

Nina Kärkkäinen

**MUUT KUIN NOPEUSRIKKOMUKSIN
AIHEUTETUT LIKENNETURVALLI-
SUUDEN VAARANTAMISET**
Kymenlaakson käräjäoikeudessa vuosina 2014–
2015 käsitellyt tapaukset

Opinnäytetyö
Liiketalouden koulutusohjelma

Kesäkuu 2016

Tekijä/Tekijät	Tutkinto	Aika
Nina Kärkkäinen	Tradenomi	Kesäkuu 2016
Opinnäytetyön nimi		42 sivua
Muut kuin nopeusrikkomuksin aiheutetut liikenneturvallisuuden vaarantamiset Kymenlaakson käräjäoikeudessa vuosina 2014–2015 käsitellyt tapaukset		
Toimeksiantaja		
Kymenlaakson käräjäoikeus, Kouvolan kanslia		
Ohjaaja		
Lehtori Päivi Ollila		
Tiivistelmä		
<p>Suurin osa tieliikenteessä tapahtuvista liikenneturvallisuuden vaarantamisista liittyy liialliseen ajonopeuteen, mutta kyseiseen rikokseen voi syyllistyä monilla muillakin tavoilla. Opinnäytetyön tarkoituksena on selvittää, miten muuten kuin nopeusrikkomuksin liikennettä on vaarannettu Kymenlaaksossa vuosina 2014 ja 2015. Lisäksi työssä tutkitaan, miten edellä mainitut tapaukset ovat olleet omiaan aiheuttamaan vaaraa toisen turvallisuudelle, joka on yksi liikenneturvallisuuden vaarantamisen tunnusmerkistön täyttymisen edellytys.</p> <p>Opinnäytetyössä käytetään kvalitatiivista tutkimusmenetelmää tutkimuskohteen syvällisemmän tarkastelun mahdollistamiseksi. Teoriaosuudessa pääasiallisina lähteinä käytetään yleisesti liikenteestä ja liikenneriikoksista kertovaa kirjallisuutta sekä lakeja ja niiden esitöitä. Teoriaosuudessa käsitellään liikenneturvallisuuden vaarantamisen tunnusmerkistöön ja tieliikenteeseen liittyviä tekijöitä. Tutkimusosio perustuu Kymenlaakson käräjäoikeudessa vuosina 2014–2015 käsiteltyihin liikenneturvallisuuden vaarantamistapauksiin, joissa liikenneturvallisuutta on vaarannettu muuten kuin liiallisella ajonopeudella.</p> <p>Tutkimuksen tuloksena selvisi, että liikenneturvallisuutta voidaan vaarantaa monilla eri tavoilla. Yleisimmäksi käräjäoikeuden tapausten perusteella nousi olosuhteiden edellyttämän huolellisuuden ja varovaisuuden noudattamatta jättäminen vaaran ja vahingon välttämiseksi. Tapauksia tutkimalla <i>on omiaan aiheuttamaan vaaraa</i> -ehdon täyttymisen osoittaminen ei yleensä ole vaikeaa, eli voidaan todeta jonkun voineen olla vaaran piirissä. Tutkimuksella saatiin tuotettua paikallista ja perusteellista tietoa liikenneturvallisuuden vaarantamisen tekotavoista.</p>		
Asiasanat		
Liikenneturvallisuus, vaarantaminen, tieliikenne, Kymenlaakso		

Author (authors)	Degree	Time
Nina Kärkkäinen	Bachelor of Business Administration	June 2016
Thesis Title		42 pages
Traffic violations other than speeding Cases of District Court of Kymenlaakso in 2014-2015		
Commissioned by and		
District Court of Kymenlaakso		
Supervisor		
Päivi Ollila, Senior Lecturer		
Abstract		
<p>Most of the cases of endangering traffic safety involves speeding but there are also many other types of traffic offences. The purpose of this thesis is to find out what traffic violations beside speeding were committed in Kymenlaakso in 2014 and 2015. This thesis additionally studies how the above-mentioned cases have been likely to cause danger to others' safety which is one of the conditions to fulfil the essential elements of a traffic offence.</p> <p>The research method was qualitative which enabled to observe the research subject thoroughly. The theory is mainly based on literature on traffic and traffic offences, laws and government proposals. The theory covers factors which are related to the essential elements of endangering traffic safety and road traffic. The research is based on the cases of endangering traffic safety which have been dealt in the District Court of Kymenlaakso in 2014 and 2015. In these cases the endangering has been caused by other actions than speeding.</p> <p>As a result of the research it was revealed that traffic safety can be endangered in several ways. Based on the cases of District Court the most common way to endanger traffic safety is neglecting one's duty of care. In addition the research revealed that usually it is easy to prove that someone could have been in danger. The research produced local and thorough knowledge of the ways of endangering traffic safety.</p>		
Keywords		
Traffic safety, endangering, road traffic, Kymenlaakso		

SISÄLLYS

1	JOHDANTO.....	5
2	TUTKIMUSMENETELMÄ.....	6
3	LIIKENNETURVALLISUUDEN VAARANTAMINEN.....	6
3.1	Liikenneturvallisuuden vaarantamisen tunnusmerkistö.....	8
3.2	Tieliikennelaki ja ajoneuvolaki.....	9
3.3	Abstraktinen vaara.....	11
4	TIELIIKENNE.....	12
4.1	Huolellisuus.....	13
4.1.1	Teon ja tekijän huolimattomuus.....	13
4.1.2	Kielletty ja sallittu riski.....	15
4.2	Ennalta-arvattavuus ja luottamusperiaate.....	16
5	POLIISIN TILASTOIMAT LIIKENNETURVALLISUUDEN VAARANTAMISET.....	18
6	KYMENLAAKSON KÄRÄJÄOIKEUDEN TAPAUKSET 2014–2015.....	22
6.1	Huolellisuusvelvollisuuden laiminlyönti.....	24
6.2	Punaista liikennevaloa näyttäneen valo-opastimen määräyksen laiminlyönti.....	27
6.3	Väistämisvelvollisuuden rikkominen.....	29
6.4	Vaarallinen ohitus.....	31
6.5	Jalankulkijoiden turvallisuutta vaarantaneet tapaukset.....	32
6.6	Muut tapaukset.....	33
7	JOHTOPÄÄTÖKSET JA POHDINTA.....	36
	LÄHTEET.....	40

1 JOHDANTO

Liikenneturvallisuuden vaarantamisista suurin osa liittyy nopeusrikkomuksiin, mutta rikoksesta voidaan tuomita muillakin tavoilla tieliikennelain tai ajoneuvolain säännöksiä tai määräyksiä rikkonut henkilö. Opinnäytetyön tarkoituksena on selvittää, millä muulla tavoin liikenneturvallisuutta on vaarannettu Kymenlaaksossa vuosina 2014–2015 kuin nopeusrikkomuksin. Lisäksi aion tutkia, miten nämä edellä mainitut tapaukset ovat olleet omiaan aiheuttamaan vaaraa toisen turvallisuudelle. *On omiaan aiheuttamaan vaaraa* -ehdon on täytyttävä, jotta teko tulisi rangaistavaksi liikenneturvallisuuden vaarantamisena.

Opinnäytetyössäni keskityn rikoslain liikennesrikoksista kertovan 23. luvun 1. §:n 1. momenttiin, eli tutkimuskohteenani ovat tieliikenteessä tapahtuneet vaarantamistapaukset. Pykälän toisessa momentissa on säädetty vesi-, ilmailu- ja junaliikenteeseen liittyvästä vaarantamisesta, jota en työssäni käsittele. Rajaan opinnäytetyöni ulkopuolelle myös liikenneturvallisuuden vaarantamisen törkeän tekemuodon, koska sitä käsittelevässä 2. §:ssä on selostettu tyypillisimmät tilanteet, joissa tähän rikokseen voi syyllistyä.

Opinnäytetyöni aiheen valintaan vaikuttivat yleinen kiinnostus liikennesrikoksia kohtaan ja se, ettei muista liikennesrikoksista kuin rattijuopumuksesta ole tehty syvällisempää tutkimusta opinnäytetyön muodossa. Liikenneturvallisuuden vaarantamistapaukset ovat mielenkiintoisia tunnusmerkistön jättämän harkinnanvaran takia, koska tieliikennelain tai ajoneuvolain säännösten tai määräysten rikkomisen tahallisesti tai huolimattomuudella ei yksistään riitä, vaan teon on oltava omiaan aiheuttamaan vaaraa toisen turvallisuudelle. Tällöin tuomioistuimen harkinnassa on monia rikokseen vaikuttavia asioita, kuten vaaran laadun, tekijän tahallisuuden tai huolimattomuuden ja olosuhteiden arviointi.

Opinnäytetyön tavoitteena on tutkia, millä muilla tavoin liikenneturvallisuutta voidaan vaarantaa kuin ajamalla liian kovaa ja miten teko voi olla omiaan aiheuttamaan vaaraa toiselle. Tarkoituksena on siis tuottaa sellaista paikallista tietoa liikenneturvallisuuden vaarantamisista Kymenlaakson alueella, jota voidaan hyödyntää esimerkiksi vertailussa muiden alioikeuksien käsittelemien tapausten kanssa tai liikenneturvallisuuden parantamisessa paikallisesti. Tutkimus antaa yleisölle tietoa liikenneturvallisuuden vaarantamistavoista ja voi siten auttaa ihmisiä tutkimaan ja tunnistamaan omaa liikennekäyttäytymistään ja näin ehkäisemään vaarallisen käyttäytymisen syntymistä.

