

Tieliikennelaki-seminaari 13.6.2013
Liikenne- ja viestintäministeriö
Eteläesplanadi 16, Helsinki

Tieliikennelain kokonaisuudistushanke käynnistettiin 13.6.2013 liikenne- ja viestintäministeriössä pidetyllä sidosryhmäseminaarilla. Seminaarin puheenjohtajina toimivat hallitusneuvos Silja Ruokola ja liikenneneuvos Kimmo Kiiski liikenne- ja viestintäministeriöstä.

Seminaarin avaus
Liikenneministeri Merja Kyllönen

Liikenneministeri Merja Kyllönen korosti seminaarin avauspuheenvuorossaan tieliikennelainsäädännön suurta merkitystä koko yhteiskunnan toiminnan kannalta. Ministeri totesi, että tieliikennelain uudistamiselle on olemassa selkeä tarve. Nykyinen tieliikennelaki on ollut voimassa vuodesta 1981. Laki on osittain aikansa elänyt eikä kaikilta osin vastaa nyky-yhteiskunnan vaatimuksia.

Lakihankkeen toteuttaminen edellyttää laajaa yhteistyötä eri tahojen välillä. Uuden tieliikennelain tulisi olla joustava siten, että se ei estä mahdollisten tulevien teknisten innovaatioiden kehittämistä. Uuden tieliikennelain tulisi muiden tavoitteidensa ohella palvella myös entistä korostuneemman merkityksen saaneen ympäristö- ja energiapolitiikan vaatimuksia.

Liikenneturvallisuuden parantaminen on yksi tieliikennelain uudistamisen keskiössä olevista tavoitteista. Liikenneturvallisuus voi tarkoittaa monia eri asioita. Liikenneturvallisuuskäsitteen taustalla vaikuttavat yhteiskunnassa tärkeimpinä pidettyjen oikeushyvien, ihmisen hengen ja terveyden, suojeleminen. Vaikka liikenneturvallisuus onkin merkittävästi parantunut nykyisen tieliikennelain voimassaoloaikana, on Suomi edelleen hieman jäljessä asettamistaan liikenneturvallisuustavoitteista liikennekuolemien määrässä mitattuna.

Ministeri Kyllönen totesi, että liikenneturvallisuuteen liittyvät ongelmat eivät suurimmilta osin kytkeydy itse tieliikennelakiin, vaan liikenneturvallisuusongelmien perimmäinen syy on toisaalla. Liikenneturvallisuuteen liittyvät ongelmat eivät ratkea vain yhdellä toimella, kuten tieliikennelain uudistamisella tai tienpidon kohentamisella. Liikenneturvallisuustyö on yhteispeliä. Liikenneturvallisuustyössä tulee kiinnittää huomiota kaikkien liikenneturvallisuuteen vaikuttavien liikenteen osatekijöiden toimivuuteen. Toimiva tieliikennelaki on kuitenkin liikennejärjestelmän kivijalka.

Lähtökohdat tieliikennelain uudistamiselle

Liikenneneuvos Kimmo Kiiski

Liikenne- ja viestintäministeriö

Liikenne- ja viestintäministeriön liikenneneuvos Kimmo Kiiskin puheenvuoron sisältönä olivat tieliikennelain uudistamisen lähtökohdat ja taustatekijät. Useissa tieliikenteen sääntelyyn vaikuttavissa tekijöissä on tapahtunut merkittäviä muutoksia nykyisen tieliikennelain voimassaoloaikana. Yhteiskunnassa tapahtuneet muutokset vaikuttavat liikenneturvallisuustyön painopisteisiin. Liikennejärjestelmän tilasta kertovia indikaattoreita ovat muun muassa kuolemaan johtaneiden liikenneonnettomuuksien määrä, liikenteessä käytettyjen ajoneuvojen määrä sekä voimassa olevien ajokorttien määrä. Liikennejärjestelmän indikaattorit toimivat lähtökohtana tieliikennelainsäädännön uudistamiselle.

Kuolemaan johtaneiden liikenneonnettomuuksien määrä on indikaattori, joka vaikuttaa lainsäädännön uudistamisen taustalla. On kysyttävä, ollaanko nykyiseen liikenneturvallisuustilanteeseen tyytyväisiä. On myös pohdittava, voidaanko uudella tieliikennelainsäädännöllä vaikuttaa liikenneturvallisuuskehitykseen. Väestön ikääntyminen lähitulevaisuudessa vaikuttaa siihen, miten erilaisten tienkäyttäjien oikeudet ja velvollisuudet tulee ottaa huomioon.

Tieliikenteellä on sen tuottamista eduista huolimatta myös negatiivisia vaikutuksia, jotka kohdistuvat sekä yksilöön että yhteiskuntaan. Henkilövahinkoihin johtavien liikenneonnettomuuksien lisäksi tieliikenteellä on osuutensa ympäristön laatua heikentävistä päästöistä ja meluhaitoista. Nämä tekijät heikentävät ympäristön viihtyvyyttä ja vaikuttavat negatiivisesti ihmisten hyvinvointiin. Tieliikennelainsäädäntöä uudistettaessa on tärkeää pohtia, miten lainsäädännöllä voidaan vaikuttaa kestäväen kehityksen tavoitteisiin.

Nykyistä tieliikennelakia valmisteltaessa keskeisinä tavoitteina olivat muun muassa liikenneturvallisuuden parantaminen, Wienin tieliikennesopimuksen täytäntöönpano, kevyen liikenteen aseman parantaminen, liikenteen sujuvuuden parantaminen, liikennevalvonnan tehostaminen, sääntöjen selkeyttäminen sekä liikenteeseen liittyvän taloudellisen tehokkuuden huomioon ottaminen. Myös kaikki nämä tavoitteet ovat edelleen relevantteja tulevaa uudistusta valmisteltaessa.

Edellisten tavoitteiden lisäksi tulevan uudistuksen päätavoitteita ovat lainsäädäntökokonaisuuden sisäisen koherenssin parantaminen sekä lain sisällöllinen ja rakenteellinen tarkistaminen. Lakiin on tehty runsaasti muutoksia sen voimassaoloaikana, mikä on heikentänyt sen sisäistä koherenssia. Tieliikenteen lainsäädäntökokonaisuus sisältää tällä hetkellä erittäin runsaan määrän säädöksiä, joita on muutettu ja kumottu useita kertoja. Säädösten runsauteen ovat vaikuttaneet erityisesti tekninen kehitys, maailman monimutkaistuminen ja Euroopan unionin lainsäädännön merkityksen kasvu. Tieliikennelainsäädännön kokonaisuus on muodostunut osittain sekavaksi.

Liikennettä koskevan lainsäädäntönormiston määrä on suuri, mikä vaikeuttaa liikenteen käsitteen määrittelyä. Tieliikennelain soveltamisala on epäselvä myös lakia ammatikseen soveltaville. Esimerkiksi *tien* käsite on jossain määrin epäselvä. Tieliikennelain uudistamisessa on kiinnitettävä huomiota tieliikennelain soveltamisalan ja keskeisten käsitteiden tarkempaan määrittelyyn. Tieliikennelain soveltamisalan määrittelyllä on suuri merkitys tieliikenne rikosten tutkinnassa ja tulkinnaissa.

