

Asia: LVM/417/03/2013

Hallituksen esitysluonnos tieliikennelaiksi ja eräiksi siihen liittyviksi laeiksi

Lausunnonantajan lausunto

Voitte kirjoittaa lausuntonne alla olevaan tekstikenttään

LAUSUNTO

Hallituksen esitysluonnoksesta tieliikennelaiksi ja eräiksi siihen liittyviksi laeiksi 15.2.2017, lausuntopyyntö LVM/417/03/2013

Kiitämme tilaisuudesta lausunnon antamiseen otsikossa mainitussa asiassa. Rajoitumme käsittelemään lausuntopyyntöä ainoastaan liikenne- ja liikenne rikosoikeuden näkökulmasta.

Tieliikennelainsäädännön uudistaminen on sinänsä tervetullut uudistus. Lain rakenteellinen uudistus helpottaa sen omaksumista ja monia sen sisältämiä esityksiä voidaan vilpittömästi kannattaa. Merkittävää on, että periaateluontoiset säännökset on selkeästi erotettu liikennesäännöistä, joiden rikkominen on rangaistavaa.

Esitysluonnos pitää sisällään myös eräitä esityksiä, joihin suhtaudumme suurella varauksella. Lausuntomme keskittyykin erityisesti näihin kohtiin, mikä ei suinkaan tarkoita moittia esitystä kokonaisuudessaan.

Nykytilasta ja tavoitteista

Liikenne rikokset ja seuraamusjärjestelmä

Olemme tyytyväisiä siitä, että vihdoinkin on pystytty rakentamaan perustuslain edellytykset täyttävät liikenne rikkomuksen tunnusmerkit. Samalla tunnustetaan se tosiasia, että useimmiten kysymys on vähäisestä rikkomuksesta, josta tuloihin perustuva päiväsakotus saattaa johtaa teon moitittavuuteen nähden kohtuuttoman ankaraan rangaistukseen. Näin toteutetaan RL 23:1 §:n 3 momentin säännöstä vähäisen vaaran aiheuttamisesta, joka on jäänyt oikeus- ja poliisikäytännössä lähes kuolleeksi kirjaimiksi.

Vastustamme kuitenkin jyrkästi erikseen liikenteen alaa koskevan hallinnollisen seuraamusjärjestelmän luomista. Esitetty liikennevirhemaksu merkitsisi, että sen piiriin otettavat rikkomukset dekriminalisoitaisiin nykyisen pysäköintivirheen tavoin, mikä voi heikentää sen yleisestävää vaikutusta. Suhtaudumme kriittisesti myös ajoneuvon omistajan tai haltijan vastuun laajentamiseen ajoneuvolla tehdystä liikenne rikkomuksesta.

Euroopan ihmisoikeustuomioistuimen käytännössä seuraamuksen nimelle ei kuitenkaan ole annettu ratkaisevaa painoa, vaan sen sisällölle. Myös rikosoikeudellisten sanktioiden näyttövelvollisuus voidaan perustaa oletuksiin, kunhan pysytään kohtuullisissa rajoissa, joten sen vuoksi ei ole tarvetta siirtyä hallinnolliseen sanktiojärjestelmään.

Kun rikesakon tärkein käyttöalue on liikenteen rikkomukset, niin miksi tästä hyvin toimivasta järjestelmästä luovutaan vain ja nimenomaan ainoastaan liikenteen rikkomusten osalta? Kysymys on rikosoikeudellisesti, kriminaalipoliittisesti ja lakiteknisesti niin olennaisesta muutoksesta, että sellainen tulisi valmistella erikseen oikeusministeriössä.

Esitetyllä liikennevirhemaksulla ei myöskään saavuteta mitään olennaista etua nykyiseen rikesakkojärjestelmään verrattuna. Rikesakkomenettelyssäkin poliisin ei tarvitse selvittää sakotettavan tuloja. Rikesakon soveltamisalueen laajentaminen mahdollistaisi suuremmissa määrin ehdollisen rikesakkomenettelyn käytön, joka tehostaisi ylinopeusvalvontaa. Päiväsakkoja käytettäisiin käytännössä vain muissa kuin vähäistä vaaraa aiheuttavissa liikenneturvallisuuden vaarantamisrikoksissa.