2 TUTKIMUSMENETELMÄ

Tutkimusmenetelmäni on kvalitatiivinen eli laadullinen, koska pyrin selvittämään tutkimuskohdetta syvällisemmin ilmiönä ja tutkimukseni ei perustu asioiden mittaamiseen tai lukuihin niin kuin kvantitatiivinen tutkimus (Hirsjärvi, Remes & Sajavaara 1997, 161). Laadullisessa tutkimuksessa syvennytään yleensä pieneen määrään tapauksia, jotta niitä pystytään analysoimaan mahdollisimman tarkasti, ja tästä johtuen tutkimuskohteeni on rajattu vain käräjäoikeudessa käsitelyihin tapauksiin. Tietolähteinäni käytän sekundääriaineistoa eli valmiita dokumentteja ja aineistoja, koska tarvitsemani tiedot eivät edellytä uuden tiedon hankkimista. (Eskola & Suoranta 1998.)

Teoriaosuudessa käytän lähteinäni suurimmaksi osaksi rikosoikeudesta ja liikenne rikoksista sekä liikenteestä yleisesti kertovaa kirjallisuutta. Erityisesti tulen käyttämään liikenne rikoksia monissa teoksissaan käsittelevän Matti Tolvasen kirjallisuutta. Tutkimuksessa lähteinäni toimivat Kymenlaakson käräjäoikeudessa, sekä Kouvolan että Kotkan kanslioissa, käsitellyt muut kuin nopeusrikkomuksin aiheutetut liikenneturvallisuuden vaarantamistapaukset. Tutkimuskohteeni koostuu sekä kirjallisen menettelyn että suullisen menettelyn tapauksista, joiden tarkasteluväli sijoittuu vuosiin 2014 ja 2015. Tapaukset on haettu käräjäoikeuden tietojärjestelmästä rikosnimikehaun avulla, joten osa useampia syytekohtia sisältävistä tapauksista on voinut jäädä tutkimuksestani pois. Päättämiskohteina olevien käräjäoikeuden tapauksien ohella tutkimusosiossa käydään läpi rangaistusmääräysmenettelyssä olleita liikenneturvallisuuden vaarantamisia Kymenlaaksossa sekä vertaillaan niiden määriä poliisi-piireittäin. Näiden avulla tutkimuksesta saadaan kattavampi katsaus liikenneturvallisuuden vaarantamisten paikalliseen ja maanlaajuiseen tilanteeseen.

3 LIIKENNETURVALLISUUDEN VAARANTAMINEN

Vankeusuhkaiset tieliikenne rikokset siirrettiin tieliikennelaista rikoslakiin vuonna 1999, jota ennen rikoslainsäädännössä oli säännökset ainoastaan rattijuopumuksesta eri liikennemuodoissa. Tällä uudistuksella pyrittiin toteuttamaan periaatetta, jonka mukaan rikoslain rangaistusjärjestelmä kohdennettaisiin moitittavimpaan käyttäytymiseen sekä helpottamaan moitittavuuden johdonmukaista arviointia eri liikenne rikosten ja -muotojen kesken. Hallituksen esityksessä

32/1997 vp todetaan, että liikenneturvallisuuden vaarantamisen ja liikenne-rikkomuksen välillä ei ole ollut juuri lainkaan eroa, koska melkein minkä tahansa liikennesäännön rikkominen voi aiheuttaa vähäisen vaaran liikenneturvallisuudelle. Tämän takia on ollut siis tärkeää eriyttää rangaistuskäytäntöä siten, että rikoslain perusteella tuomittaisiin vähäistä suuremman abstraktisen vaaran aiheuttava liikennerikos. (HE 32/1997 vp.) Abstraktisen vaaran aiheuttava teko on luonteeltaan sellainen, että on olemassa vakavasti otettava mahdollisuus vahingon syntymiseen. Esimerkiksi ylinopeuden ajaminen yleisellä tiellä voi aiheuttaa abstraktisen vaaran, koska yleisesti voidaan todeta, että ylinopeus olisi voinut aiheuttaa onnettomuuden tai henkilövahinkoja. (Lappi-Seppälä, Hakamies, Koskinen, Majanen, Melander, Nuotio, Nuutila, Ojala & Rautio 2013.)

Liikenne rikokset muodostivat vuonna 2014 poliisin tietoon tulleista rikoksista yli puolet (53 %), ja näistä 437 246 tapauksesta noin 20 % oli liikenneturvallisuuden vaarantamisia tai liikennepakoja. Liikenne rikoksien suurta määrää selittävät poliisin tehokas liikennevalvonta sekä valvonnan painottaminen. Varsinkin automaattinen liikenteenvalvonta on ollut merkittävä tekijä ilmi tulleiden ylinopeustapausten määrän lisääntymisessä. (Niemi 2014, 173,175.) Käräjäoikeuksissakin liikenne rikokset muodostivat enemmistön ratkaistuista rikosasioista vuonna 2013 (Suomen virallinen tilasto 2014), joten voidaan todeta, että poliisin tietoon tulleiden rikosten tiedot ovat samoilla linjoilla käräjäoikeuden ratkaisujen kanssa.

Liikenne rikokset kuuluvat vaarantamisrikoksien joukkoon, eli rikosoikeudellisen vastuun täyttymiseksi ei edellytetä vahingon syntymistä. Edellä mainittujen rikostyyppien tunnusmerkistön mukaisuuteen sisältyy vapaaehtoisuuden lisäksi vain huolellisuusvelvoitteen rikkominen, joka liikenne rikoksissa tarkoittaa liikennesääntöjen rikkomista. Liikenne rikoksien tunnusmerkistöissä on kuitenkin eroja. Esimerkiksi rattijuopumus ja liikenne rikkomus kuuluvat teko rikoksiin, joissa rangaistavuuden perusteeksi riittää sääntöjen rikkominen, kun taas liikenneturvallisuuden vaarantaminen on niin sanotusti abstraktinen vaarantamisrikos, jolloin teon on oltava omiaan aiheuttamaan vaaraa toiselle sääntö rikkomuksen lisäksi. (Frände ym. 2010, 211; Tolvanen 1999, 4.)

3.1 Liikenneturvallisuuden vaarantamisen tunnusmerkistö

Rikoslain (39/1889) 23. luvun 1. §:n 1. momentin mukaan liikenneturvallisuuden vaarantamiseen syyllistyy tienkäyttäjä, joka *tahallaan tai huolimattomuudesta* toimii vastoin *tieliikennelakia tai ajoneuvolakia taikka niiden nojalla annettuja säännöksiä tai määräyksiä* sellaisella tavalla, *joka on omiaan aiheuttamaan vaaraa toisen turvallisuudelle*. Rangaistusasteikko on sakosta kuuteen kuukauteen vankeutta. Pykälän toisessa momentissa säädetään liikenneturvallisuuden vaarantamisesta muissa liikennemuodoissa, eli vesi-, ilmailu- ja junaliikenteessä, joihin en työssäni ota kantaa. Kolmas momentti rajaa liikenneturvallisuuden vaarantamisen tunnusmerkistöstä menettelyn, joka ei ole omiaan aiheuttamaan vähäistä suurempaa vaaraa. Tällainen ainoastaan vähäisen vaaran aiheuttava, 1. momentissa tai 2. momentin 1. tai 3. kohdassa tarkoitettu menettely, voi tulla rangaistavaksi liikenne rikkomuksena. (Tolvanen 1999a, 421.)

Liikenneturvallisuuden vaarantamisessa ei siis riitä liikennesääntöjen rikkominen tai huolellisuusvelvoitteen laiminlyöminen, vaan teon on lisäksi pitänyt olla omiaan aiheuttamaan vaaraa toisen turvallisuudelle. Turvallisuudella tarkoitetaan toisen hengen tai terveyden suojaa, eli jos teko on omiaan aiheuttamaan vaaraa vain omaisuudelle, siitä ei rangaista liikenneturvallisuuden vaarantamisena (Frände, Matikkala, Tapani, Tolvanen, Viljanen & Wahlberg 2010, 213). Tunnusmerkistössä edellytetään toiseen kohdistuvaa vaaraa, joten oman turvallisuuden vaarantaminen, esimerkiksi kuljettajana turvavyön käyttämättä jättäminen, ei ole rangaistavaa liikenneturvallisuuden vaarantamisena vaan liikenne rikkomuksena (Tolvanen 2015, 198–199). *On omiaan aiheuttamaan vaaraa* -ilmaisulla tunnusmerkistössä tarkoitetaan abstraktisen vaaran vaatimusta, eli todellista vaaraa ei ole tarvinnut tilanteessa syntyä (Tolvanen 1999b, 70).

Vaikka suurin osa liikenneturvallisuuden vaarantamisista kohdistuu moottoriajoneuvon kuljettajaan, voi siihen syyllistyä jokainen tienkäyttäjä. TLL:n 2. §:n 10. kohdan mukaan tienkäyttäjä on henkilö, joka on tiellä tai sillä olevassa ajoneuvossa tai raitiovaunussa. Jalankulkijakin voi siis syyllistyä tähän rikokseen sillä edellytyksellä, että hänen menettelynsä on ollut omiaan aiheuttamaan vaaraa nimenomaan toiselle. Esimerkiksi tiellä äkillisesti kulkusuuntaansa

muuttava jalankulkija voi aiheuttaa vaaratilanteen polkupyöräilijälle, joka ei ole tätä toimintaa osannut ennustaa. (Tolvanen 1999a, 292.)

