliikennelakiin.

Nyt esitetyssä mallissa lisättäisiin entisestään seuraamusjärjestelmiä ja prosessuaalisia toimintatapoja muutoksenhakuteineen nykyisten kirjavien järjestelmien rinnalle. Kokonaisuudesta muodostuisi niin sekava, että se vaarantaisi kansalaisten oikeusturvan. Järjestelmä, jossa osa samanlaisista teoista vain johtuen niiden moitittavuuden asteen erosta, menisivät joko hallinto-oikeus- tai rikosoikeusprosessiin, olisi epäselvä ja tarpeeton.

Nykyinen ehdollinen rikesakko on osoittautunut varsin toimivaksi järjestelmäksi. Luonnoksessa esitetty haltijavastuu todistustaakan kääntämisineen ei kuulu oikeusvaltion periaatteisiin ja hyvään seuraamusjärjestelmään. Muutos mahdollistaisi seuraamusten kohdistumisen ilmoituksenvaraisesti ilman tekijän henkilöllisyyden varmistamista. Tämä menettely on jo tällä hetkellä hallintomenettelyssä oikeusturvan näkökulmasta kyseenalainen, kun ajokieltoja voidaan määrätä ylinopeussakkojen perusteella henkilöille, jotka eivät todistetusti ole ajoneuvoa itse kuljettaneet. Esitetty toimintatapa ei ole perustuslain mukainen.

Luonnoksessa on esitetty ylinopeuksissa seuraamusten ulottamista 0-5 km/h:ssa ylinopeuksiin. Nykyinen todellinen valvontatoleranssi rikesakon osalta on käytännössä vähintään 0-6 km/h:ssa. Alle 7 km/h ylityksissä voidaan käyttää huomautusta. Esitetty puuttumiskynnyksen todellinen alentaminen vaikuttaisi käytännössä samalla tavalla, kuin nopeusrajoituksen alentaminen. Jatkossa osa kuljettajista ajaisi varmuuden vuoksi selvästi alle nopeusrajoituksen. On myös sanottu, että poliisi ei tule puuttumaan 0-6 km/h nopeuden ylityksiin, jos asia on näin, niin silloin tästä tulisi säätää laissa. Lainsäätäjän ei tule ulkoistaa rangaistavuuden rajasta päättämistä poliisille vaan päättää siitä itse. Herää kysymys, miksi säätää sellainen laki, jota ei ole tarkoitus soveltaa?

Juha Sipilän hallituksen esitys tuplata tieliikenteen sakkojen määrät valtiontaloudellisista syistä osoittautui perustuslain vastaiseksi. Samalla tuli selväksi, että sakot ovat kriminaalipoliittisin syin

määrättäviä rangaistuksia ja verot ovat valtiontalouden työkalu. On kuitenkin ilmiselvää, että automaattivalvonta on lisännyt asiaa ymmärtämättömien intohimoja kerätä lisää tuloja valtiolle. Liikennevalvonnasta vastuullinen poliisin edustajakin on todennut, että Kehä I:n tehostettu automaattivalvonta on raha-automaatti.

Pääkaupunkiseudulla Kehä I:llä ei sen sijaan ole pystytty osoittamaan parantunutta liikenneturvallisuutta automaattivalvonnan lisäämisen ja tehostetun sakotuksen jälkeen. Asiasta tehdyssä tutkimuksessa ei tapahtuneiden todellisten onnettomuuksien perusteella voitu aineiston vähäisyyden vuoksi päätellä yhtään mitään. Lievää nopeuksien alentumista kuitenkin havaittiin (todennäköisesti myös tutkimuksen aikana aloitettujen tietöiden johdosta), ja tällä perusteella pääteltiin laskennallisesti, että onnettomuudet vähenevät. Jopa kuolonkolarien sanotaan vähenevän merkittävästi, vaikka niitä ei ole tieosuudella aiemminkaan tapahtunut. Ilman tieteellistä tutkimustakin on selvää, että nopeuden lähestyessä nollaa onnettomuudet vähenevät ja niiden vaikutukset lievenevät.