Ajokielto oheisseuraamuksena tulisi toteuttaa kehittämällä eurooppalaisten mallien mukainen pistejärjestelmä, kuten eduskuntakin on toistamiseen eri yhteyksissä lausunut.

Ajoneuvon pysäyttäminen ja pysäköinti

Lakiesityksessä sallittaisiin yleisesti ajoradan vasemmalle puolelle pysäköinti. Liikenneturvallisuutta silmällä pitäen suhtaudumme uudistukseen varsin kriittisesti.

Polkupyöräilijän ja polkupyörän matkustajan suojakypärä

Pidämme hyvänä, että suositusluontoisesta sääntelystä luovutaan ja kannatamme polkupyöräilijän suojakypärän käytön jättämistä valistustyön varaan.

Jalankulkijan heijastin

Ilman heijastinta pimeässä ja jopa valaistulla katualueella sateisella syyssäällä liikkuva jalankulkija altistuu suurelle vaaralle. Sen vuoksi pidämme tärkeänä, että jalankulkija veloitettaisiin jopa rangaistuksen uhalla käyttämään heijastinta taajaman ulkopuolella. Useissa Euroopan maissa edellytetään jopa heijastinliivien käyttämistä, mikä etenkin 80 – 100 km/h teillä olisi erittäin tärkeää.

Ajoneuvojen talvirenkaat

Talvirenkaita ja nastarenkaita koskevilta osin esitys on kannatettava.

Yksityiskohtaisemmat huomautukset

1.1 Tieliikennelaki

Luku 2 Tieliikenteen periaatteet

4 § Tienkäyttäjän ennakoitvelvollisuus: Perustelujen mukaan tieliikenteessä vakiintunut ja korkeimman oikeuden hyväksymä luottamusperiaate säilyisi, mutta säännösteksti sen kuitenkin kokonaan poistaisi. Esitämme tämän §:n poistamista kokonaan, ja ennakoitivaatimuksen sisällytettäväksi 6 §:ään.

6 § Turvallinen ajoneuvon kuljettaminen: Säännöksen 1 momentti säilyttää kuljettajalle ankaran vastuun ajoneuvon hallinnasta. Näin ei voi olla, minkä vuoksi esitämme momentin viimeiseen lauseeseen nykyistä TLL 23 §:n säännöstä mukailleen seuraavanlaista muotoa: ”Ajoneuvon hallinta on kyettävä säilyttämään kaikissa ennakoitavissa olevissa tilanteissa”.

8 § Avustamisvelvollisuus: Voimassa olevassa laissa on säädetty erikseen yleinen avustamisvelvollisuus (TLL 57 §) ja onnettomuuteen osallisen avustusvelvollisuus (TLL 58 §). Esitysluonnos on kirjoitettu siten, että nykyinen TLL 58 §:n mukainen liikenneonnettomuuteen osallisen avustusvelvollisuus laajenisi koskemaan kaikkia tienkäyttäjiä. Esitämme, että muille kuin onnettomuuteen osallisille säädettäisiin ainoastaan velvollisuus tarvittaessa kykyensä mukaan osallistua niihin toimenpiteisiin, joihin onnettomuus antaa aiheutta.

Luku 3 Liikennesäännöt

13 § Tiellä oleva este: Säännöksen 3 momentin mukaan tiellä olevasta esteestä on ilmoitettava poliisille. Tämä voi käytännössä tapahtua yleensä vain hätäkeskuksen kautta, mikä tarpeettomasti kuormittaa hätäkeskusta ja poliisia, koska käytännössä esteen poistamisen toteuttaisi joko pelastuslaitos tai tien kunnossapitäjä. Käytännössä hätäkeskus on jopa kieltäytynyt vastaanottamasta tällaista ilmoitusta.

19 § Tien eri osien käyttö: Kolmipyöräisten mopojen ja polkupyörien kuljettaminen pientareella edellyttää riittävän leveätä piennarta. Ajouradan reunassa oleva tärisevä reunaviiva voi tehdä ajon vaikeaksi. Siksi säännöksen 2 momentissa tulisi edellyttää Ruotsin tieliikenneasetuksen mukaisesti ”riittävän leveätä piennarta (Trafikförordning 1998:1276,3:12: Skyldigheten att använda vägrenen enligt första stycket 1–4 gäller endast om vägrenen är av tillräcklig bredd och i övrigt är lämplig att använda.

