



POLIISI
POLISIAMMATTIKORKEAKOULU
Polisyreshögskolan
Police University College

Kattava lausuntokierros takana

Mitä siitä jäi käteen?



Lausuntokierroksen anti

Tieliikennelain kokonaisuudistuksen tavoite on:

ylläpitää ja edistää liikenteen turvallisuutta, liikenteen sujuvuutta, tienkäyttäjien yhdenvertaisuutta sekä vaikuttaa ympäristön tilaan myönteisesti

- sujuvoittamalla sääntelyä korjaamalla tulkinvaraisuuksia ja puutteita (johdonmukainen kokonaisuus)
- varautumalla nopeaan tekniseen kehitykseen ja automaatioon
- korostamalla tienkäyttäjän omaa vastuuta





Yhteinen tavoite 0-visio

Liikenteen nollavision mukainen periaate on se, että liikennejärjestelmä on suunniteltava niin, ettei kenenkään tarvitse kuolla eikä loukkaantua vakavasti tieliikenteessä.

Yhteiskunta vastaa järjestelmän rakenteista, mm. lainsäädännöstä, valvonnasta ja seuraamuksista. Tienkäyttäjän pitäisi voida välttyä vakavilta vahingoilta yhteisiä liikennesääntöjä noudattamalla.

Jos tienkäyttäjä ei noudata tai ei pysty noudattamaan sääntöjä, palautuu vastuu yhteiskunnalle. Turvallinen kokonaisuus syntyy siitä, että sekä järjestelmä että yksilö kantavat vastuunsa. (Liikenneturva)

Nostoja 1

*Pyöräilyn ymmärtäminen johdonmukaisesti ajoneuvoliikenteenä parantaa paitsi muiden tienkäyttäjien kunnioitusta pyöräliikennettä kohtaan, myös pyöräilijöiden kunnioitusta lain asettamia velvoitteita vastaan.
(Pyöräliitto)*

- luokittelu ryhmien välillä luo me–ne –asetelman
- määrän kasvu lisää turvallisuutta
- haastaa myös pyöräilijät

Nostoja 2

Huomioon ottaen julkisen talouden vaikea tilanne, ehdotetun kaltaiset lisämenot aiheuttavat uudistukset on tarpeen toteuttaa valtiontalouden kehyspäätösten ja valtion talousarvioiden mukaisten määrärahojen puitteissa. Mahdolliset lisäkustannukset tulee kattaa ensisijaisesti kohdentamalla uudelleen LVM:n määrärahoja. (Valtiovarainministeriö)

- liittyy mm. liikennevirhemaksun edellyttämien tietojärjestelmien hankkimiseen
- kehittäminen maksaa aina
- vrt. rikosuhrimaksu

Nostoja 3

Tilanne saattaisi olla jopa sellainen, että poliisi käynnistämättä esitutkintaa katsoo menettelyn liikenne rikkomukseksi, asianomistaja taas liikenne rikokseksi ja vastaaja ei katso menettelleensä lainkaan virheellisesti.

Tällöin saman teon perusteella asia voisi olla samanaikaisesti vireillä liikenne rikkomusta koskevana muutoksenhakuasiana (1) hallinto-oikeudessa ja asianomistajan toissijaisen syyteoikeuden perusteella liikenne rikosasiana mahdollisine vahingonkorvausvaatimuksineen (2) käräjäoikeudessa sekä mahdollisesti vielä erillisenä ajokieltoa koskevana muutoksenhakuasiana (3) hallinto-oikeudessa. (Tuomariliitto)

- Onko poliisille säilytetty rajanveto rikkomuksen ja rikoksen välillä perustuslaillinen ongelma?
- Riittääkö poliisin ohjeistus pitämään rivit suorassa?
- Oikeuteen asti meneviä rikesakkoja ollut 200-450 kpl vuodessa; SM:n arvio liikennevirhemaksusta poliisille tehtävien oikaisuvaatimusten määrästä on 10 000 + hallinto-oikeuskäsittelyt

Nostoja 4

*Esitutkintapakon poistumisen resurssivaikutukset olisivat merkittävät, jos poliisin ei tarvitse enää mennä lainkaan kolaripaikalle.
(Poliisihallitus)*

- liikennevakuutuksesta korvattiin n. 43 000 (v. 2015) P-aluekolaria, joiden työllistävä vaikutus on myös poliisille suuri
- Mitä voidaan menettää?
 - päihteet
 - ajoterveys
 - toistuvat rikkeet
 - oikeusturva
- Mitä pitää tehdä, että poliisin saa paikalle?

Nostoja 5

Liikennevirhemaksu korkeintaan 25 km/h ylinopeuteen asti. Automaattisessa liikennevalvonnassa vuodessa n. 19 000 tapausta, joissa ylitys oli 21-25 km/h.

Pienituloiselle kansalaiselle 400 euron rikesakko olisi melko kohtuuton rangaistus, kun nykyisellä järjestelmällä 1000 euron nettotuloilla seuraamus on 200 euroa. (Poliisihallitus)

Liikennevirhemaksun suuruus porrastettava aiheutetun vaaran mukaan; taajama vs. moottoritie (Trafi)

□ seuraamuksen kaksinkertaistuminen pienituloisella

Nostoja 6

98 §. Viestivälinettä olisi sallittua käyttää pitäen sitä kädessä, kun ajoneuvo on pysähtyneenä liikennevaloissa.

105 §. Liikenteenvalvojan tulkinta vallitsevista sää tai keliolosuhteista ulotetaan kovin pitkälle. Käytännössä tämä tarkoittaa sitä, että valvojan tulee huomioida alueen pää- ja sivuteillä olevat olosuhteet, vaikka päätiellä pärjäisi kesärenkailla.

23 §. Oikeus poistua risteyksestä sopivinta ajokaistaa käyttäen, jos risteävällä ajoradalla olisi ajosuunnassa kaksi tai useampia ajokaistoja.

33 §. Muita olennaisesti hitaammin kulkeville ajoneuvoille velvoite helpottaa ohitusta.

- Poliisin ja Liikenneturvan mukaan ei
- Liikenneturvan mukaan ok, kun "jos on talvikeli"-määrittelyn toteutus on selkeä ja kiistaton (kansalaiselle ja viranomaiselle).
- Ongelmallinen sisältö, vallitseva käytäntö "huono" perustelu
- Eriyistä varovaisuutta osoittaen (Poha)
- Olennaisesti –sanon määrittelemine

Nostoja 7

Hallituksen esitysluonnoksessa on todettu, että liikennevirhemaksun käyttöönoton vaikutus liikenneturvallisuuteen on merkittävä, koska se kasvattaa ylinopeudesta kiinnijäämisen riskiä. LVK nostaa esille, ettei esitysluonnoksen liikenneturvallisuusvaikutusarviota voida pitää riittävän kattavina. Arvioissa ei esimerkiksi ole huomioitu kiinteän maksun vaikutusta tienkäyttäjien suhtautumiseen ylinopeuksia kohtaan. (Liikennevakuutuskeskus)

- vaikutuksen näyttäminen toteen on lähtökohtaisesti vaikeaa
- millä tavalla kiinnijäämisriski kasvaa?
- enemmistön hyväksyntää ei saa menettää!
- tutkijalautakunta- ja liikennevakuutusaineiston hyödyntäminen (LVK)