3.2 Tieliikennelaki ja ajoneuvolaki

Liikenneturvallisuuden vaarantamisessa rangaistuspykälien sisällön määrää ensisijaisesti tieliikennelaki (3.4.1981/267), jossa säädetään keskeisimmistä liikennesäännöistä sekä muista perusnormeista, jotka sääntelevät liikenteen turvallisuutta. Liikennemääräyksiä on koottu myös TLL:n nojalla annettuihin asetuksiin ja päätöksiin, kuten tieliikenneasetukseen (5.3.1982/182), jossa on säännökset muun muassa liikennemerkeistä ja poliisimiehen käsimerkeistä. Tieliikennelakia sovelletaan tiellä tapahtuvaan liikenteeseen, mutta myös teiden ulkopuolisessa, moottorikulkuneuvolla suoritettavassa ajossa on TLL:n 5. §:n mukaan noudatettava olosuhteiden vaatimaa varovaisuutta vaaran ja vahingon välttämiseksi. Tyypillisimmät sääntöjen rikkomiset liittyvät ylinopeuteen, väistämisvelvollisuuden laiminlyöntiin, huolimattomaan ohitukseen, peräänajoihin, suuntamerkin käyttämättä jättämiseen, varomattomaan peruuttamiseen ja pysäköintiin sekä ajoneuvon sääntöjen vastaiseen kuormaukseen. (Tolvanen 2015, 39–41, 199.) Tutkimusosiossa selvitetään, minkälaisia sääntörikkomuksia liikenneturvallisuuden vaarantamisiin on liittynyt Kymenlaakson alueella.

TLL:n 2. §:n mukaan tiellä tarkoitetaan *yleistä ja yksityistä tietä, katuja, rakennuskaavatietä, moottorikelkkailureittiä, toria sekä muuta yleiselle liikenteelle tarkoitettua tai yleisesti liikenteeseen käytettyä aluetta*. Yleisesti liikenteen käytettäväksi tarkoitettuja alueita ovat esimerkiksi virastojen ja kauppakeskusten yleisölle tarkoitettut pysäköintialueet. Teiden ulkopuolisiksi alueiksi luetaan korkeimman oikeuden ratkaisun 1985 II 126 mukaan mm. kerros- ja omakotitalojen pihat, koska niitä käyttävät pääsääntöisesti vain asukkaat. Myös KKO:n ratkaisujen (1987:60, 1989:22 ja 1990:6) mukaan kulunvalvonnan kohteena olevat varuskunta-alueet ja yhtiöiden suljetut tehdasalueet jäävät teiden ulkopuolelle, kuten tieosuuskin, jota käyttävät ainoastaan sen varrella sijaitsevien kesämökkien asukkaat ja satunnaiset vieraat. (Eskuri, Nio & Tervonen 2000, 15–17.) Poikkeuksena on kuitenkin joitakin säännöksiä, joita sovelletaan kaikkialla Suomessa eli tieosuuksien ulkopuolellakin. Näitä ovat esimer-

kiksi turvavyön ja kypärän käyttöä sekä liikennejuopumusta koskevat säännökset. TLL ja sen nojalla annetut säännökset koskevat tienkäyttäjiä, eli kaikkia, jotka ovat tiellä tai sillä olevassa ajoneuvossa tai raitiovaunussa. (Tolvanen 2015, 41.)

Ajoneuvolaissa (11.12.2002/1090) taas säädetään TLL:ssa määritellyllä tiellä tai muualla käytettäviin ajoneuvoihin liittyvistä keskeisistä säännöksistä. Sääntörikkomukset voivat siis kohdistua ajoneuvon luokitukseen, teknisiin vaatimuksiin, ympäristöominaisuuksiin, liikennekäyttöön hyväksymiseen tai rekisteröintiin taikka katsastamiseen. AjnL:ia ei sovelleta, muutamain poikkeuksin, sellaiseen ajoneuvoon, jota käytetään yleiseltä tieltä eristetyllä työmaalla tai tehdas-, satama-, varasto-, kilpailu- taikka muulla sellaisella alueella. Lakia ei sovelleta sellaiseenkaan jalankulkua avustavaan tai korvaavaan liikkumisvälineeseen, jonka sähkömoottori on enintään 1 kilowatin tehoinen tai jonka enimmäisnopeus on 15 km/h. Myös moottorittomat apuvälineet, potkukelkat, leikki-ajoneuvot tai vastaavat laitteet jäävät lain soveltamisen ulkopuolelle. (Ajoneuvolaki 11.12.2002/1090.)

Liikennettä koskevia lakeja on jouduttu muuttamaan liikenteen ja teknologian kehittymisen johdosta. Viimeisimpänä ovat vuoden 2016 alusta voimaan astuneet lakimuutokset, joilla on muutettu ajoneuvolakia, tieliikennelakia ja rikoslakia. Keskeisimpiä tarkoituksia HE:n 24/2015 vp mukaan on ollut poistaa päällekkäinen kansallinen sääntely Euroopan unionin asetusten kanssa, jotka koskevat kaksi-, kolme- ja nelipyöräisten moottoriajoneuvojen sekä traktoreiden ja niiden perävaunujen tyyppihyväksyntää. Myös hitaampien sähkömoottorilla varustettujen liikkumisvälineiden käyttäjäkuntaa on laajennettu siten, että jokainen voi käyttää jalankulkua avustavaa tai korvaavaa liikkumisvälinettä, kun taas aiemmin tämä on koskenut vain vammaisia henkilöitä. HE:ssä 24/2015 vp kerrotaan lisäksi uudesta ajoneuvoluokasta, johon kuuluisivat nopeammin liikkuvat kevyet sähköajoneuvot, kuten henkilökuljetin Segway ja erilaiset sähkömoottorilliset senioriskootterit. Tieliikennelakia koskevat muutokset liittyvät liikennesääntöjen soveltamiseen näillä edellä mainituilla liikkumisvälineillä ja kevyillä ajoneuvoilla. Esimerkiksi polkupyöräilijän liikennesääntöjä sovelletaan sellaisiin sähköisiin kevyt-ajoneuvoihin, joiden kulkunopeus on enintään 25 kilometriä tunnissa ja jotka on varustettu enintään 1 kilowatin moottorilla. Rikoslakiin on tämän lainmuutoksen myötä tarkennettu moottorikäyttöisen ajoneuvon määritelmää ajoneuvolakia vastaavaksi. Lisäksi liikennejuopumukseen

moottorittomalla ajoneuvolla on lisätty kevyet sähköajoneuvot, moottorilla varustetut polkupyörät sekä jalankulkua avustavat tai korvaavat liikkumisvälineet, joiden nopeus ylittää kävelynopeuden. (HE 24/2015 vp.)

3.3 Abstraktinen vaara

Konkreettisesta vaarasta on kyse silloin kun oikeushyvää, eli liikenneturvallisuuden vaarantamisissa toisen terveyttä tai henkeä, on tosiasiallisesti vaarannettu. (Lappi-Seppälä ym. 2013). Frände (2005, 89) toteaa teoksessaan, ettei olisi tarkoituksenmukaista rangaista vain sellaisista teoista, joista aiheutunut vaara on konkreettinen, koska pääasiallisesti konkreettisen vaarantamisrikoksen täyttyminen on sattumanvaraista. Esimerkiksi ohitus jyrkässä ylämäessä voi aiheuttaa konkreettisen tai abstraktisen vaaran riippuen ainoastaan vastaantulevan liikenteen sattumanvaraisuudesta.

Laissa vaatimusta abstraktisesta vaarantamisesta kuvataan yleensä *on omiaan aiheuttamaan vaaraa* -ilmaisulla. Liikenneturvallisuuden vaarantamisessa, niin kuin muissakin abstraktisissa vaarantamisrikoksissa, kriminalisointi perustuu riskin ottamiseen, joka tyypillisesti johtaa konkreettiseen vaaraan tai vahinkoon. Sääntöjen tai huolellisuusvelvollisuuden rikkomisen lisäksi riskiä pidetään kiellettynä oletuksella, että siihen liittyy varteenotettava mahdollisuus oikeushyvän loukkaamiseen. (Tolvanen 1999b, 70.) Teko ei siis edellytä todellista vaaraa tai sitä, että joku on ollut vaaran piirissä, vaan niiden mahdollisuus riittää. Tässä on kyse sääntöjen rikkomisen vakavuuteen ja liikenneolosuhteisiin perustuvasta todennäköisyysarviosta, jossa arvioidaan, onko tekotyyppi ollut vaarallinen juuri konkreettisissa olosuhteissa. (Frände ym. 2010, 238.)