Säännöksen 4 momentissa tulisi laillistaa jo yleiseksi käytännöksi muodostunut tapa ohittaa vasemmalle kääntyvä tarvittaessa pientareta käyttäen. Esitämme 19 § 4 momenttia seuraavassa muodossa: ”Ajoneuvoa saa kuljettaa tilapäisesti pientareella, kun ohitetaan vasemmalle kääntymiseen valmistautuvaa ajoneuvoa oikealta, ja muullakin kuin sille tarkoitettulla tien osalla, jos erityiset olosuhteet sitä vaativat, jos siitä ei aiheudu vaaraa eikä huomattavaa haittaa.”

20 § Kääntyminen: Säännöksen 3 momentin säännös on tervetullut uudistus, mutta se tulisi muotoilla Ruotsin esimerkin tavoin siten, että se tulisi tehdä muu liikenne ja matkan jatkaminen huomioon ottaen parhaiten sopivalla tavalla. Jos risteävällä kadulla on linja-autokaista, tämä muotoilu mahdollistaa myös kääntymisen ensin linja-autokaistalle tai suoraan sen viereiselle kaistalle.

Ruotsin Trafikförordning 3:27 säättää samasta asiasta seuraavasti: ”Om ett fordon som färdas på väg efter en sväng förs in på en körbana som har två eller flera körfält i färdriktningen, skall svängen göras på det sätt som bäst lämpar sig med hänsyn till övrig trafik och den fortsatta färden.”

27 § Pysäkiltä lähtevän linja-auton väistäminen: On jossakin määrin epäselvää, mitä tarkoitetaan nykyisen ja ehdotetun säännöksen käsitteellä ”sama tai viereinen ajokaista” (Tolvanen: Tieliikenteen käsikirja 2016 s. 143). Säännöksen tarkoitus on turvata linja-autolle pysäkin viereinen ajokaista

vapaaksi pysäkiltä lähtöä varten, jolloin säännös tulisi kirjoittaa seuraavasti: ”Linja-autopysäkin viereistä ajokaistaa lähestyvän on väistettävä pysäkiltä lähtevää linja-autoa.”

36 § Pysäyttäminen ja pysäköinti: Liikenneturvallisuuden kannalta on varsin kyseenalaista sallia vasemmanpuoleinen pysäköinti kaksisuuntaisella tiellä edes taajamassa. Esimerkiksi nelikaistaisella tiellä tämä edellyttäisi kahden vastaantulevan liikenteen käyttämän ajokaistan poikki ajamista, mikä etenkin vilkkaassa liikenteessä voi aiheuttaa vaaraa.

37 § Pysäyttämistä ja pysäköimistä koskevat kiellot: Säännöksen 4 momentin käyttämä määrite ”lyhyeksi ajaksi” on liian epämääräinen. Esitämme, että momentin 2. lause muotoiltaisiin seuraavasti: Muunkin ajoneuvon saa erityistä varovaisuutta noudattaen pysäyttää jalkakäytävälle ja pyörätielle ajoneuvoon nousemisen, siitä poistumisen, sen kuormaamisen tai kuorman purkamisen ajaksi, jos läheisyydessä ei ole käytettävissä muuta pysäyttämiseen sopivaa paikkaa ja pysäyttämiseen on pakottavia syitä.

39 § Liikuntarajoitteen pysäköintitunnus: Miksi säännöksen 4 momentin poikkeus koskisi vain taksia ja invataksia? Esitämme, että nämä poistetaan, jolloin säännös koskisi kaikkia liikuntarajoitteista henkilöä kuljettavia ajoneuvoja.

41 § Pysäköinnin alkamisaika: Säännöksessä tulisi viitata pysäköintikiekon käyttöä koskevaan säännökseen siten, että pysäköinnin alkamisajan voisi ilmoittaa joko pysäköintikiekolla tai muulla selkeästi havaittavalla tavalla.

