

ROVANIEMEN HOVIOIKEUS

Valtakatu 10-12, 96200 Rovaniemi
 Puh. 029 564 1800, Fax 029 564 1850
 rovaniemi.ho@oikeus.fi

5.5.2017

20/2017

Liikenne- ja viestintäministeriö
 kirjaamo@lvm.fi

Liikenneneuvos Kimmo Kiiski
 kimmo.kiiski@lvm.fi

Lausunto hallituksen esitysluonnokseksi tieliikennelaiksi ym.

Liikenne- ja viestintäministeriö on pyytänyt Rovaniemen hovioikeudelta lausuntoa hallituksen esitysluonnoksesta tieliikennelaiksi ja eräiksi siihen liittyviksi laeiksi. Liikenne- ja viestintäministeriön liikenneneuvos Kimmo Kiiskan kanssa on sovittu (Kiiski/Gyldén 4.4.2017), että lausunnon antamiselle annettua määräaikaa jatketaan 5.5.2017 saakka.

Rovaniemen hovioikeus esittää lausuntonaan asiassa seuraavaa.

Liikennesäännöt

Hovioikeus pääsääntöisesti kannattaa liikennesääntöihin esitettyjä muutoksia, joiden ensisijaisena tarkoituksena on liikenteen joustavoittaminen.

Yksittäisten liikennesääntöihin esitettyjen muutosten osalta hovioikeus toteaa, että pysäköinnin salliminen kaksisuuntaisella tiellä myös tien vasemmalla puolella tai pyöräilyn salliminen yksisuuntaisella tiellä myös vastakkaiseen suuntaan ovat sellaisia muutoksia, jotka voivat aiheuttaa enemmän häiriötä tai vaaratilanteita kuin joustavoittaa liikennettä. Samoin lain 46 §:ssä tarkoitettu pyöräkatu, jolla autoilu olisi sallittu, mutta väistämisvelvollinen pyöräilijöihin nähden, voi olla ongelmallinen ja turvallisuusriski.

Suojatien merkitseminen liikennemerkillä ja ajoratamaalauksella on periaatteessa hyvä, kannatettava ja turvallisuutta edistävä muutos sen sijaan, että vain jompikumpi merkintätapa riittää. Jos tiellä tai kadulla on vain jommallakummalla merkinnällä varustettu suojatie, tämä voi olla sekä autoilijan että jalankulkijan kannalta hämäävää ja aiheuttaa vaaratilanteita. Lisäksi ainakin Pohjois-Suomessa ajoratamaalaukset ovat useita kuukausia vuodessa lumen ja jään peittämiä, jolloin niiden olemassaoloa ei voi havaita. Sen vuoksi on tärkeää, että suojatien alue on merkitty liikennemerkkein ja ajoratamaalauksin.

Tiealueen määrittäminen laissa ja sitä koskevassa hallituksen esityksessä on hyvä ja selkeyttävä asia, mukaan lukien myös sen, mikä ei ole tiealuetta. Myös moottorikelkkatien käsitteen käyttöönotto on tarpeen.

Sen sijaan erotusalueen käyttöönotto käsitteenä erottamaan tien eri osia (ajoratoja toisistaan, ajoradan pyörätiestä) on harhaanjohtava. Pohjois-Suomessa poronhoitoalueella erotusalue on poronhoitoon vakiintunut termi. Tieliikenteen käsitteenä erotusalue on vaikeasti hahmotettavissa ja epämääräinen.

Myöskään siirtyminen yksivärijärjestelmään (valkoiseen) ajoratamerkinnoissa ei ole yksinomaan hyvä asia, eikä siihen pidä mennä pelkästään kustannussyistä. Nykyisin sulkuviiva merkitään keltaisella. Valkoisella merkittyä sulkuviivaa ei tienkäyttäjien keskuudessa ymmärretä samalla tavalla ehdottomaksi määräykseksi.

