

Liikenne- ja viestintäministeriölle

TIELIIKENNELAIN KOKONAISUUDISTUKSEN JÄLKIARVIOINTI.

Liikenneoikeusyhdistys ry on ottanut kantaa tieliikennelainsäädännön kokonaisuudistukseen vastaamalla liikenne- ja viestintäministeriön kyselyyn. Seuraavassa on vapaamuotoisen tekstin osuus vastauksesta:

LIIKENTEENOHJAUKSEN SÄÄNTELYMUUTOKSET

Tietoomme on tullut tienkäyttäjien palautteen ja oikeuskäytännön perusteella muun muassa seuraavia tieliikennelain tulkintaongelmia:

1. Moottoripyörän paikka ajokaistalla. Edellisessä laissa se esitöiden mukaan oli keskellä. Nykyisessä laissa ei sanota mitään.
2. Edellisessä laissa todettiin sama kuin nykyisessäkin laissa, että ajokaistaa ei saa vaihtaa tarpeettomasti. Edellisen lain esitöissä sana ”tarpeeton” määriteltiin. Se tarkoitti ajokaistan edestakaista vaihtamista ruuhkaliikenteessä ja oli siis kiellettyä. Nykyisen lain esitöissä ”tarpeetonta” ei selitetä mitenkään.
3. Jo edellisessä laissa sanottiin, että raitiovaunun saa ohittaa vasemmalta, missä kiskojen sijainti sitä edellyttää, mutta esitöissä ei kerrottu, milloin kiskot tällaista edellyttävät. Sama epäselvyys jatkuu nykyisessäkin laissa. Lisäksi jää epäselväksi, onko ohitus kiskoista riippumatta sallittu, jos sen voi tehdä keskiviivaa ylittämättä.
4. Edellinen laki ei antanut vastausta siihen, mistä säännöistä voidaan poiketa annettaessa esteetön kulku kiireellisessä tehtävässä toimivalle hälytysajoneuvolle. Voiko esimerkiksi olla noudattamatta punaisia liikennevaloja tai ajaa jopa hetkellisesti ylinopeutta. Todettiin vain, että tarvittaessa on väistyttävä syrjään ja pysähdyttävä. Asiasta ei kerrota nykyisessä laissa sen enempää.
5. Kuuluuko linja-autopysäkkilevitys ajorataan, ei selviä laista. Jos pysäkkilevitys kuuluu ajorataan, sinne pitää oikealle käännyttäessä ryhmittä, jos ei, sinne ei saa ryhmittä.

6. Nykyinen laki määrittelee mopon ja polkupyörän taluttajan jalankulkijaksi. Moottoripyörän taluttajasta se vaikenee kuten aikaisemminkin. Lain esitöissäkään ei mainita asiasta mitään. Moottoripyörän taluttaja on siis ilmeisesti sen kuljettaja, jolla pitää olla ajokortti.
7. Suojatien eteen pysähtynyttä ajoneuvoa ei saa ohittaa pysähtymättä, mutta milloin ajoneuvo on pysähtynyt suojatien eteen? Se voi olla esimerkiksi liikenne-esteen johdosta pysähtyneenä kulkusuunnassaan suojatien taakse, mutta estää vastaantulevaa autoilijaa havaitsemasta suojatietä ylittävää jalankulkijaa. Pitäisikö säännöstä korjata esimerkiksi niin, että se koskisi tilannetta, jossa pysähtynyt tai pysäköinti ajoneuvo estää muiden ajoneuvojen kuljettajien näkyvyyden suojatielle?
8. Jo edellisessä laissa oli ilmeisiä puutteita, jotka olisi voitu korjata uuteen lakiin. Näin ei käynyt. Pari esimerkkiä:
 - Edellisessä laissa sanottiin, että polkupyöräilijän kypärää ja jalankulkijan heijastinta on käytettävä ”yleensä”, mikä oli pelkkä suositus. Samoissa sanamuodoissa on pysytty nykyisessäkin laissa, mikä liikenneturvallisuutta ajatellen ei ole perusteltua.
 - Edellisen lain määritelmien mukaan suojatie voitiin osoittaa pelkällä tiemerkinillä tai pelkällä liikennemerkillä. Uudessa laissa tästä oli tarkoitus tehdä loppu muun muassa siksi, että lumipeitteen aikana suojatietä ei voi havaita, jos se on osoitettu vain tiemerkinillä. Määritelmä jäi voimaan myös nykyiseen lakiin.
 - Sekä edellisestä että nykyisestä laista puuttuu yksiselitteinen jalankulkijaa koskeva väistämisvelvollisuus ylittävällä ajorataa muualla kuin suojatien kohdalla. Sellainen olisi tarpeen.
9. Nykyisessä laissa todetaan, että muita on väistettävä ”tullessa ajoradalle jalkakäytävän tai pyörätien ylittämisen jälkeen”. Esitöissä kerrotaan säännöksen olevan uusi ja että ”väistämisvelvollisuutta osoittava liikennemerkki ns. kärkikolmio voitaisiin korvata tien rakenteella”. Se tarkoittaa, että jalkakäytäväksi tai pyörätieksi tulkittava tien rakenne eli sivukadulta tullessa ”kohouma” aiheuttaa normaalin väistämisvelvollisuuden muuttumisen. Kohouman yli ajamisen jälkeen oikealta tulevan on väistettävä risteyksessä vasemmalta tulevia ajoneuvoja. Kun ajorata on sopivasti jää- ja lumikerroksen peitossa, kohoumaa ei välttämättä havaitse.
10. Korkein hallinto-oikeus on ratkaisussa KHO 2024:101 ottanut kantaa suojatietä osoittavan liikennemerkkin ja siihen liittyvän tiemerkin ratkaisuuteen pysäköintivirhettä koskevassa asiassa silloin, kun tiemerkintä on ollut lumen peitossa. KHO totesi, että ”hallinnolliselle seuraamukselle asetettava täsmällisyyden ja selkeyden vaatimus huomioon ottaen suojatien paikka ei voi pysäköintivirheen toteamisen ja pysäköintivirhemaksun määräämisen kannalta vaihdella kulloistenkin sääolosuhteiden mukaan. Ainoastaan tiemerkin oli katsottava osoittaneen suojatien eteunän.”