Noin puolet maamme rikoksista on liikenteen rikkomuksia. Lainsäädäntökokoalaisuuden uudistamisen yhtenä tavoitteena on myös liikenteen seuraamusjärjestelmän uudistaminen. Liikenteen rikkomusten seuraamuksia ovat rikosoikeudelliset, hallinnolliset ja vero-oikeudelliset seuraamukset. Kansalaisen oikeusturvan kannalta nämä seuraamukset saattavat käytännössä kumuloitua tarpeettomasti. Tällöin vaarana on viranomaisten resurssien tarpeeton tuhlaaminen.

On pohdittava, miten tieliikenteen seuraamusjärjestelmää voitaisiin kehittää sekä johdonmukaiseksi että kansalaisten oikeusturvaa palvelevaksi. Tuomioistuinten ja syyttäjien tulisi keskittyä vain vakavimpien liikenne rikosten tutkintaan. On pohdittava, missä määrin on järkevää käyttää rikosoikeudellista järjestelmää liikenteen rikkomusten seuraamuksissa. Oikeudenhoidon uudistamisohjelmaan on liitetty tavoite hallinnollisten seuraamusten laajemmasta käyttöönotosta liikenteen lievissä rikkomuksissa.

Liikenteessä rangaistavan käyttäytymisen rajat ovat erittäin vaikeasti hahmotettavissa niin tienkäyttäjälle kuin lakia soveltavalle viranomaisellekin. Esimerkiksi tieliikennelain 103 §:n mukaan *joka tahallaan tai huolimattomuudesta muuten kuin 98–102 tai 105 a §:ssä mainitulla tavalla rikkoo tätä lakia tai sen nojalla annettuja säännöksiä tai määräyksiä, on tuomittava liikenne rikkomuksesta sakkoon*. Tällöin rangaistavaa on periaatteessa minkä tahansa tieliikennelain nojalla annetun säädöksen, joita on yli 40 kappaletta, rikkomisen.

Säännöskokonaisuuden perustuslainmukaisuuden varmistaminen on tärkeää. Yksilön keskeisistä oikeuksista ja velvollisuuksista tulee säätää eduskuntalailla. Tieliikennelainsäädäntö koskee keskeisesti juuri tällaisia oikeuksia ja velvollisuuksia rajoittamalla ja turvaamalla kansalaisten liikkumisvapautta. Perustuslainmukaisuuteen liittyvää normihuoltoa on tieliikennelain uudistamis työssä edessä runsaasti. Nykytilanteessa edellä mainittu lailla keskeisistä velvollisuuksista säätämisen vaatimus ei ole täysin toteutunut, vaan säädöstaso on paikoin liian alhainen.

Tieliikennelainsäädäntö on asiakokonaisuus, joka vaikuttaa jokaisen kansalaisen elämään. Tieliikennelain uudistamisessa on edessä suuri ja vaativa työ. Uudistaminen edellyttää kriittistä ja tarkkaa lain sisällön tarkastelua.

Hyvän lainvalmistelun tunnusmerkit tieliikennelain uudistamista silmällä pitäen

Tutkimusjohtaja, dosentti Kati Rantala
Oikeuspoliittinen tutkimuslaitos

Oikeuspoliittisen tutkimuslaitoksen tutkimusjohtaja, dosentti Kati Rantala keskittyi puheenvuorossaan hyvän lainvalmistelun tunnusmerkkeihin tieliikennelain uudistamisten kannalta. Koska tieliikennelain uudistushanke on vielä esivalmisteluvaiheessa, on oikea hetki kiinnittää huomiota hyvän lainvalmistelun kriteereihin, jotta hanke onnistuisi mahdollisimman hyvin. Hyvän lainvalmistelutoiminnan kolme tärkeintä kriteeriä ovat lainvalmistelun avoimuus, lainvalmisteluhankkeen aikana tuotettavan tietoineksen jatkuva dokumentointi ja lainvalmistelussa käytettävät laaja-alaiset perustelut.

Tieliikennelain uudistamisen alkuvaiheessa on tärkeää kartoittaa lainvalmistelun mahdolliset esteet ja rajoitteet, eli selvittää lainsäädäntöhankkeen liikumavara. On selvitettävä, onko tieliikennelainsäädännön muuttamiselle Euroopan unionin lainsäädännöstä, muusta kansainvälisestä sääntelystä, viranomaisten käytännön resursseista tai esimerkiksi ympäristötavoitteista johtuvia rajoitteita.

Tieliikennelain uudistamisessa on tärkeää huomioida lainvalmisteluun osallistuvien eri tahojen ja lain eri kohderyhmien erilaiset tavoitteet. Tieliikennelainsäädäntö on laaja-alainen kokonaisuus, joka vaikuttaa monien eri tahojen ja viranomaisten toimintaan. Erilaisten näkemysten yhteensovittaminen voi olla vaativa tehtävä. Erityisesti kansalaisille uuden sääntelyn luomisessa on tärkeää huomioida hyvän lainvalmistelun kriteerit.

Lain uudistamistyö on hyvä aloittaa lainsäädännön alaan liittyvien ajankohdtaisten ongelmien kartoittamisesta. On pohdittava, kuinka hyvin nykyinen järjestelmä vastaa aikamme liikennekäyttäytymistä. Liikenteen toimintaympäristön jatkuvat muutokset on otettava huomioon lainvalmistelussa. Käytävissä oleva tietopohja tieliikennelainsäädännön uudistamiseksi on poikkeuksellisen laaja. Toisaalta runsas tietomäärä myös palvelee lain uudistamista. Työn käytännön organisoiminen merkitys on suuri hankkeen onnistumisen kannalta.

Uudistamistyössä on hyvä pohtia sitä, mikä lainsäädännön rooli ylipäätään on osana niitä tavoitteita, joihin tieliikennesääntelyllä pyritään. Tieliikenteen tavoitteiden saavuttamiseksi on käytävissä useita erilaisia keinoja, joista lainsäädännön uudistaminen on vain yksi. On pohdittava, mikä on tarpeellista lainsäädäntöä näiden tavoitteiden saavuttamiseksi. Koska tieliikennelailla säännellään kansalaisten oikeuksia ja velvollisuuksia, tulisi lain olla sisällöltään selkeä. Huonosti laaditut ja epäselvät pykälät voivat vaikeuttaa lain soveltamista ja tulkintaa käytännössä.

Tieliikennelainsäädännön uudistamisen yleiset suuntaviivat ja tavoitteet olisi hyvä määritellä mahdollisimman varhaisessa vaiheessa uudistustyötä. Yleisten suuntaviivojen määrittelyn ajankohdan myöhentämiseen liittyy riski siitä,

että tavoitteista ja suuntaviivoista keskustellaan loputtomiin. Keskeisiä suuntaviivoja voidaan määritellä esimerkiksi arviomuistioissa.

