

Asia: LVM005:00/2019

Hallituksen esitys uuden tieliikennelain muuttamisesta (korjauspaketti)

Lausunnonantajan lausunto

Voitte kirjoittaa lausuntonne alla olevaan tekstikenttään

Liikkuvan poliisin Perinneyhdistys

14.1.2020

Lausunto Hallituksen esitykseen uuden tieliikennelain muuttamisesta (korjauspaketti)

LVM005:00/2019

Liikkuvan poliisin Perinneyhdistys toteaa, ettei sillä ole huomautettavaa lausuntopyyntöön liitteenä oleviin lain korjauspaketteihin. Yhdistys katsoo kuitenkin seuraavien uuteen Tieliikennelakiin kirjattujen lakipykälien vaativan ehdottomasti uudelleen arviointi ennen lain lopullista hyväksymistä.

Tieliikennelaki 10.8.2018/729

2 luku Tieliikenteen periaatteet

4§ Tienkäyttäjän ennakointivelvollisuus

Liikkuvan poliisin Perinneyhdistys toteaa kyseisen ennakointivelvollisuuden olevan erittäin ongelmallinen erityisesti poliisin liikennerikostutkinnassa. Näyttö esim. henkilöauton kuljettajan ennakointivelvollisuuden laiminlyönnistä on erittäin vaikeaa näyttää toteen, jos kyseisen henkilöauton kuljettaja on onnettomuustilanteessa noudattanut liikennesääntöjä ja osoittanut keskittyneensä edessään ajoradalla tapahtuviin asioihin vaaran ja vahingon välttämiseksi. Tilanteessa esim. kolmion takaa varomattomasti tielle ajanut ikääntynyt kuljettaja voi kuitenkin vedota

onnettomuustutkinnassa siihen, että kyseisen henkilöauton kuljettajan olisi pitänyt ennakoida se, että ikääntynyt auton kuljettaja voi ajaa tielle kärkikolmion takaa huolimattomasti kuljettajan havaintotoiminnassa olevien puutteiden ja risteyksen huonon näkyvyyden seurauksena. Jaetaanko tässä tilanteessa syyllisyys, koska päätiellä ajavalla henkilöauton kuljettajalla oli mahdollisuus tehdä havainto kärkikolmion takaa tielle ajaneen henkilöauton ikääntyneestä kuljettajasta ja hänen olisi tullut ennakoida kyseisen ikääntyneen henkilön mahdollisuus ajaa varomattomasti tielle?

Poliisin suorittaman liikennerikostutkinnan lisäksi kyseinen ennakoitivelvollisuus lisää syyttäjien työtä ns. näyttö kysymyksissä ja loppukädessä se lisää myös tuomioistuinten työtä, kun tuomioistuin punnitsee ennakoitivelvollisuuden toteutumista. Samalla voidaan todeta, että poliisimiehen suppean tutkinnan suorittamisen mahdollisuus poistuu, jos jompikumpi onnettomuuden osallisista vetoaa toisen onnettomuusajoneuvon kuljettajan laiminlyöneen lakiin kirjatun ennakoitivelvollisuuden, vaikka hän on itse selkeästi toiminut vastoin liikennesääntöjä.

Liikkuvan poliisin Perinneyhdistys katsoo, että kyseinen tienkäyttäjän ennakoitivelvollisuus tulee poistaa uudesta tieliikennelaista. Uuden lain 2 luvun 3§:n sisältö säilyttää ns. luottamusperiaatteen maamme tieliikennelainsäädännössä, mikä säännöksenä on toiminut erittäin hyvin jo kymmenien vuosien ajan maamme liikenteessä ja samalla se on ollut eräs liikenteen sujuvuutta ja sääntöjen selkeyttä tukeva lakipykälä. On lisäksi todettava, että kyseinen ennakoitivelvollisuuden lisääminen uuteen tieliikennelakiin ei ole normien purkua, vaan paremminkin epäselvien ja tulkinnallisten normien lisäämistä. Liikkuvan poliisin Perinneyhdistys katsoo yksilön vastuun korostamisen täyttyvän varsin hyvin muissa uuden tieliikennelain pykälissä, joten tämänkään osalla uutta ennakoitivelvollisuussäännöstä ei tarvita uudessa tieliikennelaissa.