11. Maastopysäköinti tuottaa ainakin Tampereella ongelmia. Ellei liikennemerkki kiellä pysäköintiä, niin liikenteen sujuvuuden vuoksi olisi kapealla ajoradalla hyvä, jos ajoneuvon voisi pysäköidä ajoradan pientareelle tai maastoon niin että vain osa ajoneuvosta on kuitenkin osittain päällystetyn tai muutoin liikenteeseen käytetyn ajoradan puolella?

LIIKENTEENVALVONNAN JA SANKTIOJÄRJESTELMÄN SÄÄNTELYMUUTOKSET

20. TLL 6 luvussa säädetty liikennevirhemaksu on merkittävä liikennetikosoikeudellinen uudistus, mutta se olisi voitu toteuttaa paremmin, jos sen soveltamisalue olisi laajennettu 30 – 40 km/h ylinopeuksiin asti. Tästä aiheesta on käyty julkista keskustelua oikeustieteellisissä kanavissa.

Muutoksen jälkeen törkeiden ylinopeuksien määrä on lisääntynyt, mikä johtunee suurelta osin muusta kuin tieliikennelain uudistuksesta. Tutkimustietoa törkeiden ylinopeuksien määrän lisääntymiseen vaikuttavista seikoista ei ole käytettävissä.

Uudistuksella ei ole eikä ole edellytettykään olevan vaikutusta liikenteen sujuvuuteen.

21. Automaattivalvonnan käytön laajentaminen / ajoneuvokohtainen liikennevirhemaksu

Muutos on sinänsä toteutettu eduskunnan perustuslakivaliokunnan määrittelemien rajoituksin, mutta poliisin tietojärjestelmistä ja muista syistä johtuen sitä ei ole täysimääräisesti toteutettu.

Liikennevirhemaksujen oletettua vähäisempi määrä ei johdu tieliikennelaista. Maksun määrääminen ei ole teknisesti monimutkaisempaa kuin aiemmin käytössä olleen rikesakon määrääminen.

Automaattinen kameravalvonta tehostaa ylinopeusvalvontaa ja tutkimusten mukaan sillä on suuri vaikutus liikenneturvallisuuteen. Liikenteen sujuvuuteen se ei tietenkään haittaa samalla tavalla, kuin perinteinen poliisivalvonta, jossa ylinopeudella ajava ajoneuvo pysäytetään. Automaattisen valvonnan pulmana on se, ettei tällä valvontatavalla saada kiinni ylinopeutta ajavia moottoripyöräilijöitä eikä päihtyneenä ajavia kuljettajia.

22. Ajon estäminen päihtymyksen vuoksi

Säännös on uusi, emmekä vielä pysty arvioimaan sen vaikutusta liikenneturvallisuuteen tai liikenteen sujuvuuteen. Sinänsä yhdistys pitää hyvänä, että poliisi voi puuttua myös tapauksiin, joissa kuljettajalta mitattu puhallustulos ei ylitä rangaistavan rajaa.

23. Liikenteenvalvonnan ja sanktiojärjestelmän sääntelyn kokonaisuus

Liikenteenvalvonnan sääntelyä uudistettiin ja toteutettiin lakiteknisesti hyvin onnistuneella tavalla. Samaa ei voi sanoa sanktiojärjestelmän uudistuksesta. Seuraavassa esitetään lyhyesti pääasialliset virheet ja puutteet, joiden korjaamiseen tulisi kiinnittää huomio:

