

Asia: VN/13615/2019

Liikenne- ja viestintäministeriön lausuntopyyntö luonnoksesta liikenneturvallisuusstrategiaksi

Lausunnonantajan lausunto

Voitte kirjoittaa lausuntonne alla olevaan tekstikenttään

Strategian lähtökohtana on nollavisio. Tämä tavoite on epärealistinen. Liikenteen riskejä ei ole mahdollista koskaan saada niin pieniksi, ettei kukaan kuolisi tai vakavasti loukkaantuisi. Ei visiosta toki haittaakaan ole, vaikka vierastan sellaisten tavoitteiden asettamista, jotka eivät ole saavutettavissa. Liikennekuolemien ja vakavien loukkaantumisten minimoiminen voisi olla realistinen tavoite. Kriminaalipolitiikan tavoitteena on ollut jo viisi vuosikymmentä rikollisuudesta aiheutuvien kärsimysten ja kustannusten minimoiminen ja oikeudenmukainen jakaminen. Aiemmin tavoitteena pidettiin rikollisuuden poistamista, mikä tietysti oli täysin epärealistinen tavoite. Tärkeää on myös se, että riskejä minimoidaan ja jaetaan oikeudenmukaisesti. Kriminaalipolitiikan tavoitteenasettelusta olisi opiksi otettavaa myös liikennepolitiikan tavoitteita määriteltäessä.

Erittäin positiivista on se, että strategia kattaa kaikki liikennemuodot.

Luonnoksessa korostetaan sitä, että toimenpiteiden pitää perustua tutkittuun tietoon. Siihen nähden on hämmästyttävää, että tiedon tuottamisessa näytetään luotettavan hallintoon, kussakin tapauksessa vastuuministeriöön. Yliopistot ja muut tutkittua tietoa tuottavat tahot on sivuutettu luonnoksessa täysin. Työnjaon pitäisi olla se, että hallinto antaa tutkimuslaitoksille impulsseja tutkimustarpeista ja tutkimuslaitokset sitten tuottavat objektiiviseen tutkimukseen perustuvaa tietoa. Liikenteen tieteellinen tutkimus on ollut aiemmin Suomessa korkealla tasolla, mutta nykyään on erittäin vaikea saada rahoitusta edes vähäisille tutkimushankkeille. Valtion pitäisi luoda järjestelmä, jossa liikenteen tieteellisen tutkimuksen rahoitus on turvattu sekä lyhyellä että pitkällä aikavälillä. Liikenneturvan roolia pitäisi harkita uudelleen, aiemmin Liikenneturva tuotti merkittävän osan liikenteen tutkitusta tiedosta, toisin kuin nykyään. Liikenneturvan rooliin sopisi hyvin liikenneturvallisuustutkimuksen koordinoiminen. Puolueettomasti tutkittua tietoa tarvitaan yhtä hyvin lainsäädäntömuutosten tarpeen kartoittamiseksi kuin lainsäädännön toimivuuden ja vaikuttavuuden arvioimiseksi.

Luonnoksessa on pitkä lista suunnitelluista toimenpiteistä. Ne ovat pääosin aivan asianmukaisia. Vesiliikenteen promillerajan alentaminen pitäisi kuitenkin ulottaa koskemaan kaikkea moottorikäyttöistä vesiliikennettä. Ei ole mitään järkevää syytä soveltaa vesiliikenteessä alemmaa

promillerajaa kuin tieliikenteessä. Promillerajan alentamiselle tieliikenteessä ei ole perusteita, niin kuin luonnoksessa aivan perustellusti todetaan. Sen sijaan olisi syytä harkita promillerajaa myös polkupyöräilyyn ja siihen rinnastettavaan liikkumiseen (esimerkkinä sähköpotkulaudat). Pakkokeinolaissa on mahdollista säätää henkilönkatsastuksesta erikseen myös tankojuopumuksen tutkinnassa. Rattijuopumuksen ja huumausaineen käyttörikoksen osalta näin on tehty, muutoin tämä pakkokeino ei olisi käytettävissä, koska henkilönkatsastuksen yleinen raja on yksi vuosi vankeutta rangaistusasteikossa. Pyöräilykypärän käytön laiminlyönnin kriminalisointi ei ole perusteltua, koska merkittävä osa pyöräilijöistä (alle 15 vuotiaat) olisivat sanktion ulottumattomissa ja poliisin mahdollisuudet valvoa käyttöpakkoa olisivat muutoinkin hyvin rajalliset. Sen sijaan pelko pyöräilyn suosion vähenemisestä kriminalisoinnista luopumisen perusteluna kummeksuttaa.

Kannatan sitä, että poliisille tulisi toimivalta pysäyttää tukevassa humalassa ajo myös moottorittomalla ajoneuvolla (ilman konkreettista vaaratilannetta), tieliikennelain 183 §:ää vastaavalla tavalla. Poliisilain 2 luvun 2 § toki antaa poliisille tiettyä toimivaltaa puuttua ajoon, josta aiheutuu pyöräilijälle itselleen vakavaa vaaraa. Myös poliisilain 2 luvun 10 §:ssä on poliisille säädetty toimivaltaa puuttua vaaraa aiheuttavaan pyöräilyyn.