3 luku – Liikennesäännöt

36§ Pysäyttäminen ja pysäköinti.

Liikkuvan poliisin Perinneyhdistys katsoo, että uuden tieliikennelain 36§:n 1 momentin sanamuotoa on muutettava, jotta kaksisuuntaisella tiellä taajamassa tien vasemmalle puolelle pysäköinti olisi turvallista.

1 momentin tulisi kuulua seuraavasti (lisäys tekstiin suluissa):

Ajoneuvon saa pysäyttää tai pysäköidä vain tien oikealle puolelle. Yksisuuntaisella tiellä on pysäyttäminen ja pysäköinti myös vasemmalle puolelle tietä sallittu. Taajamassa vasemmalle puolelle tietä pysäyttäminen on sallittua myös kaksisuuntaisella tiellä, (missä on enintään kaksi ajokaistaa), jos se ei vaaranna tai haittaa muuta liikennettä.

Kyseinen lisäys tekstiin on välttämätön, sillä muuten taajamassa vasemmalle puolelle tietä olisi pysäyttämisen ja pysäköinti sallittua vaikka tiellä olisi esim. 4 ajokaistaa. Tällöin pysäköitäessä vasemmalle puolelle tietä ylitettäisiin vähintään kaksi ajokaistaa ja lähdetessä liikkeelle pysäköintipaikasta jouduttaisiin ylittämään vähintään kaksi ajokaistaa. Tämä ei olisi käytännössä missään tapauksessa turvallista, sillä eritoten pysäköintipaikasta poistuva kuljettaja joutuu huomioimaan sen, ettei poistumisesta aiheudu vaaraa tai haittaa sekä takaa, että edestä paikkaan ajavalle liikenteelle useamman ajokaistan liikenteen osalta.

6 luku – Liikenne rikkomus ja liikennevirhemaksu

165§ Nopeusrajoituksen rikkominen moottorikäyttöisellä ajoneuvolla tai raitiovaunulla.

Liikkuvan poliisin Perinneyhdistys toteaa, että uuden tieliikennelain 160§:n mukaan liikennevirhemaksu saadaan määrätä vain laissa säädettyjen liikenne rikkomusten seurauksena. Lain 165§:n mukaan liikennevirhemaksu määrätään seuraamukseksi nopeusrajoituksen rikkomisesta moottorikäyttöisellä ajoneuvolla tai raitiovaunulla silloin, kun nopeuden ylitys on enintään 20 km/h:ssa. Uudessa tieliikennelaissa ei siten ole enää rangaistussäännöstä, jota voitaisiin soveltaa vähintään 21 km/h ylinopeuksiin.

Koska uudessa tieliikennelaissa ei ole enää rangaistussäännöstä yli 20 km/h ylinopeuksiin, on 21 km/h ylinopeudesta rangaistaessa käytettävä rangaistussäännöksenä Rikoslain 23 luvun 1§:n 3 momentin säännöstä liikenneturvallisuuden vaarantamisesta. Käytännössä kyseisen rangaistussäännöksen soveltaminen on mahdotonta lähes kaikkiin 21 km/h:ssa ylinopeuksiin, koska liikenneturvallisuuden vaarantamisen tunnusmerkistö ei pääsääntöisesti täyty ns. normaaleissa liikennetilanteissa. Poliisimies ei voi siis kirjoittaa 21 km/h:ssa ylinopeudesta sakkoa käyttäen rangaistussäännöksenä RL 23 luvun 1§:n 3 momentin säännöstä, koska yleisesti 21 km/h:ssa ylinopeuden voidaan pääsääntöisesti katsoa aiheuttavan vain vähäistä vaaraa. Jos poliisimies kirjoittaa tietoisesti virheellisen rangaistusvaatimuksen, voidaan hänen todeta rikkoneen jopa virkavelvollisuuttaan.