Paineet lainvalmistelun avoimuuteen ovat lisääntyneet. Uudistushankkeen aikana suoritettavassa tietoaineksen dokumentoinnissa toimivat keskeisellä sijalla hankkeen kotisivut, jotka palvelevat tiedon dokumentoinnin lisäksi hankkeen avoimuutta. Kotisivut toimivat keskeisenä tiedottamisen väylänä. On pohdittava, missä määrin tietoa kotisivuille halutaan kerätä. Hankkeen aikana tulisi löytää tasapaino tiedon antamisessa julkisuuteen.

Eri sidosryhmien laaja-alainen kuuleminen on tärkeää lainvalmistelussa. Kuuleminen alkaa jo hankkeen esivalmisteluvaiheen aikana. Kuulemisen tarkoituksena on osallistaa eri sidosryhmiä valmisteluun hankkeen kaikissa vaiheissa. Kuuleminen voi olla luonteeltaan joko muodollista tai epämuodollista. Myös epämuodollisten kuulemisten kirjaaminen on tärkeää.

Eri sidosryhmien kuulemisessa on huomioitava tasapuolisuus. Sidosryhmiä kuultaessa heiltä edellytetään perusteluja kantoihinsa, jolloin eri argumenttien asettaminen suhteessa toisiinsa on helpompaa. Eri tahojen erimielisyyksiltä voidaan harvoin välttyä, mutta perustelujen kautta mielipiteet ovat usein sovittavissa yhteen. Kuulemisessa on noudatettava demokratian periaatteita. Kaikkien eri tahojen mielipiteet ja perustelut ovat tärkeitä.

Selvää on, että hyvätasoisellakaan lainvalmistelulla ei ole merkitystä, jos lakia ei panna toimeen. Lain toimeenpanoa suunniteltaessa tulee ottaa huomioon lakia toimeenpanevien viranomaisten käytännön resurssit. Esimerkiksi poliisin mahdollisuudet valvoa lainsäädännön toteutumista tulee ottaa huomioon jo lainsäädäntöä laadittaessa. Tämän vuoksi onkin tärkeää, että jo lainsäädännön valmistelussa on mukana myös lain toimeenpanijoihin kuuluvia tahoja, jotka tarjoavat käytännön tietoa lain soveltamisen mahdollisuuksista ja rajoitteista.

Keskeistä hyvässä lainvalmistelussa on myös lain uudistamisesta seuraavien vaikutusten arviointi. Tieliikennelain uudistaminen on laaja hanke, jolloin vaikutusarvioinnin merkitys korostuu entisestään. Vaikutusarviointia olisi ihan teellistä suorittaa kaikissa hankkeen vaiheissa alusta loppuun saakka. Hankkeen vaikutusarviointia voidaan suorittaa joko jo olemassa olevaa tietoa arvioimalla tai tilaamalla esimerkiksi uusia tutkimuksia uudistusten vaikutuksista tulevaisuuteen. Lainvalmistelijoiden oman loogisen päättelyn ja perustelujen merkitys korostuu vaikutusarvioinnissa. Tulevaisuutta on vaikea ennustaa, mutta vaikutuksia voidaan arvioida esimerkiksi luomalla erilaisia skenaarioita eli vaihtoehtoja mahdollisista tulevaisuudennäkymistä.

Jos vaikutusarvioinnissa huomataan uudistuksella olevan negatiivisia vaikutuksia, voidaan vaikutuksia minimoida erilaisilla tukitoimilla. Mitä selkeämpi punainen lanka hankkeella on, sitä paremmin vaikutuksia pystytään arvioimaan koko hankkeen ajan. Aina vaikutusarviointi ei onnistu täydellisesti. Siksi on tärkeää, että hankkeen aikana kirjataan avoimesti lainvalmistelussa käytettävissä ollut tietoa ja tehtyjen valintojen perustelut. Jälkeenpäin hanketta arvioitaessa on tärkeää kyetä osoittamaan, minkä käytettävissä olleen

tiedon perustella ratkaisuihin on päädytty. Hankkeen tuloksena laadittava hallituksen esitys on tärkeä dokumentointi siitä, mitä lain valmistelutyön aikana on kirjattu.

Usein hankkeella on useita erilaisia vaikutuksia; negatiivisia, positiivisia, pää- ja sivuvaikutuksia. Koska tulevaisuuden ennustaminen on vaikeaa, voidaan kysyä, onko hankkeen vaikutusarvioinnilla mitään merkitystä. Vaikutusarvioinnilla tuotetaan prosessin aikana tietoa myös itse hankkeeseen osallistuville. Tällä tiedolla on usein suuri merkitys hankkeen valmistelussa.

Tieliikennesäätelyn yleiset opit

Professori Matti Tolvanen

Itä-Suomen yliopisto

Itä-Suomen yliopiston rikos- ja prosessioikeuden professori Matti Tolvasen puheenvuoron aiheena olivat tieliikennesäätelyn yleiset opit. Puheenvuorossa käsiteltiin muun muassa kriminaalipolitiikan merkitystä liikenneriikosoikeudellisessa sanktioinnissa sekä liikenneriikospolitiikan nykytilaa. Tieliikenneoikeuden yleisillä opeilla on suuri merkitys tieliikennelainsäädännön sisällön systematisoinnissa. Tieliikennesäätöjen kirjaaminen ei onnistu ilman niiden systematisointia. Tieliikenneoikeuden yleisiä oppeja tarvitaan lisäksi tiekäyttäjän vastuun yleisten ehtojen sekä yksilön vastuun rajoitusten määrittämiseen.

Tieliikenneoikeudessa yksilön rangaistusvastuun edellytyksenä on vähintään huolimaton menettely tieliikenteessä. Perustuslain asettamien rajoitusten vuoksi niin sanottua ankaraa vastuuta ilman huolimattomuutta ei ole mahdollista lainsäädäntöömme asettaa. Rangaistusvastuun määrittäminen tulee liikenneriikosoikeudessa suorittaa rikosoikeudellisen laillisuusperiaatteen mukaisesti. Rangaistusvastuun on perustuttava lailla rangaistavaksi säädettyyn menettelyyn. Tältä kannalta ongelmallista on nykyiseen tieliikennelakiin sisältyvä blankosäätely, jonka perustuslainmukaisuutta ollaankin aikeissa uudistuksella tarkistaa.

Keskeisistä kansalaisia koskevista oikeuksista ja velvollisuuksista on säädettävä lailla. Tämä koskee myös liikennesäätöjä keskeisesti kansalaisten toimintaa ohjaavana sääntelymuotona. On pohdittava, kuinka tarkaksi liikennesäännöt tulee kirjoittaa, jotta lailla säätämisen vaatimus täytetään. Kaikkia mahdollisia liikennetilanteita varten ei ole mahdollista säätää lakiin säännöstä liikenneympäristöjen ja erilaisten liikennetilanteiden moninaisuuden vuoksi. Tieliikennelain pykälien olisikin tarkoitus olla mahdollisimman synteettisiä siten, että niiden sanamuoto kattaisi mahdollisimman laajan soveltamisalan. Liikennesäätöjen säätämistasossa ja tarkkuudessa on pyrittävä tasapainoon. Esimerkiksi liikennemerkeistä ei ole mielekäästä säätää lailla, koska liikennemerkeihin liittyvää sääntelyä tulee kyetä tarvittaessa nopeastikin muuttamaan.