52 § Kevyen sähköajoneuvon ja moottorilla varustetun polkupyörän kuljettaminen: Säännöksen 3 momentissa tulisi edellyttää, että kevyitä sähköajoneuvoja saa kuljettaa jalkakäytävällä vain kävelyvauhdilla (max. 6 km/h).

55 § Moottorikäyttöisen ajoneuvon tarpeettoman joutokäynnin kieltö: Olisiko lakiteknisesti tarkoituksenmukaista siirtää hälytysajoneuvojen ym. ajoneuvojen poikkeussäännös joutokäyntikiellosta muiden poikkeussääntöjen kanssa samaan pykälään?

57 §: Tienkäyttäjien varoittaminen: Tähän pykälään olisi soveliasta lisätä 4 momentti, jossa säädettäisiin saksalaisen käytännön mukaisesti hätävilkkujen käytöstä ajoneuvon liikkeessä silloin, kun sen edessä on havaittavissa liikenne-este tai muu vaaraa aiheuttava tilanne.

64 § Raitiovaunun kuljettamista koskevat muut liikennesäännöt

On hyvä, että raitiovaunun liikennesäännöt kootaan yhteen pykälään. Raitiovaunun väistämisvelvollisuuden osalta esitys merkitsee muutosta nykyiseen KKO:n ratkaisun 1988:15 perusteella vakiintuneeseen oikeustilaan, jossa oikealle kääntyvän raitiovaunun on väistettävä samaan suuntaan kulkevia ajoneuvoja. Esitämme, että tämä liikenneturvallisuuden kannalta parempi käytäntö säilytettäisiin.

Luku 4 Liikenteenohjaus

Tämä luku sisältää runsaasti aiemmin asetustasolla annettuja säännöksiä, mikä aiheuttaa tarpeettomasti täysimittaisen lainsäädäntövalmistelun asioista, jotka yleensä ovat kuitenkin teknisluontoisia ja perustuvat usein kansainvälisiin sopimuksiin. Esitämme, että tieliikennelakiin otettaisiin vain nykyistä lakia vastaavat liikenteen ohjausta koskevat säännökset ja asetustason säännökset jätetään edelleen asetukseen.

Säännökset sisältävät monia teknisiä määritelmiä, joita muutetaan teknisen kehityksen myötä ja on tarpeetonta säätää lailla (esim. esitys liikenteen ohjaajan vaatuksesta on jo esitysluonnoksessa vanhentunut).

71 § Liikenteenohjauslaitteen asettaminen: Tämä säännös vastaa nykyisen tieliikennelain 51 §:n säännöstä ja on tarpeellinen laissa. Esitysluonnoksen mukaan kumottaisiin laki tieliikenteen turvaamisesta liikennemerkein eräissä tapauksissa, mikä ei kuitenkaan poista olemassa olevaa ongelmaa.

Jos yksityisen tien liittymässä on etuajo-oikeutettua tietä osoittava liikennemerkki puuttunut tai se on vahingoittunut, se aiheuttaa ongelmia kolaritilanteiden syyllisyyskysymyksen ratkaisuun. Jos yksityisen tien tienpitäjä ei liikennemerkkiä aseta, esitämme harkittavaksi yleisen tien tienpitäjälle riittävien valtuuksien antamista, jotta yksityistien tienpitäjä voidaan velvoittaa asettamaan tarvittava liikennemerkki yleisen tien risteukseen.

Luku 5 Ajoneuvon käyttäminen

Tämäkin luku sisältää runsaasti aiemmin asetustasolla annettuja säännöksiä, mikä tarpeettomasti rasittaa lainsäädännön valmistelua. Esitämme, että tieliikennelakiin otettaisiin vain nykyistä lakia vastaavat liikenteen ohjausta koskevat säännökset, ja asetustason säännökset jätettäisiin edelleen ajoneuvojen käyttöasetukseen.

Säännökset sisältävät monia teknisiä määritelmiä, joita muutetaan teknisen kehityksen myötä ja on tarpeetonta säätää lailla. Ajoneuvojen painoja ja mittoja ym. koskevat säännökset soveltuisivat sitä paitsi paremmin ajoneuvolakiin kuin tieliikennelakiin.