Liikkuvan poliisin Perinneyhdistys esittää edellä kuvatun vakavan epäkohdan korjaamiseksi, että liikennevirhemaksun soveltamisalaa laajennetaan uudessa tieliikennelaissa koskemaan enintään 30 km/h:ssa ylinopeutta. Tämän muutoksen seurauksena 31 km/h:ssa ylinopeuden rangaistussäännöksenä voidaan käyttää lähes 100 %:sti RL 23 luvun 1§:n 3 momentin säännöstä liikenneturvallisuuden vaarantamisesta. Esitystämme puoltaa se, että nykyisessä poliisin ”sakko-ohjeessa” vanhaksi liikenne rikkomukseksi katsotaan pääsääntöisesti teko, josta määrättäisiin alle 12 päiväsakon rangaistus. Nykyisen sakko-ohjeen mukaan voidaan liikenne rikkomuksena rangaista liukuma huomioon ottaen jopa 29 km/h:ssa ylinopeus. Liikkuvan poliisin Perinneyhdistyksen mielestä uusi liikennevirhemaksujärjestelmä ei voi ankaroittaa nykyistä tieliikenteen rangaistusjärjestelmää ylinopeuksien osalla.

Pahimmillaan liikennevirhemaksun soveltamisalan säilyttämisellä koskemaan laissa enintään 20 km/h:ssa ylinopeutta aiheutetaan se, että jopa suurin osa 21 km/h:ssa – 29 km/h:ssa ylinopeuksista jäisi ilman rangaistusta, koska Rikoslaita puuttuu rangaistussäännös vähäistä vaaraa aiheuttavista liikenne rikkomuksista. Lainsäädännön tehtävä ei liene se, että autoilija voisi ajaa vähintään 21 km/h:ssa ylinopeutta ja ilman rangaistus seuraamusta.

7 luku erinäiset säännökset

183§ Ajon estäminen päihtymyksen vuoksi.

Liikkuvan poliisin Perinneyhdistys ei katso tarpeelliseksi kirjata lakiin asiaa, jonka noudattamatta jättämisestä ei ole lakiin kirjattua rangaistus seuraamusta.

Kyseisen uuden tieliikennelain 183§:n mukaan mm. poliisimies voi estää alle rangaistavaa rajaa alkoholia nauttinutta kuljettajaa kuljettamasta moottorikäyttöistä ajoneuvoa tai raitiovaunua, jos päihtymys selvästi vaikuttaa kuljettajan ajokykyyn, kunnes hänen elimistössään ei enää ole havaittavaa määrää alkoholia.

Jos kuljettajan elimistössä oleva alkoholin määrä ei täytä rattijuopumuksen tunnusmerkistöä, kuljettaja ei ole syylistynyt rikokseen. Jos poliisimies estää kyseisen kuljettajan ajon jatkumisen, miten kuljettajan elimistössä olevan alkoholin häviämistä kontrolloidaan, jotta ajaminen voi jatkua? Jos kuljettaja jatkaa matkaa ennen kuin asia on varmistettu, syylistyykö kuljettaja edelleenkin mihinkään rikokseen, josta häntä voitaisiin rangaista?

Liikkuvan poliisin Perinneyhdistys esittää, että kyseinen 183§ poistetaan uudesta tieliikennelaista, koska sen soveltaminen käytännön valvonnassa ei ole tarkoituksenmukaista. Poliisin vähäisiä resursseja ei ole liene tarkoitus käyttää vahtimaan alle 0,5 promillen humalatilassa ajanutta kuljettajaa, kunnes alkoholi on poistunut kuljettajan elimistöstä riittävässä määrin, koska miten muuten kuin puhalluskokeen avulla todetaan alkoholin poistuneen kuljettajan elimistöstä.

Tieliikenteen promillerajan laskeminen yleisesti EU-alueella käytössä olevaan 0,2 promilleen poistaisi lopullisesti edellä kuvatun tilanteen, sillä alle 0,2 promillen humalatilalla täyttäisi todennäköisesti aina sen vaatimuksen, että kuljettaja voisi esteettä jatkaa ajoa. Liikkuvan poliisin Perinneyhdistys ei hyväksy vähäisessäkin humalatilassa ajamista moottorikäyttöisellä ajoneuvolla ja esitämme Liikenne- ja Viestintäministeriölle, että ministeriö ryhtyy toimenpiteisiin tieliikenteen promillerajan laskemiseksi 0,2 promilleen.

Tieliikennelain liiteasiakirjat

Liikennemerkki E30

Merkillä osoitetaan kahden ajokaistan yhdistyminen, jossa ajoneuvoilla vuorotellen siirrytään jatkuvalla ajokaistalle.