Tieliikennesäätelyn yleisillä opeilla ja liikennepolitiikalla on yhteys toisiinsa. Liikennesäännöillä voidaan vaikuttaa liikenneturvallisuuteen. Liikennesäätöjä

on tarvittu välttämättä liikenteen määrän lisääntyttä. Liikenneturvallisuus onkin painopisteenä liikennesääntöjen asettamisessa. Liikennesääntöjen lisäksi liikenneturvallisuuteen voidaan vaikuttaa myös liikenteen seuraamusjärjestelmällä, toisin kuin monissa muissa rikostyypeissä. Liikenteen seuraamusjärjestelmä vahvistaa kansalaisten luottamusta siihen, että järjestelmä toimii ja että heitä valvotaan liikenteessä.

Perusoikeuksien merkityksen huomioon ottaminen on tärkeää tieliikennelainsäädännössä. Liikkumisvapaus on yksi perusoikeuksista, joihin tieliikennelainsäädännöllä vaikutetaan. Ihmisten tarvittava liikkuminen on turvattava liikennesäädännöllä. Eri väestöryhmien välinen tasa-arvo on myös huomioitava tieliikennesäätelyssä. Esimerkiksi lasten, vanhusten ja liikuntarajoitteisten henkilöiden erilaiset mahdollisuudet selviytyä liikenteessä on huomioitava lainsäädännössä. Tieliikennelainsäädännöllä on vaikutusta myös valtion kilpailukykyyn esimerkiksi kuljetuslainsäädäntöä ja ajoneuvojen kokoa koskevan sääntelyn kautta. Myös ympäristötavoitteet on entistä suuremmin otettava huomioon tieliikenteen sääntelyssä.

Tieliikenteen yleisiä oppeja hahmoteltaessa on erotettava toisistaan liikennesäännöt ja liikenteen seuraamusjärjestelmä. Liikenteen seuraamusjärjestelmä on käsitettävä laajasti siten, että huomioidaan myös muut kuin rikosoikeudelliset seuraamukset. Liikenteen sanktiot toimivat osaltaan liikenteen ohjauksena. Rangaistavan menettelyn sanktioinnin tavoitteena on, että rankaiseminen toteutetaan taloudellisesti tehokkaalla tavalla, eli mahdollisimman vähin kustannuksin. Rankaisemista tieliikenteessä tapahtuneista rikkomuksista ei siten tule tavoitella hinnalla millä hyvänsä.

Liikenteen kustannusten jakamisessa toimii liikennevahinkotapauksissa apuna pakollinen liikennevakuutus, josta tällä hetkellä korvataan ajoneuvon käyttämisestä liikenteessä aiheutuneet vahingot syyllisyydestä riippumatta. Muunlainen tilanne olisikin ongelmallinen sekä vahingon aiheuttajan että liikennevahingon uhrin näkökulmasta.

Tieliikenteen sääntelyssä on otettava huomioon myös näytöllisten ongelmien ratkaisumahdollisuudet käytännön ratkaisutoiminnassa. Jälkikäteen on pystyttävä näyttämään, mihin yksilön vastuu perustuu. Ei ole mielekästä säätää sellaista sääntöä, jonka rikkomista ei pystytä näyttämään toteen. Liikenteen seuraamusjärjestelmän myönteinen puoli on sen monipuolisuus. Käytettäviä seuraamuksia ovat muun muassa sakko, ajokielto ja liikenneluvan peruutus.

Liikenne rikosten suuri määrä herättää ymmärtämään liikenne rikosoikeuden merkityksen. On ymmärrettävää, että tieliikenne rikokset kiinnostavat kansalaisia, koska liikennesäätely koskettaa meitä kaikkia. Liikennesääntöjen rikkomisen huolimattomuudesta tapahtuu melko helposti. Tällöin jokainen ihminen voi periaatteessa milloin tahansa ajautua sekä liikenne rikoksen tekijäksi että joutua sellaisen uhriksi. Vaikka yksilö kuinka pyrkisi liikkumaan huolellisesti ja liikennesääntöjen mukaan, voi hän melko helposti syyllistyä rangaistavaan menettelyyn. Liikenne onnettomuuksilla on myös suuri taloudellinen merkitys; liikenne onnettomuudet tulevat kalliiksi yhteiskunnalle.

Liikenne-rikosoikeudellisessa tuomioistuintratkaisutoiminnassa ylikorostetaan nykyään tahallisuuden merkitystä sekä tahallisuuden ja huolimattomuuden rajanvetoa. Liikenne-rikosoikeuden peruslähtökohdan tulisi olla se, että tieliikennelainsäädännön ja sen seuraamusjärjestelmän tulisi kannustaa tienkäyttäjiä huolelliseen toimintaan. Huolimattomuutta menettelyä ei tällä hetkellä pidetä yhtä vakavana verrattuna tahalliseen menettelyyn, mikä heijastuu myös tuomioistuinten päätöksentekoon. Liikenne-rikosoikeuden tulisi olla oikeudenala, jossa nimenomaan tienkäyttäjän huolellisen menettelyn korostamisella tulisi olla suuri merkitys.

Liikenteen valvonnassa puolestaan satsataan jopa liikaa nopeusrajoitusten tarkkailemiseen ja ylinopeuksien hakemiseen maantieliikenteessä. Liikennevalvonnan painopiste tulisi siirtää taajamaliikenteen ja suojateiden käytön valvontaan. Valvonnan painopisteen muuttaminen vaatisi kuitenkin taloudellisia resursseja. Myös liikennejuopumuksen merkitys on ylikorostunut siihen nähden, että liikenteessä tapahtuu paljon muitakin liikennettä suuresti vaarantavia tahallisia tai törkeän huolimattomia rikoksia.

Seuraamusjärjestelmää uudistettaessa olisi kiinnitettävä huomiota myös siihen, onko sääntelyn tiukentaminen yhden henkilön sääntöjen rikkomisen perusteella oikeudenmukaista niitä kohtaan, jotka aina noudattavat sääntöjä. Vähäisissä rikkomuksissa on otettava huomioon niillä aiheutetun vaaran aste. Vähäisten rikkomusten kohdalla tulisi lisätä huomautuksen käyttöä.

Tämän päivän liikenne-rikospolitiikan epäkohtiin kuuluu myös se, että liikenne-rikoksista tuomittavat rangaistukset eivät usein ole oikeassa suhteessa liikenne-rikoksella aiheutettuun teon vaarallisuuteen, vahingollisuuteen ja tekijän syyllisyyteen. Tuomioistuinkäytännössä ei hyödynnetä rangaistusasteikon liikumavaraa. Rangaistusta määrättäessä tulisi pitää keskeisenä mielessä liikenne-rikoksilla suojeltava oikeushyvä, joka on liikenneturvallisuus eli tienkäyttäjien hengen ja terveyden suoja. Rangaistukset tulisi määrätä teon moitittavuuden mukaan.