Talvirenkaiden käytön liittäminen sääolosuhteisiin kuukauden sijaan on hyvä uudistus. Samoin se, että sääntö on sama koko maassa.

Virheenä lakitekstissä ja sen perusteluissa voidaan pitää holhoojan käsitteen uudelleen käyttöönottoa. Esimerkiksi sivulla 195 todetaan, että alle 15-vuotiaan lapsen holhooja tai ajoneuvon kuljettaja vastaa lapsen turvalaitteen käytöstä. Perheoikeus on luopunut sanan holhooja käytöstä jo yli kymmenen vuotta sitten. Lapsella on huoltaja, yleensä äiti ja isä. Taloudellisissa asioissa lapsella on edunvalvoja, yleensä hänen huoltajansa. Holhooja on vanhentunut käsite, eikä sitä tule käyttää tässäkään yhteydessä. Oikea tapa on puhua lapsen huoltajasta.

Hovioikeus ei pidä hyvänä luopua lainsäädännössä jalankulkijan heijastimen käyttösuosituksesta tai polkupyöräilijän kypärän käytön suosituksesta. Suositusten poistamista perustellaan sillä, että niiden käytön laiminlyönti ei olisi kuitenkaan rangaistavaa. Laissa on kuitenkin lukuisia suosituksia monilla elämänaalueilla eikä niihin liity sanktiota. Esimerkiksi avioliittolain 2 §:ssä todetaan, että puolisoitten tulee osoittaa keskinäistä luottamusta sekä yhteisesti toimia perheen hyväksi. Ei ole rangaistavaa toimia toisin. Myös turvalaitteiden käyttösuositukset on syytä säilyttää laissa.

Liikennevirhemaksu

Hovioikeus vastustaa liikenteen seuraamusjärjestelmässä liikennevirhemaksuun siirtymistä. Ongelmat ovat korjattavissa nykyisen järjestelmän puitteissa. Esityksessä todetaan (sivu 151), että tieliikennelain liikenne rikkomustunnusmerkistö on todettu ongelmalliseksi rikosoikeudellisen laillisuusperiaatteen kannalta, minkä vuoksi se olisi uudistettava. Käsitystä perustellaan liikenne rikkomusta koskevan säännöksen blanco-luonteella. Esi-tetty näkemys, että tieliikenne rikosten blanco-säännökset eivät täytä laillisuusperiaatteen vaatimuksia, pitää paikkansa. Nämä blanco-säännökset ovat kuitenkin olleet niin pitkään voimassa, että niiden teonkuvauksen täyttyminen tieliikennesäännöksillä ei ole ollut epäselvää eikä niiden muuttaminen hallinnollisiksi seuraamuksiksi tästä syystä ole perusteltua. Myöskään liikenne rikkomuksen tunnusmerkistön lisääminen lainsäädäntöön ei edellytä seuraamusjärjestelmän muuttamista.

Vuonna 2010 säädetty sakkomenettelylaki on tosiasiasa tullut voimaan vasta 1.12.2016, kun poliisin, syyttäjien ja käräjäoikeuksien yhteinen Aipatietojärjestelmän ensimmäinen osa (summaariset sakot) saatiin valmiiksi ja käyttöön otetuksi. Vaikka sakkomenettelylakiin liittyy ongelmia, niiden ratkaiseminen ei ole syy, eikä sillä ole perusteltukaan, liikennevirhemaksuun siirtymistä.