Luku 6 Liikennevirhemaksu

Luvun 6 otsikoksi tulisi muuttaa Tieliikenteen rikkomukset, poistaa 160 §:n 2 ja 5 momentit, 172 – 184 §:t kokonaan ja muulta osin sana ”liikennevirhemaksu” korvata sanalla ”rikesakko”.

Suomi on ainoa Länsi-Euroopan maa, jossa yli 20 km/h ylinopeuksista tuomittavalle sakkorangaistukselle ei ole säädetty ylärajaa. Esitys tosin nostaisi hieman RL 23:1:n tarkoittaman liikenteen turvallisuuden vaarantamisrikoksen soveltamiskynnystä, mutta ei riittävästi. Ulkomaisten esimerkkien mukaisesti esitämme liikenne rikkomuksen rajan nostamista 40 km/h ylinopeuksiin asti, ellei olosuhteista voida päätellä teolla aiheutetun vähäistä suurempaa vaaraa, jolloin siitä rangaistaisiin liikenneturvallisuuden vaarantamisena päiväsakoilla.

Ruotsin oikeuskäytännössä jopa 50 km/h ylinopeus voidaan katsoa liikenne rikkomukseksi, josta seuraa kiinteämääräinen järjestyssakko (ordningsbot). Liikenteen vaarantamisrikoksesta (vårdslöshet i trafik) on Ruotsissa sanktioitu päiväsakoilla ja siitä seuraa säännönmukaisesti ajokielto. Käytännön tasolla se vastaakin lähinnä meidän piittaamatonta liikenneturvallisuuden vaarantamista, josta meilläkin seuraa ajokielto. Ruotsin oikeuskäytännöstä voidaan mainita esim. NJA 1979 s. 274, NJA 1981 s. 998 (NJA 1981:126) ja RH 1991:11.

Esitetty 164 §:n ylinopeuksia koskeva rangaistusasteikko merkitsisi valvontatoleranssin kaventamista siten, että rikesakko määrätäisiin jo 1-5 km/h ylinopeuksista. Näin vähäinen ylinopeus ei juurikaan lisää onnettomuusriskiä ja onnettomuuden vakavuuteen sillä on vaikutus lähinnä taajamien alimmilla nopeusrajoitusalueilla. Vilkaasti liikennöidyillä pääteillä poliisin valvontatoleranssin tiukennus on jo nyt lisännyt merkittävästi nopeusrajoitusta alemmalla nopeudella ajamista ja siten lisännyt myös ohituksia.

Ylinopeusrikkomuksista esitetty liikennevirhemaksun porrastus on tarpeettoman yksityiskohtainen ja alentaa poliisin puuttumiskynnystä, joka voisi edelleen perustua esityksen 160§:n 3 ja 4 momentin perusteella poliisin ohjeistukseen. Toisaalta Saksan esimerkin mukaisesti matkustajia kuljettavan linja-auton ja vaarallisia aineita kuljettavan ajoneuvon kuljettajalle voitaisiin määrätä korotettu rikesakko.

Edellä esitetyn perusteella esitämme 164 §:n kirjoittamista seuraavaan muotoon:

Jos suurin sallittu liikenteenohjauslaitteella osoitettu tai ajoneuvokohtainen taikka tämän lain 10 §:n tarkoittama nopeusrajoitus on enintään 60 kilometriä tunnissa, moottorikäyttöisen ajoneuvon kuljettajalle voidaan määrätä suurimman sallitun nopeuden tahallisesta tai huolimattomuudesta tapahtuneesta ylityksestä:

- 1) enintään 10 kilometrillä tunnissa 100 euron rikesakko;
- 2) yli 10 kilometrillä tunnissa ja enintään 20 kilometrillä tunnissa 200 euron rikesakko;
- 3) yli 20 kilometrillä tunnissa ja enintään 30 kilometrillä tunnissa 300 euron rikesakko;
- 4) yli 30 kilometrillä tunnissa ja enintään 40 kilometrillä tunnissa 400 euron rikesakko.