Tieliikenne-rikosten valvonnan ja seuraamusjärjestelmän tulisi ylläpitää korkeaa kiinnijäämisriskiä. Tienkäyttäjien tulee kokea, että heidän toimintaansa liikenteessä valvotaan. Tieliikennelainsäädännön rikkomisesta seuraavan rangaistuksen ankaruudella ei ole niin suurta merkitystä kuin itse kiinnijäämisriskin tiedostamisella. Poliisin näkyvän valvonnan liikenteessä tulisi lisääntyä, koska sillä on selkeä vaikutus liikennekäyttäytymiseen.

Ajoneuvon kuljettajan varovaisuusvelvollisuus kevyttä liikennettä kohtaan - polkupyöräilijän näkökulma

Tutkija, VTT Petri Sipilä

Tutkija Petri Sipilä käsitteli puheenvuorossaan polkupyöräilyn asemaan liittyviä ongelmia Suomen liikennejärjestelmässä. Liikennejärjestelmässämme on olemassa useita tekijöitä, jotka haittaavat polkupyöräilyn turvallisuutta ja sujuvuutta liikkumismuotona. Polkupyöräilyä koskevat liikennesuunnittelulliset, oikeudelliset ja asenteelliset ongelmat ovat syynä sille, että pyöräilyn asema ei ole Suomessa yhtä kehittynyt kuin Euroopan johtavissa pyöräilymaissa, kuten Tanskassa ja Hollannissa.

Tieliikennelaisissa itsessään ei välttämättä ole suuria puutteita polkupyöräilijän liikkumisen turvaamisen kannalta. Tieliikennelaki sisältää useita säännöksiä, jotka velvoittavat muiden ajoneuvojen kuljettajia huomioimaan polkupyöräilijän liikenteessä. Väistämissääntöjen käytännön epäselvyydet ja tienkäyttäjien sääntötuntemuksen puute johtavat usein polkupyöräilijän ja moottorikäyttöisen ajoneuvon kuljettajan välisiin törmäyksiin.

Polkupyöräilijän huomioiminen liikenteessä on puutteellista suomalaisessa liikennekulttuurissa. Polkupyöräilijä ei voi luottaa oikeuksiinsa liikenteessä. Pelottavan suuri osa autoilijoista ei tunne moottoriajoneuvon kuljettajan ja polkupyöräilijän välisiä väistämissääntöjä. Moni autoilija ei esimerkiksi tiedä, että kärkikolmio velvoittaa väistämään myös pyörätietä ajavia polkupyöräilijöitä, tai että auton kuljettajan tulee liikenneympyrästä poistuessaan väistää pyörätien jatketta käyttäviä polkupyöräilijöitä. Myös kääntyvän ajoneuvon kuljettajan velvollisuus väistää risteävää tietä ylittävää polkupyöräilijää on sääntötuntemustutkimuksen mukaan epäselvä monelle autoilijalle. Myös väistämissääntöjen noudattamisen valvonta on puutteellista.

Polkupyöräilijän ja moottorikäyttöisen ajoneuvon kuljettajan väistämisvelvollisuudet ovat jokseenkin epäselviä. Väistämisvelvollisuudet eivät selviä yksiselitteisesti vain lakia lukemalla. Esimerkiksi tieliikennelain 14 §:n 4 momentissa säädetty polkupyöräilijän velvollisuus väistää muuta liikennettä tullessaan pyörätieltä ajoradalle on pääsääntö, mutta se ei päde kaikissa liikennetilanteissa. Esimerkiksi liikennemerkillä osoitettu väistämisvelvollisuus tai auton kääntyminen voi tehdä auton kuljettajasta väistämisvelvollisen. Myöskään liikenneympäristön rakenne ja liikennesuunnittelulliset ratkaisut eivät usein edesauta väistämissääntöjen ymmärtämistä ja noudattamista.

Väistämissääntöjen epäselvyyteen vaikuttaa myös liikennevalistuksen suuntautuminen väärään kohteeseen. Polkupyöräilijöiden liikenneturvallisuuteen liittyvä valistus on usein suunnattu väärin siten, että se kohdistuu lähtökohtaisesti polkupyöräilijään. Koska moottoriajoneuvon kuljettaja on useissa liikenne- ja risteystilanteissa väistämisvelvollinen polkupyöräilijää kohtaan, tulisi valistus suunnata toisin päin. Valistus on nyt kohdentunut ikään kuin polkupyöräilijää etukäteen syyllistäväksi.

Myös polkupyöräilijöiden liikennevahinkoja koskeva uutisointi keskittyy usein liikenneturvallisuuden ja pyöräilyn edistämisen kannalta vääriin asioihin, kuten siihen, käyttikö polkupyöräilijä suojakypärää, vaikka tilanteen väistämismvelvolinen osapuoli olisi ollut moottoriajoneuvon kuljettaja.

Polkupyöräilyn turvattomuuteen vaikuttavat pyöräilyä koskevien liikennesääntöjen epäselvyyden lisäksi liikennesuunnittelussa ja liikenneympäristöissä ilmenevät puutteet. Liikenneolosuhteet on rakennettu niin, että pyöräilijöitä on vaikea huomata liikenteessä. Liikennesuunnittelun puutteiden vuoksi kaikki pyöräilijät eivät tiedä, miten liikenteessä tulisi liikkua.

Teiden suunnittelu ja oikeusjärjestelmä eivät kohtaa. Liikenneympäristön puutteellinen suunnittelu ei edesauta liikennesääntöjen noudattamista käytännössä. Puutteellisesta liikennesuunnittelusta kertovat esimerkiksi näkemäestteet paikoissa, joissa väistämismvelvolinen ei voi havaita väistettävää tienkäyttäjää. Ongelmana on polkupyöräilijän kannalta myös pyörätien käyttöpakko näkemäesttepaikoissa.

Liikennesuunnittelussa ja liikenneympäristössä esiintyvät puutteet vaikeuttavat polkupyöräilyä kulkumuotona sekä heikentävät polkupyöräilyn turvallisuutta. Polkupyöräilijät pakotetaan ajamaan jalankulkuväylillä, vaikka usein ajorata olisi sekä polkupyöräilyn sujuvuuden että turvallisuuden kannalta loogisempi kulkuväylä. Suomalaisessa liikennejärjestelmässä ovat erikoisuutena yhdistetyt pyörätiet ja jalkakäytävät, jolloin polkupyöräilijät liikkuvat samalla tien osalla jalankulkijoiden kanssa.