Tolvasen (1999a, 261) mukaan abstraktia vaaraa tulisi tarkastella sekä *ex post*- että *ex ante* -näkökulmista, siis jälkikäteen- ja etukäteen-näkökulmista. Vaaran toteamisessa tulee voida todeta, että seurauksen syntyminen on ollut mahdollista *ex post* -näkökulmasta. Abstraktia vaarantamista ei täten ole voinut tapahtua, jos seurauksen syntyminen tästä näkökulmasta on poissuljettu. Esimerkiksi kuljettaja, joka pimeällä mutkassa oikaisee vastaantulevan kaistan kautta, ei voi syyllistyä liikenneturvallisuuden vaarantamiseen, jos tie on jostain syystä suljettu ja vastaantulevaa liikennettä ei ole. On kuitenkin erittäin

harvinaista, että ex post -näkökulmasta päädyttäisiin siihen, ettei vahinkoseurausta olisi voinut sattua. (Tolvanen 1999a, 261.)

Jos jälkikäteisarviossa konkreettisen vaaran tai vahingon syntyminen ei ole poissuljettu, siirrytään ex ante -näkökulmaan. Ex ante -näkökulman tarkastelussa on kyse vaaran asteesta tai siitä, minkä asteista varmuutta vaaran syntymisen mahdollisuudesta vaaditaan. Vaaran astetta arvioidaan ulkopuolisen sekä tekijän tietämyksellä tekotilanteesta. Tästä näkökulmasta vaaran mahdollisuuden poissulkeminen edellyttää tekijän tiedossa olevia seikkoja, eli jos kuljettaja tietää varmasti, ettei hänen menettelynsä voi aiheuttaa vaaraa, teko ei ole abstraktisesti vaarantava. Jos ex ante -tarkastelussa teko todetaan vaarattomaksi, ei tekijä ole aiheutuneesta vahingosta huolimatta ottanut kiellettyä riskiä, joka on abstraktisen vaarantamisen edellytyksenä. (Tolvanen 1999a, 261–265; Tolvanen 1999b, 70–72.)

Teon vaarallisuuden arvioinnissa otetaan huomioon olosuhteet juuri sellaisina kuin ne ovat konkreettisesti tapauksessa. Esimerkiksi ylinopeudella ajaminen koulun kohdalla ei riitä teon vaarallisuuden perusteluksi, jos teko on tapahtunut viikonloppuna. Arviointiin vaikuttaa myös liikenteen vilkkaus tekohetkellä, mutta siitä ei voida vaatia tarkkaa selvitystä. Vaarallisuudeksi riittää varteenotettava mahdollisuus siitä, että kuljettaja olisi voinut kohdata ihmisiä ajonsa aikana tai selvitys, että hänen kyydissään on ollut matkustajia. Viimeisenä kriteerinä arvioinnissa on ”yleinen elämäkokemus”, jonka mukaan esimerkiksi ajoneuvon kuljettajan tulee erityisesti ottaa huomioon koulupäivinä koulun lähistöllä liikkuvien lasten käyttäytyminen. (Tolvanen 1999a, 266; Tolvanen 1999b, 73.)

4 TIELIIKENNE

Tieliikenne koostuu osatekijöistä, joilla kaikilla on merkitystä liikenteen turvallisuuden kannalta. Liikenne on siis järjestelmä, jonka muodostavat tienkäyttäjät, ajoneuvot, tieliikenneympäristö ja liikenteen ohjaus, johon kuuluvat tieliikennettä säätelevät lait, määräykset ja asetukset sekä muu viranomaisten antama informaatio. Keskeisenä toimijana on kuitenkin yksittäinen tienkäyttäjä, jolla on kyky vaikuttaa omaan käyttäytymiseensä sekä sen turvallisuuteen. (Tolvanen

2015, 33.) Seuraavissa kappaleissa tarkastellaan tieliikenteeseen liittyviä velvollisuuksia ja periaatteita.

4.1 Huolellisuus

Rikosoikeudellisella tuottamuksella tarkoitetaan huolimattomuutta tai varomattomuutta, ja sillä on sekä objektiivinen että subjektiivinen ulottuvuutensa (Lappi-Seppälä ym. 2013). Objektiivista eli teon huolimattomuutta määrittävät ensisijaisesti oikeusnormit, mutta erilaisilla epävirallisilla tai teknisillä normeilla on tehtävänsä. Objektiiviseen huolimattomuuteen liittyy erityisesti kysymys siitä, ottiko tekijä kielletyn riskin vai oliko riskinotto sallittua. Subjektiivinen puoli liittyy tekijän huolimattomuuteen, ja siinä on kyse syyllisyysmoitteesta eli siitä, voidaanko tekijää moittia teostaan. Subjektiiviseen huolimattomuuteen liitetään yleisesti tietoinen ja tiedoton tuottamus, joiden erottamisella ei ole käytännöllistä merkitystä tuottamuksellisen rikoksen rangaistavuuden kannalta. (HE 44/2002 vp.)

RL:n 7. §:n 1. momentissa huolimaton menettely määritellään siten, että tekijä on rikkonut olosuhteiden edellyttämää ja häneltä vaadittavaa huolellisuusvelvollisuutta, vaikka hänellä on ollut mahdollisuus sitä noudattaa. Ensisijaisesti hyväksyttävää liikennekäyttäytymistä säädellään TLL:n 2. luvussa kerrotuilla liikennesäännöillä, mutta yleisen huolellisuusvelvollisuuden rikkomisenkin voi olla rangaistavaa (Lappi-Seppälä ym. 2013). Yleinen huolellisuusvelvollisuus määritellään TLL:n 3. §:ssä velvollisuudeksi noudattaa *olosuhteiden edellyttämää huolellisuutta ja varovaisuutta vaaran ja vahingon välttämiseksi*. Näissä tapauksissa tekijällä ei ole ollut tarkkaa tietoa huolellisuusvaatimuksesta ja olosuhteiden vaatima huolellisuus joudutaan arvioimaan jälkikäteen (Lappi-Seppälä ym. 2013).

4.1.1 Teon ja tekijän huolimattomuus

Tolvanen (1999a, 183, 252) toteaa, että tieliikenne rikosten tunnusmerkistöt on laadittu konkreettisen vaarantamisen (ainoastaan liikennejuopumus moottoritomalla ajoneuvolla), presumoidun vaarantamisen (tekorikoksissa, eli lainsää-

täjä on oletanut teon olevan vaarallinen) ja abstraktisen vaarantamisen periaatteille, jolloin tunnusmerkistön täytyminen ei edellytä seurauksen syntymistä. Täten Fränden (2005, 98) mukaan liikenneturvallisuuden vaarantaminen ei kuulu teon huolimattomuuden soveltamisalaan, koska hänen mukaansa teon huolimattomuus voi tulla kyseeseen vain sellaisissa rikostyypeissä, jotka edellyttävät jonkinlaista kausaalisuhdetta eli toiminnan ja seurauksen välistä yhteyttä. Näkökulma perustuu riskin käsitteeseen, koska riskinotto tarkoittaa epävarmuutta tulevista tapahtumista eli seurauksen on tekohetkellä oltava tekijän kontrollin ulkopuolella. Liikenneturvallisuuden vaarantamisessa rikosoikeudellisen vastuun arviointi kohdistuukin tekijän huolimattomuuteen. (Frände 2005, 99.)

Subjektiviisessa eli tekijän huolimattomuudessa on kyse tekijän yksilöllisistä ominaisuuksista (Tolvanen 1999b, 117). Subjektiviiseen puoleen liittyy tiedostettu ja tiedostamaton riskinotto. Tiedostetussa riskinotossa tekijä mieltää tunnusmerkistön täyttymisen mahdolliseksi, mutta toimii siitä huolimatta. Teko muuttuisi tahalliseksi, jos tekijä suhtautuisi hyväksyvästi tai välinpitämättömästi tunnusmerkistön täyttymisen mahdollisuuteen taikka hän mieltäisi varsin todennäköisesti toimintansa täyttävän tunnusmerkistön. (Tolvanen 1999a, 382–383.) Esimerkkinä tietoisesta riskinotosta Tolvanen (1999a, 383) selostaa tapauksen, jossa mutkassa toista autoa ohittava kuljettaja ”kokeilee kepillä jäätä” eli toimii tiedottomana siitä, tuleeko vastaan muita ajoneuvoja. Tahalliseksi teko muuttuisi, jos tekijä mieltäisi liikenteen vilkkauden perusteella kohtaamisen toisen tielläliikkujan kanssa varsin todennäköiseksi tai suhtautuisi tähän havaintoon hyväksyvästi tai välinpitämättömästi.

Tiedostamattomassa riskinotossa tekijä ei taas huomaa lainkaan ottavansa kiellettyä riskiä. Tällöin moitteet kohdistuvat riittämättömään huolellisuuteen, kun tekijällä on ollut kyky ja tilaisuus toimia huolellisesti. Tiedostamaton riskinotto ei välttämättä ole moitteettomampaa kuin tiedostettu, koska riskien mahdollisuuden huolettomasti suhtautuva voi olla vaarallisempi muille kuin jatkuvasti riskejä punnitseva. (Tolvanen 1999a, 383.)