Luonnoksessa on pohdittu perusteellisesti pelastusliivien käyttöpakkoa vesiliikenteessä. Ajatuksena näyttää olevan, että aluksen päällikköä voitaisiin tapauskohtaisesti rangaista siitä, etteivät liivit olleet aluksessa olleiden päälle puettuina. Kun käyttöpakkoa ei ole, rikosvastuun ulottaminen käytön laiminlyönnistä on laillisuusperiaate huomioon ottaen pulmallista. Päällikköä voidaan rangaista vain siitä, ettei veneessä ollut tarvittavia varusteita, siis esimerkiksi pelastusliivejä ja siitä, ettei hän ollut määrännyt suojarusteita puettavaksi, jos olosuhteet sitä edellyttivät. Päälliköllä ei ole käytettävissään keinoja, jolla hän saisi matkustajat pukemaan suojavälineet tilanteen niin vaaatiessa. Tähän nähden olisi selkeämpää, jos laissa olisi selkeä määräys käyttää suojavälineitä jo matkaan lähdetäessä. Päällikkö voisi varmistaa, että kaikilla on suojarusteet puettuina matkalle lähdetäessä. Matkaan siis lähdetäisiin vain, jos kaikki matkaan lähtivät käyttäisivät liivejä tai vastaavia suojavälineitä. Pelastusvälineiden mukana pitäminen olisi aiheellista säätää pakolliseksi kaikessa vesiliikenteessä, myös moottorittomassa vesiliikenteessä. Päällikön vastuu turvavälineiden käytöstä jää toiveiden tasolle, jos kerran esimerkiksi soutuveneessä ei liivejä tarvitse olla mukana. Veneilykortin pakollisuus ei ole realistinen ajatus, olen tässä suhteessa luonnoksessa esitetyllä kannalla.

Toimenpide-ehdotuksen 105. yhteydessä olisi syytä mainita myös tällä hetkellä vain uusia kuljettajia koskevan ajokieltokoulutuksen laajentamisesta myös muihin kuljettajaryhmiin ns. piittaamattomuutta osoittavista liikenneturvallisuuden vaarantamisrikoksista sekä toistuvista rikkomuksista määrättävän ajokiellon korvavana tai sitä lyhentävänä vaihtoehtona. 17-vuotiaille erityisluvalla myönnettävän ajo-oikeuden harkinnassa pitäisi voida ottaa huomioon hakijan rikoshistoria. Toistuvat tai vakavat liikennerikokset indikoivat sellaista riskiä, joka olisi otettava harkinnassa huomioon. Liikennekoulutusta ei voi koskaan korostaa liikaa. Kysymys ei saa koulutuksessa olla vain ajo-oikeutta hakevan kustannusten minimoinnista, pääasiallinen kriteeri koulutuksen määrää ja laatua säänneltäessä pitää olla liikenteen turvallisuus. Viimeaikaiksesa keskustelussa on keskitytty liikaa kustannuspuoleen.

Liikenteen valvonnassa näytetään luotettavan automaatioon. Tehokkainta valvontaa on kuitenkin perinteisen valvonnan ja automaation yhdistelmä. Automaattinen valvonta ei paljasta rattijuoppoja tai muusta liikenteestä piittaamattomia ohittelijoita. Fyysinen valvonta paljastaa myös muuta rikollisuutta.

Poliisin tekemä liikenteen valvonta on vähentynyt, vaikka muuta väitetään. Liikkuvan poliisin lakkauttaminen oli virhe, mutta paluuta entiseen ei varmaan ole. Siispä poliisin koulutuksessa ja työn suuntaamisessa on otettava vakavasti myös liikenneturvallsuustyö, valvonta ja liikenne rikostutkinta. Asenteiden muuttaminen on tärkeää, mutta asenteiden muuttamisessa kiinnijäämisriski on hyvin keskeinen tekijä. Asenteet eivät muutu vain valistuksella, lisäksi tarvitaan valvonnan ja sanktion muodossa ilmenevää pakkoa.

Miehittämättömän ilmailun ilmoitusvelvollisuudesta säättäminen olisi perusteltua, tällaisen ilmailun vääjäämättä lisääntyessä. Ilmoitusvelvollisuuteen liittyvien sääntämismuutosten punninta on kannatettava ajatus.

Liikenteen automaatiota on käsitelty luonnoksessa aika laajasti. Lisää tutkittua tietoa tarvitaan kuitenkin erityisesti siitä, mitä liikenteen automaatio vaikuttaa rikos- ja korvausvastuuseen liikennevahingoissa. Teknologisen kehityksen ennakoiminen on vaikeaa. Kehitystä ja sen vaikutusta liikenteeseen on kuitenkin seurattava ja tarvittaessa pitää olla valmius lainsäädännön muuttamiseen.

Strategiassa pitäisi korostaa näkyvästi sitä, että erityisesti tie- ja rautatieliikenteessä turvallisen toiminnan edellytyksenä on väylien rakenne ja kunnossapito. Jos tämä laiminlyödään, muiden toimenpiteiden vaikutus ei riitä pyrittäessä vakavien vahinkojen minimoimiseen.

Turtiainen Matti
Itä-Suomen yliopisto, Oikeustieteiden laitos

Tolvanen Matti
Itä-Suomen yliopisto - Oikeustieteiden laitos