Polkupyöräilyä vaikeuttaa myös suojatiellä ajamisen kieltö ja se, että suojatiet usein sijaitsevat paikoissa, joissa ei ole muuta tienylitysmahdollisuutta polkupyöräilijälle. Suojateitä on sijoitettu paikkoihin, joissa on epäselvää, saako sen ylittää polkupyörällä ajaen. Suojatien käyttöä on tulkittu ahtaasti korkeimman oikeuden oikeuskäytäntöä myöten, muun muassa ennakkotapauksessa 1986-II-113. Tapauksen perusteella on aiheellista kysyä, onko lain hengen mukaista, että lapsi ei saa ajaa polkupyörällä niin sanotun jalkakäytävän jatkeen yli, vaikka lain mukaan jalkakäytävällä lapsi liikennesääntöjen mukaan saisi ajaa. Korkeimman oikeuden tulkintoja on jälkikäteen käytetty apuna polkupyöräilijöiden oikeuksia vastaan.

Suojatiesäännön mukaan autoilijan on annettava esteetön kulku jalankulkijalle, jollaiseksi luetaan myös muun muassa rullaluistelija, polkukelkkailija ja hiihtäjä. Sen sijaan pyöräilijän päälle saa nykyisen tulkinnan mukaan ajaa ilman sanktiota. Korkeimman oikeuden ennakkotapauksessa 1996:125 auton kuljettaja törmäsi suojatien yli ajaneeseen polkupyöräilijään. Vaikka auton kuljettaja lähestyi risteystä kärkikolmion takaa, tapauksessa merkitys annettiin sille, että polkupyöräilijä oli ajanut suojatien yli. Tapauksen jälkeen ei ole ollut olennaista se, onko auton kuljettaja noudattanut väistämismääntöä, suojatiesääntöä tai yleistä huolellisuusvelvollisuutta. Olennaisuus on koskenut sitä, onko pyöräilijä ajanut liikennesääntöjen vastaisesti suojatiellä.

Polkupyöräilyyn liittyvät oikeudelliset ongelmat johtuvat lainsäädännön ja liikennesuunnittelun välillä vallitsevista ristiriidoista. Pyöräilijälle on sysätty suu-

rempi vastuu omasta ja muiden tienkäyttäjien turvallisuudesta. Oikeuskäytäntö ei ole ollut polkupyöräilijöitä koskevissa tapauksissa loogista. Autoilijan tarkkailuvelvollisuus on hämärtyneet oikeuskäytännössä. Oikeuskäytännössä on ensisijaisesti kiinnitetty huomiota polkupyöräilijän varomattomuuteen, ei moottoriajoneuvon kuljettajan huolellisuusvelvollisuuteen.

Aina kun moottorikäyttöinen ajoneuvo törmää polkupyöräilijään, ovat polkupyöräilijän henki ja terveys vaarassa. On huomattu, että polkupyöräilijään kohdistuvia vahinkoja pidetään liian herkästi vähäisinä. Aina esitutkintaa ei suoriteta niissäkään tapauksissa, joissa polkupyöräilijän henki tai terveys on selkeästi vaarantunut kohtaamisessa moottorikäyttöisen ajoneuvon kanssa.

Onnettomuustapauksien perusteellinen tutkiminen edistäisi liikennekulttuurin kehittämistä ja polkupyöräilijän oikeuksien huomioimista. Sipilä kuitenkin korosti puheenvuorossaan, että myös polkupyöräilijöillä on oma vastuunsa liikennekulttuurin kehittämisessä. Polkupyöräilijöiden pitäisi herkemmin tehdä itse ilmoituksia tilanteissa, joissa heidän henkensä ja terveytensä on ollut vaarassa.

Mitä pyöräilyn edistämiseksi ja pyöräilyturvallisuuden parantamiseksi sitten tulisi tehdä? Säännösmuutokset ovat vain yksi keino parantaa pyöräilyturvallisuutta. Erilaiset suunnitteluratkaisut, kuten pyörätaskut, helpottaisivat polkupyöräilijän havaitsemista risteystilanteissa. Liikennevalistuksen pitäisi kohdistua moottorikäyttöisten ajoneuvojen kuljettajiin niin, että he tuntisivat polkupyöräilijään kohdistuvat väistämismuutokset ja muut liikennesäännöt sekä huomioisivat polkupyöräilijän oikeudet haavoittuvaan tienkäyttäjryhmään kuuluvana. Moottorikäyttöisen ajoneuvon kuljettajan varovaisuusvelvollisuutta suojatietä lähestyttäessä tulisi korostaa.

Tärkeää liikennekulttuurin muuttamisessa olisi esitutkinta- ja syytekynnyksen madaltaminen polkupyöräilijöitä koskevissa liikennevahingoissa. Vaaran aiheuttamista jalankulkijalle tai polkupyöräilijälle ei tulisi pitää lähtökohtaisesti vähäisenä. Moottoriajoneuvon kuljettajan vastuun ankaruutta tulisi korostaa verrattuna jalankulkijan tai polkupyöräilijän vastuuseen.

Eurooppalaisten ajokorttiseuraamusten vertailua

Liikennepsykologi, tutkija Martti Peräaho

Turun yliopisto

Liikennepsykologi, tutkija Martti Peräaho piti seminaaripuheenvuoron liittyen Suomen ajokorttiseuraamusjärjestelmän kehittämiseen. Hän esitteli eri Euroopan maissa käytössä olevia ajokorttiseuraamusjärjestelmiä ja pohti niiden soveltumista Suomeen.

Liikenne rikkomusten seuraamusjärjestelmän kehittämiseksi on nähty Suomessa tarvetta. Erilaisten vaihtoehtojen kartoitus tarkoituksenmukaiseksi ajokorttiseuraamusjärjestelmäksi on parhaillaan käynnissä. Yhtenä vaihtoehtona on tarkasteltu Euroopan maissa laajassa käytössä olevan virhepistejärjestelmän käyttöönottoa. Virhepistejärjestelmän tyyppinen seuraamusjärjestelmä

mahdollistaisi liikenne rikkomusten eriasteisten vakavuuksien huomioimisen ajokorttiseuraamuksissa.

Euroopan maiden ajokorttiseuraamusjärjestelmät voidaan jakaa kolmeen ryhmään. Ensimmäinen ryhmä sisältää Suomen kaltaiset ajokorttiseuraamusjärjestelmät, joissa rikkomusten määrää seurataan tiettyä ajanjaksona. Tällä hetkellä Suomen järjestelmässä kaikki liikenteen rikkomukset ovat keskenään samanarvoisia. Rikkomusten määrää seurataan Suomessa ajallisesti, jolloin tietyssä ajassa saa tapahtua tietty määrä rikkomuksia. Toinen ryhmä sisältää virhepistejärjestelmät, joissa huomioidaan rikkomusten eriasteinen vakavuus. Useimmissa Euroopan maissa eri liikenteen rikkomukset on virhepistejärjestelmissä pisteytetty rikkomusten vakavuuden mukaan. Näiden kahden järjestelmätyypin lisäksi on olemassa kolmantena ryhmänä muunlaisia järjestelmiä, joita ei voida luokitella kumpaankaan edellisistä.