4.1.2 Kielletty ja sallittu riski

Kielletty riskinotto kuuluu teon tunnusmerkistön mukaisuuden edellytyksiin. Liikenneturvallisuuden vaarantamisessa kielletty riski edellyttää ensimmäiseksi sen tunnusmerkistössä viitatus turvallisuusmääräyksen rikkomista, joka on kielletyn riskinoton ehdoton edellytys. Toisena kriteerinä kielletylle riskille tunnusmerkistössä on abstraktinen vaara. (Tolvanen 1999a, 206–261.) Tolvasen (1999a, 260) mukaan kiellettyä riskinottoa on liikennesääntöjen rikkominen tavalla, joka ylittää oikeudellisesti sallitun vaaran asteen. Lainsäädännössä sallittua vaaran astetta on hankala määritellä, mutta tieliikennerikoksissa tätä määrittää paljolti luottamusperiaate, jossa kysymys on siitä, millainen toisten tienkäyttäjien sääntöjen vastainen käyttäytyminen pitää ottaa omassa toiminnassa huomioon. (Tolvanen 1999a, 266–267.)

Jokapäiväiseen ja hyväksytyyn käyttäytymiseen liittyy riskejä, jotka kuitenkin ovat sallittuja. Esimerkiksi tieliikenteessä auton kuljettaminen on sallittua, vaikka siihen liittyy varteenotettava henkeen tai terveyteen kohdistuva vaara. (Tolvanen 1999a, 254.) Selvästi sallittua riskinottoa on sellainen vahinkoa aiheuttava toiminta, joka käytännössä vähentää jo olemassa olevaa riskiä. Luottamusperiaatetta voidaan pitää merkittävänä oikeuttamisperusteena sille, että toiminta katsotaan sallituksi riskinotoksi vahingon syntymisestä huolimatta. (Frände 2005, 104–105.)

Tolvanen (1999a, 295) on käsitellyt teoksessaan kielletyn riskinoton rajaa mahdollisesti ankaroittavina tekijöinä erityistietoja ja -taitoja. Erityistietämyksellä tarkoitetaan yleensä tekijän tietoja todellisesta tapauksesta, eli esimerkiksi ajoneuvon kuntoa tai olosuhteita. Näitä tietoja on pidetty vastuuta ankaroittavana tekijänä. Teoksessa kuvataan esimerkki, jossa kuorma-auton kuljettaja ajaa talon pihasta juoksevan lapsen yli ja hänellä on kokemusperäistä tietämystä, että lapsilla on tapana juosta juuri tietystä talosta tielle päivittäin samoihin aikoihin. Tässä tilanteessa kuljettaja ei voisi vapautua vastuusta vetoamalla siihen, että lapsen juokseminen tielle olisi ollut ennalta-arvaamatonta keskimääräiselle autonkuljettajalle, jolla ei siis olisi tietoa kuorma-auton kuljettajan tuntemasta erityisolosuhteesta. Täten kiellettyä riskinottoa arvioidaan ulkopuolisen huolellisen tarkkailijan näkökulmasta sekä tekijän tiedossa olleiden seikkojen avulla. Erityistaidoilla taas tarkoitetaan esimerkiksi keskimääräistä

parempaa ajotaitoa tai ammattiosaamista. Tolvasen (1999a, 298) mukaan ammattimaiselta ralliautoilijalta voidaan vaatia enemmän kuin keskimääräiseltä kuljettajalta. Siten tilanteessa, jossa hän olisi kyennyt hänelle normaalia taitoaan hyväksikäyttämällä estämään onnettomuuden syntymisen, hän ei voi puolustukseen vedota siihen, ettei huonommalla ajotaidolla varustettu kuljettaja olisi voinut estää onnettomuutta. (Tolvanen 1999a, 294–298.)

4.2 Ennalta-arvattavuus ja luottamusperiaate

Tolvanen (1996, 165) toteaa, että Suomen liikennerikosoikeudesta kertovassa kirjallisuudessa on korostettu ennalta-arvattavuutta vaaran tai seurauksen syntymisessä. Ennalta-arvattavuuteen liittyy näkemys, jonka mukaan se olisi liikennerikoksille ominainen yleinen rangaistavuuden edellytys. Käytännössä tämä tarkoittaa, että sattuvien liikennetilanteiden tulisi olla yleisen elämäkokemuksen mukaan ennalta arvattavissa, jotta tuottamusmoite voisi tulla kyseeseen. Sekä Tolvanen (1999a, 312) että Frände (2005, 112) toteavat ennalta-arvattavuuden sisällöltään epämääräiseksi. Fränden mukaan ennalta-arvattavuudella ei ole itsenäistä merkitystä teon huolimattomuuden kannalta, mutta tekijän huolimattomuuden arvioinnissa siitä on apua. Tolvanen taas toteaa ennalta-arvattavuuden olevan epämääräinen kriteeri, koska liikennesääntöjen rikkominen on yleistä, ja täten ennakoitavissa. Tienkäyttäjällä on ”reagointipakko” eteen tulevissa liikennetilanteissa, joten aiheeseen liittyy kysymys siitä, milloin liikennetilanne on niin yllätyksellinen, että reagointivelvollisuutta ei voida kohtuudella asettaa (Tolvanen 1996, 166).

Edilexissä 30.11.2015 julkaistussa artikkelissa ”Leikkuupuimurin tielle tulemista ja hidastamista tiensivuun ei voitu pitää yllättävänä ja ennalta arvaamattomana seikkana – vastaantulevaan autoon törmännyt ajoneuvoyhdistelmän kuljettaja tuomittiin liikenneturvallisuuden vaarantamisesta ja vammantuottamuksesta sakkoihin” kerrotaan tapauksesta, jossa ajoneuvoyhdistelmän kuljettaja oli tehnyt äkkijarrutuksen edellä ajavan leikkuupuimurin hidastaessa vauhtiaan, jonka seurauksena ajoneuvoyhdistelmä oli mennyt linkkuun ja ajautunut vastaantulevien kaistalle. Tämän seurauksena ajoneuvoyhdistelmä oli törmännyt henkilöautoon aiheuttaen henkilövahinkoja. Vastajan mukaan leikkuupuimurin kulku tiellä oli ollut yllättävää sekä se, ettei leikkuupuimurissa ollut ollut hitaan ajoneuvon kolmiota ja se oli ryhmittynyt liikennesääntöjen

vastaisesti. Todistajien lausuntojen perusteella käräjäoikeus totesi, että leikkuupuimuri on kulkenut tiellä jo noin 500 metrin matkan ennen tapahtumapaikkaa, joten sen kulku tiellä ei ole voinut olla vastaajalle yllättävää. Lisäksi todistajan lausunnon mukaan leikkuupuimurissa oli hitaasta ajoneuvosta kertova kolmio ja sen kulkunopeus oli noin 20 km/h, joten sen hidastamista tiensivuun ei myöskään voitu pitää yllättävänä ja ennalta-arvaamattomana. Vastaajan olisi siis pitänyt hidastaa vauhtiaan lähestyessään leikkuupuimuria niin paljon, ettei hän olisi joutunut tekemään äkkijarrutusta ja menettänyt ajoneuvonsa hallintaa. Tapauksessa vastaaja tuomittiin liikenneturvallisuuden vaarantamisesta, koska tilanne ei ollut ollut ennalta-arvaamaton, sekä vammantuottamuksesta. Kyseisessä tapauksessa vastaaja on siis jättänyt noudattamatta TLL:n 3. §:ssä mainittua huolellisuusvelvoitetta.

Luottamusperiaatetta ei ole kirjattu mihinkään säännökseen, mutta se voidaan johtaa liikennesääntöjen yleisestä ideasta. Täten ei olisi tarkoituksenmukaista, jos tienkäyttäjät ei voisi luottaa toisten toimivan sääntöjen mukaisesti. Periaatteessa siis korostetaan vastavuoroisia odotuksia tienkäyttäjien kesken. Keskeisenä kysymyksenä on se, mihin tienkäyttäjät saa luottaa ja minkälaisia tilanteita liikenteessä voidaan pitää niin yllätyksellisinä, ettei reagointivelvollisuutta voida enää kohtuudella asettaa niiden varalle. Luottamuksensuojassa toiminnutta henkilöä ei rangaista, koska hän ei ole toiminut huolimattomasti, vaikka toiminta olisi aiheuttanut vaaraa tai vahinkoa. (Tolvanen 1999a, 313; Frände ym. 2010, 222.)

Luottamusperiaatteen mukaisesti liikennesääntöjen mukaan toimiva saa luottaa oletukseen, että toiset tienkäyttäjät noudattavat liikennesääntöjä ja riittävä huolellisuutta, ellei konkreettisesti tilanteessa ilmene muuta. Tienkäyttäjän ei siis tarvitse ottaa lukuun riskiä, joka johtuu toisten tienkäyttäjien liikennesääntöjen rikkomisesta. Täten periaate toimii kielletyn ja sallitun riskin rajajana. Periaatteen käyttöön liittyy kuitenkin rajoituksia. Sääntöjen noudattaminen rajautuu vain liikennesääntöihin, eli esimerkiksi juopunut tai ajo-oikeudeton saa luottaa toisten toimivan liikennesääntöjen mukaisesti, kunhan hän itse noudattaa yleistä huolellisuusvelvollisuutta. Toinen rajaus koskee tilanteita, joissa kokemukseräisesti ja tyyppillisesti toinen tienkäyttäjät rikkoo sääntöjä. Vastasyinä luottamusperiaatteelle rajataan siis tienkäyttäjät, joihin ei voida normatiivisesti kohdistaa samoja käyttäytymisodotuksia kuin keskimääräisiin tienkäyttäjisiin. Tällaisia tienkäyttäjät voivat olla lapset, vanhukset ja vammaiset

henkilöt. Myös konkreettiset tilanteet, joissa voidaan selkeästi havaita toisen tulevan käyttäytymään liikennesääntöjen vastaisesti, rajataan vastasyiksi. (Tolvanen 1999a, 314–334; Frände ym. 2010, 222.)