Jos suurin sallittu nopeus on yli 60 kilometriä tunnissa, moottorikäyttöisen ajoneuvon kuljettajalle voidaan määrätä suurimman sallitun nopeuden tahallisesta tai huolimattomuudesta tapahtuneesta ylityksestä:

- 1) enintään 10 kilometrillä tunnissa 70 euron rikesakko;
- 2) yli 10 kilometrillä tunnissa ja enintään 20 kilometrillä tunnissa 140 euron rikesakko;
- 3) yli 20 kilometrillä tunnissa ja enintään 30 kilometrillä tunnissa 210 euron rikesakko;
- 4) yli 30 kilometrillä tunnissa ja enintään 40 kilometrillä tunnissa 280 euron rikesakko.

Matkustajia kuljettavan linja-auton ja vaarallisia aineita kuljettavan paketti- tai kuorma-auton kuljettajalle rikesakko tulee määrätä 1,5 -kertaisena.

Mopoilijalle voidaan kuitenkin määrätä suurimman sallitun nopeuden tahallisesta tai huolimattomuudesta tapahtuneesta ylityksestä enintään 15 kilometrillä tunnissa 100 euron rikesakko.

Haltijavastuun osalta katsomme, ettei ole aihetta kääntää todistustaakka niin, että haltijan pitäisi saattaa todennäköiseksi, ettei ole rikettä tehnyt. Nykyisin voimassa oleva järjestelmä (ehdollinen rikesakko) on toiminut hyvin ja kiistämisiä esiintyy hyvin vähän.

Luku 7 Erinäiset säännökset

185 § Valvonta: Kiinnitämme huomiota siihen, ettei esitettyyn lakiin sisälly nykyisen TLL96a - 97 §:n kaltaista säännöstä rajavartio- ja tullimiehen liikennevalvontaan liittyvästä toimivallasta ja oikeuksista eikä esitys sisällä sellaisten säännösten sisällyttämistä muuhun lainsäädäntöön. Tällaiset säännökset tulisi sen vuoksi lisätä esitettyyn tieliikennelakiin.

Vastustamme 185 § 4 momentin mukaisen pakkokeinin käyttämistä kuljettajaan, joka ei ole syyllistynyt rikokseen. Valtuus johtaisi suuriin käytännön ongelmiin, eikä ole perusteltua myöskään

liikenneturvallisuuden kannalta. Säännöksen 4 §:ään sisältyvä poliisin oikeus matkan keskeyttämiseen on muutoinkin liian epämääräinen ja mahdollistaa mielivallan johtaan kohtuuttomiin tilanteisiin. Poliisilla on jo nyt mahdollista estää päihtyneeksi epäillyn henkilön ajo esim. tarkistusmittausta varten, millä on aivan riittävä vaikutus kuljettajiin, joiden veren alkoholipitoisuus on mittaushetkellä hieman alle 0,5 promillea.

192 § Lain voimaantulo: Liikennevirhemaksun osalta laki tulisi tietojärjestelmien uudistamisen vuoksi voimaan kaksi vuotta muuta lakia myöhemmin. Mikäli liikennevirhemaksusta luovuttaisiin, ei olisi myöskään tarvetta yhtä suureen tietojärjestelmien uudistamiseen, mikä toisi merkittäviä säästöjä.

Esitysluonnoksen perustelujen mukaan sillä kumottaisiin voimassa oleva tieliikennelaki. Jos laki 6 luvun osalta tulisi voimaan myöhemmin, tulisi voimassaolevan tieliikennelain 103 – 105a §:ien säännökset jättää siihen asti voimaan.

Esitysluonnos ei sisällä sen vaikutuksia alemman tason säännöksiin, kuten tieliikenneasetukseen ja ajoneuvojen käytöstä tiellä annettuun asetukseen, mutta oletamme, että ne on osittain tai kokonaan tarkoitettu kumottaviksi. Kuten edellä olemme esittäneet, niiden sisältämät pääosin teknisluontoiset ja tieliikennesääntöjä täydentävät tai täsmentävät säännökset on tarpeetonta siirtää tieliikennelakiin.

Liitteet

Liikennemerkkiluettelo ja muut liitteet ovat alemman tason sääntelyä, jota ei tarvitse lakitasoisesti valmistella ja säätää. Liikennemerkkit perustuvat kansainvälisiin sopimuksiin ja ne tulisi sisällyttää edelleen asetustasolla, kuten ne ovat esimerkiksi Ruotsissa.