Virhepistejärjestelmien pääidea on, että ajokortin haltijalle kertyy hänen liikenteessä tekemistään rikkomuksista virhepisteitä. Tietyn virhepisterajan tultua täyteen ajokortin haltijaan kohdistetaan erilaisia seuraamuksia, usein ajokielto. Virhepisteiden lisäksi rikkomuksesta seuraa aina välitön rangaistus, esimerkiksi sakko. Virhepisterajat, eri rikkomuksista kertyvien virhepisteiden määrä ja seuraamusten laatu vaihtelevat eri Euroopan maissa. Yhtä yhteistä virhepistejärjestelmän lajia ei siten ole käytössä.

Virhepistejärjestelmän tärkeimpänä tavoitteena on liikenneturvallisuuden edistäminen. Järjestelmän pelotevaikutuksella on tarkoitus ehkäistä rikkomuksia ennalta. Jos pelotevaikutus epäonnistuu, tuomitaan kuljettaja virhepisterajan ylittyessä useimmissa järjestelmissä ajokieltoon.

Pisteytettyjen rikkomusten määrä vaihtelee suuresti eri maissa. Esimerkiksi Saksassa pistejärjestelmä ollut käytössä vuodesta 1974 ja pisteytettyjä rikkomuksia on lähes 1300. Saksassa 18 virhepisteen kohdalla määrättävä ajokielto on vähintään kuusi kuukautta. Saksan virhepistejärjestelmää on kutsuttu melko monimutkaiseksi ja byrokraattiseksi. Toisissa maissa pisteytettyjä rikkomuksia on vain muutamia. Myös ajokiellon määräämiseen edellytettävä virhepistemäärä vaihtelee maittain, tyypillisin on 12 virhepistettä. Tyypillisesti ennen ajokieltoa vaaditaan kahdesta neljään rikkomusta. Tyypillinen rikkomusten seuranta-aika on kahdesta kolmeen vuotta.

Norjassa on siirrytty virhepistejärjestelmään vuonna 2004. Norjassa kahdeksan virhepistettä kolmen vuoden seuranta-aikana tietää vähintään kuuden kuukauden ajokieltoa. Uusille kuljettajille virhepisteet langetetaan Norjassa kaksinkertaisina. Norjan virhepistejärjestelmä on melko yksinkertainen, tyypillisesti eri rikkomuksista seuraa kaksi tai kolme virhepistettä.

Toimivan virhepistejärjestelmän edellytyksenä on liikenteen tehokas valvonta. Norjalaisessa tutkimuksessa arvioitiin virhepistejärjestelmän käyttöönoton vaikutuksia vuosina 2004–2007. Arvioinnin mukaan pistejärjestelmällä ei ole ollut suurta vaikutusta liikenteessä kuolleiden tai vakavasti loukkaantuneiden määrään. Virhepisteiden määrän lähestyessä maksimirajaa, on rikkomusten välinen aikaväli yksittäisen kuljettajan kohdalla kuitenkin yleisesti ottaen pidentynyt.

Euroopassa suoritetuissa lyhyen aikavälin tutkimuksissa on todettu, että liikenneonnettomuudet ovat vähentyneet välittömästi virhepistejärjestelmän käyttöönoton jälkeen. Tutkimusten mukaan liikenteen valvonta ei ole kyennyt vastaamaan pistejärjestelmän myötä sille asetettuihin odotuksiin, mikä vuoksi liikennekäyttäytyminen on lyhyen ajan kuluessa palautunut normaalille tasolle.

Virhepisteiden käytännön laskenta voidaan eri järjestelmissä toteuttaa joko pisteiden yhteenlaskulla tai pisteiden vähentämisellä tietystä pistetilin maksimisummasta. Rikkomuksia voidaan pisteyttää kahdella eri tavalla. Ensimmäinen vaihtoehto on se, että eri rikkomustyypeille määrätään erilaiset virhepistemäärät. Toinen pisteytysvaihtoehto on, että useimmissa rikkomuksissa on olemassa sama kiinteä pistemäärä, vain vakavista rikkomuksista langetetaan korkeampi pistemäärä.

Pistejärjestelmään kuuluu useimmissa maissa ennen ajokieltoa muistutuskirjeen lähettäminen, kun virhepisteitä on kertynyt tietyn verran, esimerkiksi kaksi kolmasosaa virhepisteiden maksimimäärästä. Muistutuskirjeiden lisäksi voidaan järjestää pakollista tai vapaaehtoista koulutusta. Joissain maissa vapaaehtoisella koulutuksella voidaan kuitata virhepisteitä ja esimerkiksi Italiassa koulutus on edellytys ajo-oikeuden jatkumiselle.

Virhepistejärjestelmän tuomien etujen lisäksi järjestelmällä on luonnollisesti myös negatiivisia vaikutuksia. Järjestelmän lieveilmiöitä ovat muun muassa ajaminen ajokiellosta huolimatta, virhepisteiden siirtäminen toisen henkilön virhepistetilille ja virhepisteiden huutokauppaaminen.

Virhepistejärjestelmän etuja ja haittoja punnitessa huomataan, että järjestelmän ylläpitämisessä on haastavaa samanaikaisesti pyrkiä pitämään järjestelmä mahdollisimman hallittavana sekä ottaa huomioon suhteellisuusperiaatteen asettamat vaatimukset eri rikkomusten vakavuutta arvioitaessa. Virhepistejärjestelmä on pidettävä mahdollisimman yksinkertaisena, koska yksinkertaisuus lisää järjestelmän läpinäkyvyyttä. Euroopan maissa virhepistejärjestelmien suurin ongelma on niiden monimutkaisuus.

Virhepistejärjestelmän etuna on, että pistejärjestelmät vastaavat usein käsitystä siitä, mikä on oikeanlaista liikennekäyttäytymistä ja mikä ei. Mitä vakavampi rike, sitä vakavampi tulee rangaistuksen olla. Tutkimusten mukaan pistejärjestelmä luo ajokorttiseuraamusjärjestelmälle oikeutusta. Tienkäyttäjillä on virhepistejärjestelmän maissa selkeä käsitys siitä, missä rangaistavan käyttäytymisen raja sijaitsee.

Virhepistejärjestelmät toisaalta joustavat enemmän ajo-oikeuden haltijan kannalta, mutta kun virhepisteraja tulee vastaan, on sanktio ankarampi kuin meidän tämän hetkessä järjestelmässämme. Järjestelmä helpottaa liikenteen rikkomusten seurantaakin myös poliisin ja järjestelmän hallinnoinnista vastaavien viranomaisten kannalta. Pistejärjestelmän käyttöönoton jälkeen kansalaisille on useissa maissa syntynyt käsitys siitä, että heitä valvotaan. Pistejärjestelmän toimivuuden edellytyksenä ovat tehokas valvonta, jatkuva tiedottaminen sekä järjestelmän selkeys.