5 POLIISIN TILASTOIMAT LIIKENNETURVALLISUUDEN VAARANTAMISET

Kaakkois-Suomen poliisilaitoksen tietoon on vuonna 2014 tullut yhteensä 5 120 liikenneturvallisuuden vaarantamista (Poliisin tulostietojärjestelmä 2015a). Kymenlaakson tilastoja liikenneturvallisuuden vaarantamisista käsitellään tekstissä jäljempänä. Eniten liikenneturvallisuuden vaarantamisia ovat tilastoineet Sisä-Suomen, Lounais-Suomen ja Itä-Suomen poliisilaitokset, joissa kyseisen rikoksen määrät ylittävät 10 000 poliisin tietoon tullutta tapausta (Poliisin tulostietojärjestelmä 2015b; Poliisin tulostietojärjestelmä 2015c; Poliisin tulostietojärjestelmä 2015d). Itä-Uudenmaan, Oulun, Pohjanmaan, Helsingin, Länsi-Uudenmaan ja Hämeen poliisilaitosten tilastoimat liikenneturvallisuuden vaarantamistapausten määrät sijoittuvat 5 000–10 000 kappaleen haarukkaan. (Poliisin tulostietojärjestelmä 2015e; Poliisin tulostietojärjestelmä 2015f; Poliisin tulostietojärjestelmä 2015g; Poliisin tulostietojärjestelmä 2015h; Poliisin tulostietojärjestelmä 2015i; Poliisin tulostietojärjestelmä 2015j). Vähiten liikenneturvallisuuden vaarantamisia vuonna 2014 on tilastoitu Lapissa, jossa poliisin tietoon on tullut 2 748 tapausta (Poliisin tulostietojärjestelmä 2015k). Taulukossa 1 on esitetty poliisipiireittäin poliisin tietoon tulleiden liikenneturvallisuuden vaarantamisien määrät vuonna 2014.

Taulukko 1. Poliisin tietoon tulleet liikenneturvallisuuden vaarantamiset 2014 poliisipiireittäin (Poliisin tulostietojärjestelmä 2015a; 2015b; 2015c; 2015d; 2015e; 2015f; 2015g; 2015h; 2015i; 2015j & 2015k).

Liikenneturvallisuuden vaarantamiset 2014 poliisipiireittäin	
Lounais-Suomi	12 826
Sisä-Suomi	12 012
Itä-Suomi	10 276
Itä-Uusimaa	9 099
Pohjanmaa	7 557
Häme	7 337
Länsi-Uusimaa	6 983
Helsinki	6 954
Oulu	6 830
Kaakkois-Suomi	5 120
Lappi	2 748

Vertailu antaa yleistä tietoa liikenneturvallisuuden määrien jakautumisesta eri puolilla Suomea. Vaikkakin aiheenani ovat muut kuin nopeusrikkomuksin aiheutetut vaarantamiset, sisältävät tilastoidut liikenneturvallisuuden vaarantamiset myös nopeusrikkomuksin aiheutetut tapaukset. Poliisilaitosten tilastoidut liikenneturvallisuuden vaarantamiset eivät ole verrattavissa toisiinsa suoraan, koska poliisilaitosten toimialueet ovat erikokoisia ja asukasmääriltään erilaisia. Luvuista saadaan kuitenkin suuntaa-antavaa tietoa alueiden tilanteesta. Ennakko-oletuksena ajattelin Kaakkois-Suomen ja siten Kymenlaakson olevan korkeammalla taulukossa, mutta sitä vähemmän tapauksia on poliisin tietoon tullut vain Lapissa. Lapin määrä kummostuttaa alueen laajuuden takia, mutta toisaalta asukkaiden määrä siellä on vähäisempi kuin etelämmässä ja useat tapaukset voivat jäädä tulematta poliisin tietoon juuri alueen laajuudesta johtuen.

Poliisin tilastoa liikenneturvallisuuden vaarantamisista Kymenlaaksossa

Suurin osa liikenneturvallisuuden vaarantamisista käsitellään rangaistusmääräysmenettelyssä, joten vain pieni osa tapauksista käsitellään käräjäoikeudessa. Rangaistusmääräysmenettelyssä valvontaa suorittava virkamies, eli yleensä poliisi, antaa tehdystä rikkomuksesta rangaistusvaatimuksen. Sen jälkeen, kun rangaistusvaatimus on annettu tiedoksi epäilylle, tulee se toimittaa mahdollisimman pian syyttäjälle, joka antaa rangaistusmääräyksen. Rangaistusvaatimusta voi vastustaa seitsemän päivän kuluessa sen tiedoksiannosta ilmoittamalla siitä virallisen syyttäjän kansliaan. Syyttäjän tehtävänä on toimittaa vastustettu rangaistusvaatimus käräjäoikeuteen käsiteltäväksi. (Laki rangaistusmääräysmenettelystä 26.7.1993/692.) Käräjäoikeuteen tulevat liikenneturvallisuuden vaarantamistapaukset ovat usein epäiltyjen kiistämiä tai juttuun liittyy asianomistaja, jolla on korvausvaatimuksia, joten vain murto-osa tapauksista päätyy käräjäoikeuden käsiteltäväksi. Myöhemmin tekstissä käsiteltävät tapaukset toimivat siis esimerkkeinä siitä, miten liikennettä voidaan vaarantaa.

Tiedustelin sähköpostitse Salpausselän syyttäjävirastolta, paljonko liikenneturvallisuuden vaarantamisia on käsitelty vuosina 2014 ja 2015 rangaistusmääräysmenettelyssä Kymenlaaksossa. Tiedusteluni ohjattiin poliisille, josta sain kattavan tilaston liikenneturvallisuuden vaarantamistapausten määrästä sekä tekotavoista. Rangaistusmääräysmenettelyssä käsiteltyjen tapausten tilasto auttaa käräjäoikeuden tapausten ohella saamaan kattavamman kuvan kyseisen rikoksen tekotavoista Kymenlaaksossa. Vuonna 2014 liikenneturvallisuuden vaarantamisia oli 2 108 tapausta ja vuonna 2015 hieman enemmän, eli 2 501 tapausta. Yhteensä tapauksia on käsitelty rangaistusmääräysmenettelyssä edellä mainittuina vuosina siis 4 609. (Sähköpostitiedustelu 6.4.2016.)

Poliisin tulostietojärjestelmän perusteella tehdyssä tilastossa tapaukset on ryhmitelty tekotapojen mukaan, joita on yhteensä 56. Osa tekotavoista ilmenee tilastossa vain muutamia kertoja, kuten ohituskielto-liikennemerkkin noudattamatta jättäminen, vaaraa aiheuttava toiminta matkustajana roikkumalla kokonaan tai osittain ajoneuvon koritilan ulkopuolella ja peruuttaminen tai kääntäminen muuta liikennettä vaarantaen ja estäen. Joitakin tekotapoja taas ilmenee kymmeniä tai satoja kertoja. Ennalta-arvattavasti suurimpana ryhmänä esiin nousee nopeusrajoitus-liikennemerkkin noudattamatta jättäminen.

Näiden tapausten määrä on yhteensä yli 3 000 vuosilta 2014 ja 2015. Tauluk-
koon 2 olen koontanut poliisin tilastoista kymmenen yleisintä tapaa, miten liikenneturvallisuu-
tta Kymenlaaksossa on vaarannettu sekä näiden tapausten mää-
rät.

Taulukko 2. Rangaistusmääräysmenettelyssä käsiteltyjen liikenneturvallisuuden vaarantamis-
ten kymmenen yleisintä tekotapaa Kymenlaaksossa 2014 ja 2015 poliisin tulostietojärjestel-
män tilaston mukaan (Sähköpostitiedustelu 6.4.2016).

10 yleisintä liikenneturvallisuuden vaarantamisen tekotapaa Kymenlaaksossa 2014 ja 2015	
Tekotapa	Määrä
Nopeusrajoitus-liikennemerkkin noudattamatta jättäminen	3 356
Olosuhteiden edellyttämän huolellisuuden ja varovaisuuden noudattamatta jättäminen vaaran ja vahingon välttämiseksi	322
Liikennemerkillä osoitetun väistämisvelvollisuuden noudattamatta jättäminen risteyksessä	172
Punaisen liikennevalon noudattamatta jättäminen	77
Turvallisen tilannenopeuden käyttämättä jättäminen	73
Ohittaminen vastaantulevan liikenteen puolta käyttäen (vaaraa aiheuttaen)	65
Varusteiltaan / kunnoltaan / rakenteeltaan määräysten vastaisen ajoneuvon kuljettaminen	51
Vaaraa aiheuttava ajotapa autolla / moottoripyörällä / mopolla / polkupyörällä / muulla kulkuneuvolla	44
Riittävän etäisyyden pitämättä jättäminen edellä kulkevaan ajoneuvoon	42
Suojatien eteen pysähtyneen ajoneuvon / raitiovaunun ohittaminen pysähtymättä	41

6 KYMENLAAKSON KÄRÄJÄOIKEUDEN TAPAUKSET 2014–2015

Tutkimuskohteenani olevat tapaukset ovat Kymenlaakson käräjäoikeuden Kouvolan sekä Kotkan kanslioissa käsiteltyjä liikenneturvallisuuden vaarantamisia vuosilta 2014 ja 2015. Rikosnimikehaun perusteella vuonna 2014 liikenneturvallisuuden vaarantamisia on käsitelty 37 tapausta, joista 36 on tuomittu syytteen mukaisesti ja yksi on yhdistetty. Vuonna 2015 käsiteltyjä tapauksia on ollut 27, joista kahdessa syyte on hylätty kokonaan tai osittain, ja loput on tuomittu syytteen mukaisesti. (Sähköpostitiedustelu 30.3.2016.) Muuten kuin nopeusrikkomuksin aiheutettuja liikenneturvallisuuden vaarantamisia on näinä vuosina käsitelty 21 kappaletta, 10 vuonna 2014 ja 11 vuonna 2015. Tavoitteenani on tekotapojen lisäksi tutkia, miten liikenneturvallisuuden tunnusmerkistön vaatima *on omiaan aiheuttamaan vaaraa* -ehto on näissä tapauksissa täyttynyt.