Haltijavastuun käyttöönotto, syyllisyysolettamasta luopuminen ja käännetyn todistustaakan soveltaminen tekisivät valtion sakkotulojen kerryttämisestä vaivatonta toimintaa. Tämä ei kuitenkaan ole oikeusturvan kannalta hyväksyttyä. Hyvä liikennejärjestelmä toimii siten, että kansalaiset mieltävät sen oikeaksi ja noudattavat sitä oma-aloitteisesti. Toimivaa järjestelmää ei pidä tuhota muuttamalla puuttumiskynnystä tavalla, joka vaarantaa yleisen sääntökunnioituksen.

Sinänsä hyvä ja kannatettava esitys pienten toistuvien rikkeiden rajaamisesta ulos ajokieltojärjestelmästä on toteutettavissa myös rikesakkojärjestelmässä. Siihen ei tarvita hallinnollista liikennevirhemaksua.

Esityksessä on arvioitu muutoksen vaikutuksia rikosuhrimaksun kertymiseen. Sinänsä olisi oikein, että rikosuhrimaksu kerättäisiin niistä rikoksista, joista aiheutuu uhreja. Nyt maksu on verhottu perustuslain kannalta kyseenalaiseksi lisärangaistukseksi sinne, mistä sakkotuloja saadaan perittyä. Oikeudellinen epäkohta tulisi korjata ilman hallinnollisiin maksuihin siirtymistäkin kohdistamalla maksut niihin rikostyyppeihin, joiden seurauksena aiheutuu tarvetta rikosuhripäivystyksen tai muiden rikosuhripalvelujen käyttöön.

185 §

Alkoholia nauttineen kuljettajan, jonka veren alkoholipitoisuus ei kuitenkaan vielä täytä rattijuopumuksen tunnusmerkistöä, ajaminen voitaisiin luonnoksen mukaan keskeyttää, kunnes elimistössä ei enää ole havaittavaa määrää alkoholia.

Säännökseen liittyy useita ongelmia. Puuttumiskynnyksen ja ajon estämisen tarpeellisuuden arvioinnin kriteerit ovat konditionaalimuotoilulla (”voisi”) jätetty täysin avoimiksi. Oikeusturvan kannalta tällainen harkintavalta on kestämätöntä. Käytännössä kyseessä on määräaikainen ajokielto teosta, joka ei ole rangaistava. Luonnoksen perusteluista jää epäselväksi olisiko se luonteeltaan turvaamistoimenpide vai varoitustyyppinen rangaistus.

Epäselväksi jää myös se, miten ajon estämistä valvottaisiin tai miten kiellon rikkomisesta rangaistaisiin. Kokonaisuudessaan liikkumisen rajoittaminen ei-rangaistavaksi määrätyn seikan perusteella soveltuu huonosti meidän oikeusjärjestelmäämme, varsinkin kun huomioidaan se, ettei näiden kuljettajien osuus onnettomuuksissa poikkea täysin selvistä kuljettajista.

Liikennemerkit ja opastimet

Liite 3, taulukko 5, kohta 30



Vetoketjuperiaate on sinänsä hyvä ja toivottava toimintatapa. Ongelmaksi muodostuu kuitenkin se, että mikäli liikennemerkillä ajojärjestystä sekoitetaan, siitä seuraa tulkinnallisia tilanteita kolaritapausten vastuukysymyksiä selviteltäessä ja lisääntyviä kustannuksia liikennevakuutusten bonusmenetysten muodossa (kts. s.1 kohta Luottamusperiaate). Nykyinen järjestely on parempi ja suomalaisetkin ovat oppimassa vähitellen vapaaehtoisen vuorotteluperiaatteen käytön ilman tätä liikennemerkkiä ja varsinaiseen ajojärjestykseen puuttumista.

Lopuksi

Kokonaisuudessaan luonnokseen sisältyy paljon hyviä uudistuksia, mutta moni asia vaatii laajempaa kokonaisarviointia ja tarkennuksia. Nykyisen tieliikennelain tulkinnassa hankalaksi osoittautuneiden käsitteiden, kuten tie- ja piha-alue, yksityisalue ja suljettu alue, maastoliikenne ja vähäiset tiet, tulkinnanvaraisuus ei poistu nyt ehdotetussa uudistuksessa.

Kunnioittavasti,



Pasi Nieminen

Autoliitto Ry