Tosiasiasa vakavampien liikennevirhemaksujen, nykyisten liikenneturvallisuuden vaarantamistilanteidenkin siirtäminen liikennevirhemaksun piiriin (+30 km/h ylinopeus tai punaisia liikennevaloja päin ajaminen) ei edistä liikenneturvallisuutta. Taloudellisen sanktion kohdistamisella pelkäästään ajoneuvon haltijaan tavoiteltaneen tosiasiasa vain toisaalta kustannusten säästöä kehittämällä automaattista liikennevalvontaa ja toisaalta valtion tulojen lisäämistä keräämällä liikennevirhemaksuja. Hyvin tuoreessa muistissa on esitys sakkojen rahamäärän merkittävästä korottamisesta valtion sakkotulojen lisäämiseksi, joka esitys kaatui perustuslain vastaisuuteen. Nyt pyritään samaan tavoitteeseen muuttamalla koko sanktiojärjestelmä rikosoikeudellisesta seuraamusjärjestelmästä hallinnolliseksi.

Ehdotuksen mukaan hyvin pienistäkin ylinopeuksista (+ 5 km/h) määrätään liikennevirhemaksu, mutta toisaalta huomattavakin ylinopeus (+30 km/h) eli 50 km/h alueella auton kuljettaminen 80 km/h nopeutta johtaisi vain liikennevirhemaksuun. Samoin vain liikennevirhemaksun määrääminen punaista liikennevaloa päin ajamisesta olisi huomattava lievennys.

Liikenneturvallisuutta liikennevirhemaksu edistää vain siltä osin, että se mahdollistaa entistä laajemman automaattivalvonnan ylinopeuksien ja liikennevalojen noudattamisen osalta. Muilta osin uudistus on omiaan heikentämään liikenneturvallisuutta, koska tosiasiallinen rangaistustaso alenisi ja ennaltaehkäisevyys merkittävästi heikkenisi. Liikennekuri olisi omiaan heikkenemään.

Nykyinen seuraamus, jonka mukaan kolme ylinopeussakkoa vuoden aikana tai neljä kahden vuoden aikana pienissäkin nopeuden ylityksissä johtaa määrääkaikaiseen ajokieltoon, on varsin kaavamainen ja voi johtaa myös kohutuuttoman vaikeisiin tilanteisiin. Siksi vähäisten ylinopeuksien (+ 10/15 km/h) erottaminen ajo-oikeuteen vaikuttavista ylinopeuksista on kannatettavaa. Tämäkin uudistus on toteutettavissa nykyisen järjestelmän puitteissa.

Suuri periaatteellinen muutos hallinnolliseen järjestelmään siirryttäessä olisi todistustaakkasäännöksen muuttuminen ja syyttömyysperiaatteesta luopuminen. Rikosoikeudellisessa järjestelmässä syyttäjän on osoitettava rikos toteen. Hallinnollisessa järjestelmässä henkilön, joka katsoo, ettei ole menettänyt liikennesääntöjen vastaisesti, on itse osoitettava syyttömyytensä saatuaan hallinnollisen maksun. Tahallisuutta tai tuottamuksellisuutta ei maksun määräävän viranomaisen tarvitse perustella ja sen puuttumisen toteennäyttäminen on maksun saajan asia. Liikennevirhemaksun muutoksen hakukeinot (oikaisuvaatimus ja valitus hallinto-oikeuteen) eivät ole omiaan edistämään oikeusturva.

Nyt voimassa oleva, osittain rikesakkoon, osittain maksukyvyn huomioon ottavaan päiväsakkojärjestelmään perustuva ja rikosoikeudellisen oikeusturvan takaava seuraamusjärjestelmä on merkittävästi esitettyä parempi. Olemassa olevaa järjestelmää kehittämällä voidaan haluttaessa vakavampiakin tekemuotoja siirtää rikesakkomenettelyyn alle. Nykyjärjestelmä ei estä automaattivalvonnan lisäämistä.

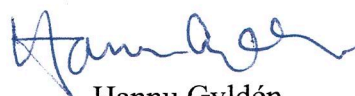
Lausunnon ovat valmistelleet hovioikeudenneuvos Tapio Kamppinen ja hovioikeuden esittelijä Timo Lahdenperä.

Presidentti



Marianne Wagner-Prenner

Kansliapäällikkö



Hannu Gylden