

Asia: LVM/417/03/2013

Hallituksen esitysluonnos tieliikennelaiksi ja eräksi siihen liittyviksi laeiksi

Lausunnonantajan lausunto

Voitte kirjoittaa lausuntonne alla olevaan tekstikenttään

Esitys liikenerikkomusten siirtämisestä hallinnolliseen menettelyyn on kyseenalainen. Dekriminalisointi on kannanotto, jolla dekriminalisoitavan teon moitittavuus muuttuu vähäisemmäksi, tai jolla moitittavuus poistetaan käytännössä kokonaan. Jos hallinnollisen virhemaksun taso pysyy suunnilleen samana kuin aikaisemmin rikesakkojen taso ja ajokielto lisäseuraamuksena samalla tavalla kuin aikaisemmin, maksujen rangaistusluonteisuus ei sinänsä muutu miksikään. Käsitteiden kanssa pelaaminen herättää lähinnä epäilyksiä, millä motiiveilla kansalaisen oikeusturvaa halutaan näissä asioissa heikentää.

Ajokiellon yhdistäminen hallinnollisen virhemaksun lisäseuraamukseksi alleviivaa edellä mainittua. Perusteluissa ajokieltoa kuvataan lähinnä ”turvaavana toimenpiteenä”, mutta käytännössä ajokielto yleisesti ottaen käsitetään nimenomaan rangaistuksena.

Jos kuljettaja määrätään ajokieltoon sillä perusteella, ettei hän toistuvien rikkeiden perusteella sovi kuljettamaan ajoneuvoa liikenteessä, menettelyssä ei ole toisaalta mitään mekanismia millä varmistettaisiin tai edesautettaisiin millään tavalla kuljettajan soveltuvuutta ajoneuvon kuljettamiseen liikenteessä ajokiellon päättymisen jälkeen.

Myöskään sitä miten paljon rikkeiden välillä on ajettu ei huomioida mitenkään, on kuitenkin vähän eri asia kerätä vuoden aikana kolme rikettä 6000 kuin 60 000 kilometrin ajomäärällä. Näin ollen ajatus ajokiellosta vain ja ainoastaan turvaavana toimenpiteenä ei välttämättä ole sellaisenaan uskottava.

Esityksessä myönnetään että liikennevalvonnassa on tarkoitus siirtyä yhä enemmän automaattivalvontaan. Tältä osin tarvittaisiin vähän parempaa tarkastelua nimenomaan

liikenneturvallisuuden osalta. Automaattivalvonnan liikenneturvallisuutta lisäävä vaikutus pitäisi pystyä osoittamaan ja ainakin tällä hetkellä tutkimustieto asiasta on ristiriitaista. Poliisin näkyvä valvonta rauhoittaa liikennevirtoja paremmin.

Kaikenkaikkiaan esityksen tästä osasta jää vahva mielikuva siitä, että pyrkimys on maksimoida näiden virhemaksujen tuottoa käänteisen todistustaakan ja jonkin asteisen haltijavastuun avulla, liikenneturvallisuuteen liittyvien seikkojen ollessa toissijaisia. Moniko pienituloisen esim. uskaltaa lisäkustannusten pelossa riitauttaa asiaansa hallinto-oikeudessa siinäkin tapauksessa että virhe tapahtuu?

Perustuslaillisen itsekriminointisuojaan lisäksi esitys murentaisi toteutuessaan myös oikeudenkäyntikaaren 17. luvun 17 § säädettyä oikeutta olla todistamatta omaa lähisukulaista vastaan. Perusoikeuksien murentamiselle tulisi olla huomattavasti taloudellisen hyödyn tavoittelua painavimmat perustelut.

Esityksessä esitetään myös virhemaksun piiriin ”häiritsevää tai tarpeetonta ajoa”. Miten tarkalleen ottaen määritellään se, milloin ajo on ”häiritsevää ja tarpeetonta”? Mikäli asioita ei ole selvästi määritelty, syntyy helposti tilanne jossa eri valvojat määräävät virhemaksuja eri kriteereillä eikä kansalainen välttämättä voi laista suoraan tietää mikä on sallittua ja mikä ei. Miten ympäripyöreällä määrittelyllä tehty pykälä takaa kansalaisten tasavertaisen kohtelun?

Kun samalla asian riitauttaminen muutetaan hallinto-oikeuteen siirtämällä potentiaalisesti suhteettoman kalliiksi, tulkintojen oikeellisuus saattaa myös jäädä tarkastamatta. Pahimmillaan tämä saattaa johtaa mielivaltaan kansalaista kohtaan.

Nopeusrajoitusten osalta voitaisiin huomioida ajoneuvokannan kehitys ja nostaa moottoriteiden nopeusrajoitus Euroopassakin yleiselle 130km/h tasolle. Nopeusrajoitukset on pääasiassa määritetty huippukuorman mukaan, joka käytännössä rajoittuu ruuhka-aikoihin aamulla ja illalla. Suomi on harvaan asuttu maa ja erityisesti kantatieverkon hyvä vetävyys edesauttaa taloudellisten toimijoiden toimintaa varsinkin ”ruuhka-Suomen” ulkopuolella. Nykyisestä nopeusrajoitusratkaisusta aiheutuu kuitenkin käytännössä se, että ruuhka-ajan mukaan mitoitettu maksiminopeus rajoittaa liikennevirtoja 24h päivässä, 7 päivää viikossa, vaikka todellinen tarve kohdistuu arkipäiviin ja klo 7-17 väliselle ajalle. Taajama-alueen ulkopuolelle voitaisiin säätää korotettu nopeus ruuhka-ajan ulkopuoliselle ajalle. Tämä on mahdollista tehdä esim. aikaan sidotuilla liikenneopasteilla vähän samaan tapaan, kuin esim. Saksassa opasteissa voi olla erilaisia nopeusrajoituksia eri olosuhteita varten.

Hätävilkkujen käyttäminen varoituksena muille tiellä liikkujille yllättävästä tilanteesta pitäisi sallia, käytäntö esimerkiksi Saksan moottoriteilla on sellainen, että jos liikennevirta hidastuu yllättäen, takana oleville viestitään siitä hyvissä ajoin hätävilkkuja käyttämällä, jolloin takana olevat tietävät

tilanteen hyvissä ajoin ennen kun pystyisivät muuten havaitsemaan tilanteen. Tämä saattaisi vähentää yllättävien tilanteiden takia syntyviä onnettomuuksia ja lisäisi yhteispeliä liikenteessä.

Liikenteen sujuvuuden kannalta olisi hyvä sallia moottoripyörille ns. ”lane splitting”, eli kaistojen välissä tapahtuva ohittaminen hitaissa nopeuksissa. Tämä on normaali käytäntö lähes kaikkialla Euroopassa ja olisi hyödyllinen ruuhkien purkamisen kannalta. Suomi on yksi harvoista maista missä käytäntö on edelleen kielletty.

Miikka Haarala