Suomen nykyisessä ajokorttiseuraamusjärjestelmässä on paljon samoja piirteitä, kuin eurooppalaisissa virhepistejärjestelmissä. Järjestelmissä vallitsee pitkälti sama käsitys siitä, mikä liikenteessä on keskeistä ja millaisen menettelyn tulee olla rangaistavaa. Suomessa tosin ajokorttiseuraamukset ovat tällä hetkellä lievempiä verrattuna moniin muihin maihin; Suomen maksimirangaistus on useiden muiden maiden järjestelmien minimirangaistus. Olisi hyvä pohtia, tulisiko koko ajokorttiseuraamusjärjestelmämme muuttaa kerralla vai tulisiko muutos toteuttaa vaiheittain.

Tanskan nykyinen ajokorttiseuraamusjärjestelmä on ollut käytössä vuodesta 2005. Tanskassa on pyritty sekä kuljettajien että viranomaisten kannalta yksinkertaiseen järjestelmään, jossa eri rikkomuksia ei ole pisteytetty vakavuusasteen mukaan. Ratkaisevaa on tietynä ajanjaksona tapahtuvien rikkomusten määrä. Järjestelmässä huomioitavia rikkomuksia on yhteensä 17 kappaletta. Kolmen vuoden seuranta-aikana tapahtuneesta kolmesta rikkomuksesta seuraa ehdollinen ajokielto. Jos ehdolliseen ajokieltoon määrätty henkilö syyllistyy kolmen vuoden aikana kolmeen uuteen rikkomukseen, tuomitaan hänet ehdottomaan ajokieltoon. Ehdottoman ajokiellon pituus on Tanskassa kuudesta kuukaudesta kymmeneen vuotta.

Myös Ruotsissa on pohdittu Tanskan seuraamusjärjestelmän kaltaisen järjestelmän käyttöönottoa. Ruotsin ajokorttijärjestelmässä rikkomuksia ei ole tällä hetkellä rajoitettu tiettyyn seuranta-aikaan tai rikkomusten määrään, vaan ajo-oikeuden voi menettää tietyistä laissa määritellyistä rikkomuksista.

Martti Peräaho ehdotti virhepistejärjestelmän käyttöönoton suunnittelun jatkoimeksi Norjan ja Tanskan järjestelmien tarkempaa tutkimista. Näiden järjestelmien hyviin piirteisiin voisi kenties yhdistää jotain piirteitä Itävallan ajokorttiseuraamusjärjestelmästä. Itävallan järjestelmässä on saatu positiivisia kokemuksia erityisesti nuorten kuljettajien kohdalla yhden rikkomuksen jälkeen suoritettavasta pakollisesta koulutuksesta. Pohjoismaissa vallitsee jokseenkin samankaltainen liikennekulttuuri ajokorttiseuraamuksia ajatellen. Myös Pohjoismaiden liikenneympäristöt ovat pääosin samankaltaisia. Suomalaista ajokorttijärjestelmää suunniteltaessa olisi siten järkevää huomioida pohjoismaiden ulottuvuus.

Uusia painotuksia liikennepolitiikkaan? Törkeiden liikennerikosten rangaistuskäytännön vertailua

Tutkija Mika Sutela
Itä-Suomen yliopisto

Seminaaripäivän viimeisen puheenvuoron piti tutkija Mika Sutela Itä-Suomen yliopistosta. Puheenvuoron aiheena olivat törkeiden liikennerikosten esiintyvyys, rangaistuskäytännöt ja rangaistusten suhteellinen oikeudenmukaisuus. Käsiteltävinä liikennerikoksina olivat rikoslain 23 luvun 4 §:ssä säädetty törkeä rattijuopumus ja rikoslain 23 luvun 2 §:ssä säädetty törkeä liikenneturvallisuuden vaarantaminen.

Tilastokatsauksen perusteella törkeiden liikenne rikosten määrä on lähiaikoina ollut kasvussa. Rattijuopumukset ja ylinopeudet lukeutuvat suurimpiin liikenneturvallisuusongelmiin Suomessa. Rattijuopumus ja ylinopeus ovat usein merkittäviä osatekijöitä kuolemaan johtaneissa liikenneonnettomuuksissa. Liikenneturvan vuonna 2012 teettämän kyselyn mukaan rattijuopot ja hurjastelijat ovat tienkäyttäjien eniten pelkäämiä tekijöitä liikenteessä. Törkeiden liikenne rikosten esiintyvyys vaihtelee Suomessa alueittain; törkeiden liikenne rikosten määrä on asukaslukuun suhteutettuna merkittävästi suurempi Pohjois- kuin Etelä-Suomessa.

Rikoksesta määrättävän rangaistuksen tulisi ilmaista rikoksen vakavuutta eli teon moitittavuutta yhteiskunnassa. Tavoitteena tulisi olla rangaistuksen suhteuttaminen rikoksen vakavuuteen. Mitä törkeämpi rikos, sitä ankarampi tulisi rangaistuksen olla.

Lainsäätäjä muodostaa rangaistusasteikkojen säätämällä rikosten vakavuusluokituksen, joka toimii lähtökohtana rikosten vakavuuden arvioinnissa. Rangaistusten oikeudenmukaisuutta arvioitaessa voidaan vertailla rangaistuksia joko vain yksittäisen rikostyyppin sisällä tai eri rikostyyppien välillä. Eri rikoksista tuomittujen rangaistusten vertailu ja suhteuttaminen keskenään tuo rangaistusten oikeudenmukaisuuden arviointiin lisää sisältöä.

Esityksestä kävi ilmi, että suurin osa törkeästä rattijuopumuksesta tuomittavista vankeusrangaistuksista tuomitaan ehdollisina. Törkeästä liikenneturvallisuuden vaarantamisesta rangaistuksena puolestaan on useimmiten sakko. Molempien tekojen maksimirangaistus on rikoslaissa sama, kaksi vuotta vankeutta. On aiheellista kysyä, onko törkeitä liikenne rikoksia koskeva yleinen rangaistuskäytäntö liian lievä ja ovatko törkeästä rattijuopumuksesta ja törkeästä liikenneturvallisuuden vaarantamisesta määrättävät rangaistukset oikeassa suhteessa toisiinsa.

Keskustelu törkeistä liikenne rikoksista painottuu suuresti rattijuopumukseen liikenteessä, ei niinkään sellaisiin liikennettä törkeästi vaarantaviin rikoksiin, joissa ei ole ollut osuutta alkoholilla.

Tärkeää olisi kiinnittää huomiota myös suuriin ylinopeuksiin ja muihin törkeisiin liikenteessä tapahtuviin tekoihin. Esimerkkinä liikennettä törkeästi vaarantavasta toiminnasta annettiin puheenvuorossa poliisin pysäytysmerkin noudattamatta jättäminen niin sanotuissa takaa-ajotilanteissa, joihin liittyvät usein törkeä ylinopeus, vaaralliset ohitukset ja ajo vastaan tulevan liikenteen kaisalla. Muun muassa tällaiset tilanteet saattavat usein vaarantaa liikennettä selkeästi merkittävämmän kuin yksinään esiintyvä törkeä rattijuopumus.