Liikkuvan poliisin Perinneyhdistys katsoo kyseisen merkin toimivuuden vaativan lainsäädäntöön lisäselvityksen siitä, kumpi päättävistä kaistoista käynnistää ns. vetoketjun, jos kaksi ajoneuvoa saapuu yhtä aikaa kaistojen yhtymiskohtaan? Esitämme, että näissä tilanteissa oikealla kaistalla oleva ajoneuvo jatkaa ajoa ja vasemmalla kaistalla oleva ajoneuvo käynnistää ”vetoketjun”, jonka jälkeen vastavuoroisuus jatkuu.

Lisäkilpi H12.10, jolla sallitaan kaksisuuntainen polkupyöräliikenne yksisuuntaisella tiellä.

Yhdistys katsoo, että lisäkilvellä sallituksi ilmoitettu yksisuuntaisen kadun kaksisuuntainen polkupyöräliikenne tulisi olla molemmista suunnista yksisuuntaisen tien oikeaan reunaan sijoitettava liikennettä. Jos tätä ei mainita laissa, voivat pyöräilijät ajaa vastakarvaan yksisuuntaista tietä molemmilla puolilla tietä ja tämä vaarantaa konkreettisesti liikennettä.

Muut liikenteenohjaukseen tarkoitetut merkit.

Merkki 115.

Liikkuvan poliisin Perinneyhdistys esittää, että merkki 115 kuvataan seuraavasti (lisäys suluissa):

Merkillä osoitetaan tiejakso (ja yksittäinen automaattisen liikennevalvonnan piste), jossa suoritetaan automaattista liikennevalvontaa.

Merkin tulee olla käytettävissä myös yksittäisen valvontakohteen ilmoittamisessa, sillä Eduskunnan liikennevaliokunta ottaa omassa lausunnossaan automaattisen liikennevalvonnan kehittämisestä kannan, jonka mukaan automaattisen liikennevalvonnan kehittämisen osalla tulee huomioida se, voidaanko kameroiden huomioimista edistää joillain keinoilla ennaltaehkäisevän vaikutuksen

vahvistamiseksi. Kyseisen liikennemerkin asettaminen ennen jokaista valvontapistettä olisi juuri liikennevaliokunnan kannan mukaista ennaltaehkäisevän vaikutuksen vahvistamista. Kyseinen liikennemerkki voi olla valvottavan tieosan alussa, mutta sitä tulee voida käyttää ennen kaikkea myös valvontapisteen yhteydessä.

Liikkuvan poliisin Perinneyhdistys katsoo, että kyseinen liikennemerkki nro. 115 yhtenäistää hyvin automaattisesta liikennevalvonnasta ilmoittamisen sekä automaattisen liikennevalvonnan koskevan tiealueen alussa, että myös jokaisen valvontapisteen (kameran) kohdalla. Katsomme, että uuden tieliikennelain liikennemerkki 116 (tekninen valvonta) ei ole tähän tehtävään soveltuva liikennemerkki.

Yleistä uudesta tieliikennelaista:

Liikkuvan poliisin Perinneyhdistys haluaa muistuttaa Liikenne- ja Viestintäministeriötä myös siitä, että uudessa tieliikennelaissa korostuva tienkäyttäjien henkilökohtainen vastuu heidän liikennekäyttäytymisestään edellyttää tielle selkeästi nykyistä enemmän poliisin ammattitaitoista liikennevalvontaa. Tästä esimerkkinä on mm. ns. tavirengaspakon poistuminen. Perinneyhdistys haluaa uskoa siihen, että edelleenkin pääosa autoilijoista käyttää talviajalla autossaan talvirenkaita, mutta poliisin liikennevalvonnan ja tiedotuksen tulee tämänkin asian osalla olla aivan eri tasolla mitä se nyt on tiellä. Esitämmekin, että Liikenne- ja Viestintäministeriö huomioi lisääntyvän poliisin liikennevalvonnan tarpeen lain valvonnassa tiellä uuden tieliikennelain julkisen esittelyn yhteydessä.

Mikkelissä 14.1.2020

Jyrki Haapala

Puheenjohtaja

Haapala Jyrki
Liikkuvan poliisin Perinneyhdistys