1.2 Laki ajoneuvolain muuttamisesta

Osa tieliikennelakiin esitetyistä ajoneuvoja koskevista säännöksistä voitaisiin sisällyttää ajoneuvolakiin tai sen nojalla annettavaan asetukseen.

1.4 Laki sakon ja rikesakon määräämisestä annetun lain 3 luvun kumoamisesta

Vastustamme rikesakon poistamista liikenteen rikkomusten seuraamuksena, joten myös ehdollista rikesakkoa koskevat säännökset on jätettävä voimaan. Järjestelmä on tältä osin toiminut varsin hyvin. Esitetty liikennevirhemaksu siirtäisi myös suuren osan poliisin sakkomääräyksellä sanktioiduista teoista liikennevirhemaksun piiriin. Rikesakon käyttöalueen laajentaminen korvaisi kokonaan tämän suurta arvostelua jo säätämisvaiheessaan saaneen sanktiomuodon. Uudistus edellyttää oikeusministeriön lainvalmistelua.

1.5 Laki rikesakkorikkomuksista annetun lain muuttamisesta

Vastustamme liikenteen rikkomusten poistamista rikesakon soveltamisalueesta. Useiden pykälien poistaminen rikesakkorikkomuksista annetusta laista jää torsoksi ja sen soveltamiskäytäntö huomattavan vähäiseksi.

1.6. Laki ajokorttilain muuttamisesta

Vastustamme ajokorttilakiin esitettyä muutosta, joka johtuu siirtymisestä hallinnolliseen liikennevirhemaksujärjestelmään. Olemme useissa aiemmissa lausunnoissa esittäneet siirtymistä kansainvälisesti yleiseen pistejärjestelmään, joka ottaisi sekä nykyistä että esitettyä järjestelmää

oikeudenmukaisemmin huomioon eri rikkomusten vakavuuden. Lievimpien ylinopeuksien ei tulisi johtaa ajokieltoon, vaikka niitä olisi kolme vuodessa.

Ajokiellon määräämismenettelyssä on oikeusturvaongelma, sillä ajokorttilain 95 §:n 1 momentin mukaan poliisimiehen päätökseen rattijuopumusrikoksesta epäillyn kuljettajan väliaikaisesta ajokiellosta ei saa valittamalla hakea muutosta (näin KHO 2014:108).

Ajokorttilain 72 §:n 2 momentin (1081/2012) mukaan jos esitutkinnan perusteella on ilmeistä, että käräjäoikeus määrää ajokiellon ehdollisena, poliisi voi määrätä väliaikaisen ajokiellon päättymään. Ajokorttilain 72 §:n 4 momentin 1 kohdan mukaan poliisin on viipymättä palautettava ajokortti, jos 70 §:n 1 momentin 1 tai 2 kohdassa tarkoitettu teosta ei nosteta syytettä tai syyte hylätään.

Apulaisoikeusasiamies on vuonna 2013 antamassaan ratkaisussa (dnro 1265/4/11) kiinnittänyt huomiota siihen, että ajokielto voi olla voimassa jopa vuoden ilman, että kysymystä sen voimassaolosta voitaisiin saattaa oikeuden käsiteltäväksi. Esimerkiksi vangitsemisasiä on käsiteltävä jopa kahden viikon välein ja takavarikkokin on voimassa vain 4 kuukautta, ellei sitä jatketa.

Esitämme, että tämä oikeusturvaongelma ratkaistaisiin joko säätämällä ajokiellon voimaantulo näissä tapauksissa vasta tuomion lainvoimaisuudesta taikka mahdollistamalla valitus poliisimiehen antamasta ajokiellosta hallinto-oikeuteen.

1.6. Laki tieliikenteen turvaamisesta liikennemerkein eräissä tapauksissa annetun lain kumoamisesta

Tämän lain soveltamisen vähäisyydestä huolimatta yksityisen ja yleisen tien liittymään asetettavien liikennemerkkien ongelma on olemassa, minkä vuoksi esitimme lisäystä esitysluonnokseen tieliikennelain 71 §:n kohdalla.

Sastamala, 26.3.2017

Liikenneoikeusyhdistys ry

Risto Tuori

puheenjohtaja

Tuori Risto
Liikenneoikeusyhdistys ry