1. Tieliikennelain liikenerikkomusta koskevaa sanktiointia ei ole sovitettu RL 23 luvun liikenerikosten kanssa yhteen, vaan järjestelmien välissä on aukko, jota on eduskunnan lakivaliokunnan lausunnon perusteella pyritty korjaamaan muuttamalla RL23:1:n soveltamisaluetta, vaikka se ei ole ollut eduskunnan päätöksenteon kohteena. RL 23:1.3:n vähäistä vaarantamista koskeva poikkeussääntö RL 23:1.1:n soveltamisessa on edelleen voimassa. Sanktiojärjestelmässä on siten aukko niiden yli 20 km/h ylinopeuksien osalta, jotka ovat omiaan aiheuttamaan ainoastaan vähäistä vaaraa. Eduskunnan lakivaliokunnan tieliikennelain muutoksen yhteydessä antamalla, rikoslain soveltamista koskevalla lausumalla ei ole sitovan oikeuslähteen asemaa. Laillisuusperiaatteen näkökulmasta tällainen rikoslain soveltamista koskeva lausuma on erityisen ongelmallinen.
2. Näin aikaansaatu sanktiojärjestelmän kokonaisuus ei noudata enää vuodesta 1957 lähtien tavoiteltua liikenneturvallisuuden vaarantamisrikosten kolmitasoista rikoskäsitettä:
 - Lievät presumoituun vaaraan perustuvat liikenerikkomukset,
 - perusmuotoiset abstraktiseen vaaraan perustuvat liikenneturvallisuuden vaarantamisrikokset ja
 - vakavaa ”on omiaan” vaaraa sisältävät törkeät liikenneturvallisuuden vaarantamisrikokset.Useimmissa muissa Euroopan maissa 40 – 50 km/h ylinopeuksia pidetään vähäisinä rikkomuksina, joista seuraamuksena on yleensä kiinteä rahallinen sanktio. Pääministeri Petteri Orpon hallitus on vuonna 2023 julkaistussa ohjelmassaan päättänyt varmistaa, ettei liikennevirhemaksurajan ylittävästä ylinopeudesta selviä seuraamuksetta.¹
3. Poliisihallituksen vuonna 2019 antamaa sakkokäsikirjaa (Ohje sakon ja rikesakon määräämisestä summaarisessa menettelyssä) ei ole ylinopeusrikosten osalta päivitetty liikennevirhemaksun osalta. Käytännössä vastuu erityisesti ylinopeusrikkomuksista annettavien sanktioiden lainmukaisuudesta on jätetty kokonaan yksittäisten virkamiesten vastuulle, ja yksityishenkilöt ovat joutuneet hakemaan lain tulkintaa tuomioistuimissa. Sakotettavien yhdenvertaisuus ja sakkomenettelyn yhdenmukaisuus eivät toteudu ilman ohjetta.
4. Automaattivalvonnan lisääntyminen on johtanut käytännössä siihen, että ylinopeusrikkomuksista annetaan päiväsakkorangaistus aina käytetyn ajonopeuden perusteella käyttämättä vanhan sakkokäsikirjan mukaisia liukumia. Esimerkiksi vaativissa liikenneolosuhteissa automaattivalvonnan puuttumiskynnys voisi olla tavanomaista alhaisempi ja seuraamus ankarampi, hyvissä olosuhteissa ja vähäisen liikenteen aikaan seuraamus voisi olla lievempi.
5. Sanktiojärjestelmien kokonaisuus vaatisi liikenne- ja viestintäministeriön yhteistyötä oikeusministeriön kanssa. Liikenerikkomuksia koskevien sanktioiden prosessuaalinen

¹ VN 2023 Hallitusohjelma s. 117.

toteutus on kokonaisuutena arvioiden turhan monimutkainen (liikennevirhemaksu, sakkomääräys, sakkovaatimus, rangaistusvaatimus, rangaistusmääräys, tuomioistuimen tuomio). Hallinnollisia ja rikosoikeudellisia sanktioita koskevat erilliset muutoksenhakutiet voivat johtaa siihen, että liikennevirhemaksua ja sakkorangaistusta määrättäessä tulkitaan nopeusrajoituksen pätevyyttä eri tavoin.

6. Historiallisena jäänteenä sanktiojärjestelmässä on säilynyt myös rikesakkojärjestelmä, jonka soveltamisala on mitättömän pieni. Vuonna 2022 annettiin yhteensä 2.441 rikesakkoa, kun niiden määrä oli enimmillään vuonna 2018 yhteensä 362.006 kpl. Rikesakkojen rahallinen kertymä on pudonnut lähes 57 miljoonasta eurosta alle 200.000 euroon.²
7. Ruotsissa ylinopeusrikokset on sanktioitu nykyisin voimassa olevien säännösten perusteella järjestyssakkona pääsääntöisesti 36 – 40 km/h ylinopeuksiin asti, mutta sakkotaulukko mahdollistaa taulukon ylimmän järjestyssakon määräämisen suuremmastakin ylinopeudesta. Ruotsin lainsäädännöstä on otettu ennenkin mallia, miksi ei nyt?

Risto Tuori

² Oikeusrekisterikeskus:

<https://www.oikeusrekisterikeskus.fi/fi/index/tietopalvelu/tilastotjaavoindata/sakot.html>