Aloitin tutkimukseni ryhmittelemällä tapauksia sillä perusteella, mitä AjnL:n tai TLL:n säännöksiä taikka niiden nojalla annettuja säännöksiä tapauksissa on rikottu. Kuuteen tapaukseen liittyi TLL:n 3. §:n 1. momentissa säädetyn huolellisuusvelvollisuuden rikkominen, joten se nousi rikotuimmaksi normiksi. Neljä liikenneturvallisuuden vaarantamista käsitteli punaisia päin ajamista. Muut tapaukset liittyivät enimmäkseen väistämismisvelvollisuuden laiminlyömiseen, vaarallisiin ohituksiin sekä ajoneuvon kuljettamiseen ajoradalla väärässä paikassa. Monissa tapauksissa on kuitenkin rikottu enemmän kuin yhtä säännöstä tai määräystä, joten esimerkiksi huolellisuusvelvollisuuden laiminlyöntien ryhmässä voi olla myös lisäksi laiminlyöty väistämismisvelvollisuutta. En ole myöskään kokenut mielekkääksi erottaa useamman vastaajan tapauksia eri ryhmiin huolimatta rikottujen säännösten erilaisuudesta. Taulukkoon 3 olen laatinut yhteenvedon käräjäoikeuden tapauksien tekotavoista ja määristä.

Taulukko 3. Kymenlaakson käräjäoikeudessa 2014–2015 käsitellyt muut kuin nopeusrikkomuksin aiheutetut liikenneturvallisuuden vaarantamiset tekotavoittain (Kymenlaakson KO:n tuomiot).

**Kymenlaakson käräjäoikeuden liikenneturvallisuuden
vaarantamiset 2014–2015 (muut kuin nopeusrikkomuksin
aiheutetut) tekotavoittain**

Tekotapa	Määrä
Huolellisuusvelvollisuuden laiminlyönti	6
Punaista liikennevaloa näyttäneen valo-opastimen määräyksen laiminlyönti	4
Väistämisvelvollisuuden rikkominen	3
Vaarallinen ohitus	2
Jalankulkijoiden turvallisuuden vaarantaminen	2
Muut	4
Yhteensä	21

On omiaan -ehtoa tutkiessani huomioin, että monessa tapauksessa on osoitettu jonkun olleen vaaran piirissä, joten ehdon täyttymisen ilmentäminen ei ole ollut hankalaa. 14 tapaukseen liittyi asianomistaja tai -omistajia, mutta kennelläkään ei ollut korvausvaatimuksia asiassa. Poikkeuksena oli tapaus, jossa kaksi henkilöä oli sekä vastaajana että asianomistajana ja toinen heistä vaati korvauksia menetetyistä työajasta sekä kilometrikorvauksia. Tämä vaatimus kuitenkin hylättiin syyksilukemisen perusteella. Näistä yhdeksässä tapauksessa asianomistajan ja vastaajan ajoneuvot olivat törmänneet toisiinsa aiheuttaen vahinkoa ja vaaraa toisille. Yhdessä tapauksessa asianomistajana oli jalankulkija, johon vastaaja ajoneuvoa kuljettaessaan osui.

6.1 Huolellisuusvelvollisuuden laiminlyönti

Ensimmäisessä tapauksessa asianosaisina on ollut kaksi vastaajaa, jotka ovat toimineet myös asianomistajina. Vastaaja A on huolimattomuudesta laiminlyönyt varmistua, ettei päälleajon vaaraa ole, kun hän on ajanut risteykseen tarkoituksenaan kääntyä vasemmalle. Vastaaja B taas on huolimattomuudesta rikkonut TLL:n 14. §:ää, eli hän on laiminlyönyt velvollisuutensa noudattaa erityistä varovaisuutta risteystä lähestyessään sekä väistää tasa-arvoisessa risteyksessä oikealta tulevaa vastaaja A:n ajoneuvoa. Tämän seurauksena ajoneuvot ovat törmänneet ja vaurioituneet, mikä on aiheuttanut vaaraa molempien autojen kuljettajille ja yhdelle matkustajalle sekä muille tielläliikkuville. Teko on tapahtunut iltapäivällä, ja vastaajat sekä todistajat ovat kertoneet tiellä olleen runsaasti muutakin liikennettä. Molemmat vastaajat ovat kiistäneet syytteet ja vedonneet toimineensa huolellisesti. Vastaaja A:n mukaan vastaaja B on tullut risteykseen kovalla nopeudella, koska A oli ennen liikkeelle lähtöään varmistanut risteysalueen olevan vapaa. Vastaaja B sekä todistelutarkoituksessa kuultu matkustaja kertoivat, että he olivat jo melkein ylittäneet risteuksen, kun vastaaja A oli törmännyt auton kylkeen. Käräjäoikeus on katsonut vastaajien ja todistajien kertomuksien sekä kirjallisina todisteina olleiden valokuvien perusteella, että molemmat vastaajat tuomitaan liikenneturvallisuuden vaarantamisesta, eikä vastaaja A:lla näin ollen ole oikeutta vaatimaansa korvaukseen menetetyistä työajasta ja kilometreistä. Vastaaja A tuomittiin 12 päiväsakon ja B taas 14 päiväsakon rangaistukseen, joten voidaan olettaa, että käräjäoikeus on pitänyt väistämismvelvollisuuden ja erityisen varovaisuuden rikkomista moitittavampana kuin huolellisuusvelvollisuuden laiminlyöntiä. (Kymenlaakson KO R 14/1758.)

Edellisen kappaleen tapauksessa ensimmäinen vastaaja oli syyllistynyt liikenneturvallisuuden vaarantamiseen rikkomalla vain huolellisuusvelvollisuutta, kuten kaksi seuraavaa tapaustakin. Tässä toisessa tapauksessa vastaaja on jättänyt noudattamatta olosuhteiden edellyttämää huolellisuutta ja varovaisuutta vaaran ja vahingon välttämiseksi sillä seurauksella, että hän on törmännyt kuljettamallaan henkilöautolla asianomistajan auton perään. Edellä ajavalle asianomistajan autolle on aiheutunut vaurioita takapuskuriin törmäyksen seurauksena. Vastaaja on tunnustanut liikenneturvallisuuden vaarantamisen samoin kuin toisen syytteen ajo-oikeudetta ajamisesta. Käräjäoikeus on vastaajan tunnustuksen perusteella tuominnut tämän yhteiseen 20 päiväsakon

rangaistukseen. (Kymenlaakson KO R 15/928.) Kolmannessa tapauksessa on liikenneturvallisuuden vaarantamisen ohella käsitelty syytteet rattijuopumuksesta sekä lievistä vahingonteosta, koska vastaaja on hajottanut Kaakkois-Suomen poliisilaitoksen omistaman poliisiauton kuljetustilassa olleen kumimaton. Vastaaja on vaarantanut liikenneturvallisuutta rikkomalla huolellisuusvelvollisuutta, jonka seurauksena hän on menettänyt ajoneuvonsa hallinnan ajautuen tieltä ulos. Hänen kyydissään on tekohetkellä ollut kolme matkustajaa. Vastaaja on ilmoittanut tunnustavansa syytteessä kuvatut teot, ja käräjäoikeus on tuominnut hänet edellä mainituista syytekohdista yhteiseen 80 päiväsakon rangaistukseen sekä korvaamaan oikeudettomasti vahingoittamansa kumimaton arvon Kaakkois-Suomen poliisilaitokselle. (Kymenlaakson KO R 15/1953.)

Huolellisuusvelvollisuuden lisäksi seuraavissa tapauksissa on rikottu jotakin tiettyä TLL:n tai sen nojalla annettua säännöstä. Neljännessä huolellisuusvelvollisuutta rikkovassa tapauksessa on myös laiminlyöty noudattaa ajoneuvolla ajo kielletty -liikennemerkkiä, joka rikkoo TLA:n 3. §:n 2. momenttia. Huolellisuusvelvollisuuden rikkominen liittyy tässä tapauksessa siihen, että vastaaja on pysäyttänyt kuljettamansa pakettiauton laiturilla istumassa tai kyykyssä olleiden asianomistajien lähelle siten, että he ovat olleet vaarassa jäädä auton alle. Vastaaja on myöntänyt jättäneensä noudattamatta liikennemerkkin kieltoa, mutta kiistänyt aiheuttaneensa vaaraa muille. Asianomistajien ja todistajan kertomuksien perusteella vastaaja on ajanut kovaa ja pysäyttänyt auton voimakkaasti jarruttaen muutaman metrin päähän selkään auton tulosuuntaan olleesta asianomistajasta. Kertomuksien mukaan vastaaja on ollut kiihtyneessä mielentilassa ja syyttänyt virkatehtävää suorittaneita asianomistajia hänen vevänsä vaurioitumisesta, joka olisi aiheutunut asianomistajien liikkeellelähdön synnyttämistä aalloista. Hän on kertomuksien mukaan myös kysynyt asianomistajilta, että miltä heistä nyt tuntuu, mikä on viitannut hänen tietoisuutensa tekonsa pelästyttävyydestä. Käräjäoikeus on katsonut, ettei vastaajan tekoon ole perusteltua syytä ja hänen tarkoituksenaan on ollut säikäyttää asianomistajat, jonka seurauksena hänet on tuomittu 25 päiväsakon sakkorangaistukseen. (Kymenlaakson KO R 14/1300.)

Viidennessä tapauksessa vastaaja on huolellisuusvelvollisuuden laiminlyönnin lisäksi rikkonut TLL:n 9. §:n 1. momenttia, jonka mukaan tienkäyttäjällä on velvollisuus kuljettaa ajoneuvoaan niin lähellä ajoradan oikeaa reunaa kuin on

mahdollista turvallisuutta vaarantamatta. Vastaaja on kapeassa, oikealle kaartuvassa mutkassa ajautunut vasemmalle puolelle tietä, minkä seurauksena hän on törmännyt tien reunaan väistäneeseen traktoriin ja ajoneuvot ovat vaurioituneet. Vastaaja on kiistänyt syytteen eikä ole mielestään ajanut liiallista tilannenopeutta eikä poikennut omalta kaistaltaan. Asianomistajan ja todistajan mukaan vastaaja on tullut tapahtumakohtaan kovaa sekä ajanut mutkassa vastaantulijoiden kaistalla. Näiden kertomuksien perusteella käräjäoikeus on todennut vastaajan laiminlyöneen velvollisuuden noudattaa olosuhteiden edellyttämää huolellisuutta ja varovaisuutta vaaran ja vahingon estämiseksi sekä velvollisuuden ajaa mahdollisimman lähellä tien oikeaa reunaa. Vastaaja tuomittiin 12 päiväsakon rangaistukseen. (Kymenlaakson KO R 15/728.)

Kuudennessa tapauksessa vastaaja on kuljettanut ajoneuvoaan ajoradan ulkopuolella sekä rikkonut huolellisuusvelvollisuutta. Vastaaja on kuljettanut ajoneuvoaan TLL:n 20. §:n vastaisesti tieosuuden vasemmalla ajokaistalla, joka on liikennemerkkein osoitettuna ollut päättymässä, ja jatkanut ajoaan ajokaistan päätyttyä yleiseltä liikenteeltä suljetulla moottoritieellä. Huolellisuusvelvollisuuttaan hän on laiminlyönyt sillä seurauksella, että hän on törmännyt liikenteenohjaustelineeseen. Vastaaja on kiistänyt teon ja pyytänyt syytteen hylkäämistä vetoamalla epäselviin ja tulkinnanvaraisiin ajokaistan päättymistä osoittaviin liikennemerkkeihin sekä siihen, että hänen edellään ajanut auto on ajanut samasta kohdasta kuin hän. Toissijaisesti hän on pyytänyt vähäisyysperusteella tuomitsematta jättämistä, koska teko on ollut hänen mielestään kokonaisuutena arvioiden vähäinen ja tilanne epäselvä sekä rankaiseminen olisi kohtuutonta hänen autonsa jouduttua lunastuskuntoon. Vastaaja on kertonut huomanneensa rankasta sumusta huolimatta liikennemerkkit, mutta on erehtynyt ja jatkanut ajoaan suljetulle tielle. Liikenteenohjaustelineeseen törmäminen on hänen mukaansa johtunut huonosta näkyvyydestä sumun takia, jonka seurauksena hän ei ole erottanut telinettä tarpeeksi ajoissa ennen törmäystä. Käräjäoikeuden mukaan kirjallisina todisteina olleiden valokuvien ja vastaajan kertomuksen perusteella voidaan todeta, että vastaaja ei ole toiminnut huolellisen kuljettavan tavoin ja on siten syyllistynyt liikenneturvallisuuden vaarantamiseen. Rangaistuksena vastaajalle määrättiin 15 päiväsakkoa. (Kymenlaakson KO R 15/1222.)

Kolmessa edellä mainitussa tapauksessa (R 14/1758, R 15/928, R 15/728) on aiheutunut huolellisuusvelvollisuuden laiminlyönnin johdosta törmäys toisen

tielläliikkujan kanssa, joten *on omiaan aiheuttamaan vaaraa* -ehdon täyttyminen on ollut näissä ilmeistä. Tapauksessa R 15/1953 on voitu osoittaa ainakin kolmen matkustajan olleen vaaran piirissä, vaikka sen osoittamista rikoksen tunnusmerkistö ei vaadikaan. Myös tapauksessa R 14/1300, jossa vastaaja on pelottelutarkoituksessa tehnyt rajun pysäytyksen asianomistajien lähelle, on ollut selkeät edellytykset asianomistajien turvallisuuden vaarantumiselle. Voihan olla, että vastaaja ei olisikaan saanut ajoneuvoaan pysäytettyä, jolloin ainakin lähempänä ollut asianomistaja olisi jäänyt auton yliajamaksi. Viimeisessä tapauksessa R 15/1222 vastaaja on kuljettanut ajoneuvoaan suljetulla tieosuudella, jossa ei ole muuta liikennettä ollut. Kuitenkin teoreettisesti voidaan ajatella, teon tapahtuma-aikaa kuitenkin tietämättä, että alueella olisi voinut olla esimerkiksi työmiehiä työskentelemässä, jolloin vaara olisi voinut kohdistua heihin.

6.2 Punaista liikennevaloa näyttäneen valo-opastimen määräyksen laiminlyönti

Käräjäoikeudessa käsitellyjä tapauksia, joissa vastaaja on jättänyt noudattamatta punaista liikennevaloa näyttäneen valo-opastimen määräystä, on neljä kappaletta. Tapauksissa on siis rikottu TLA:n 3. §:n 2. momenttia sekä 22. §:ää. Ensimmäisessä vastaaja on kuljettaessaan linja-autoa sivuuttanut punaisen liikennevalon ja kääntynyt risteyksestä vasemmalle. Vastaaja on kiistänyt syytteen ja kertonut ajaneensa risteyksestä keltaisilla valoilla, eikä hän olisi voinut tehdä lukkojarrutusta matkustajien turvallisuuden takia. Hänen kertomansa mukaan keli on ollut liukas ja ajoneuvon pysäyttäminen olisi aiheuttanut linja-auton törmäämisen liikennejakajaan tai sen pysähtymisen keskelle risteystä. Todistaja on kertonut olleensa suorittamassa liikenteen valvontaa tapahtumapaikan risteyksessä, ja olosuhteissa ei ole hänen mukaansa ollut mitään erityistä eli ajourat ovat olleet paljaat lumisesta kelistä huolimatta. Hänen mukaansa vastaajalla oli ollut mahdollisuus pysähtyä ja tämän kuljettama ajoneuvo on ollut noin 3 metrin päässä valo-opastimesta, kun valo on vaihtunut punaiseksi. Käräjäoikeus on katsonut todistajan kertomuksen perusteella vastaajan syyllistyneen liikenneturvallisuuden vaarantamiseen sekä korostanut vastaajan olevan ammattiautoilija, jonka olisi pitänyt noudattaa varovaisuutta risteyksessä ja havaita valojen vaihtuminen ajoissa. Vastaaja on tuomittu 8 päiväsakon sakkorangaistukseen. (Kymenlaakson KO R 15/349.)

Kielletystä ja sallitusta riskinotossa kertovassa luvussa 4.1.2 on kerrottu erityistietojen ja -taitojen ankaroittavasta luonteesta. Edellisessä tapauksessa käräjäoikeus on ottanut kantaa vastaajan ammattilaisuuteen ja sen perusteella on korostettu velvollisuutta toimia erityisen huolellisesti. Toisaalta myös kuljettajan tietämystä kelin liukkaudesta voitaisiin pitää erityistietona, joka on voinut vaikuttaa teon huolimattomuuden arviointiin.

Toisessa tapauksessa vaaran aiheutuminen on ollut lähempänä kuin ensimmäisessä, jossa muut tielläliikkijat eivät olleet ehtineet liikkua risteykseen. Tässä tapauksessa valo-opastimen liikennevalo on vaihtunut punaiseksi vastaajan ollessa siitä 5 metrin päässä ja risteävä liikenne on ehtinyt liikkua vihreillä risteykseen. Vastaaja on kiistänyt syytteen ja kertonut valon olleen keltainen hänen ohittaessaan sen. Vastaajan mukaan keli oli ollut erittäin liukas ja hän olisi liukunut risteykseen, jos olisi yrittänyt pysähtyä. Todistajan mukaan vastaajan auto on ohittanut valo-opastimen sen näyttäessä punaista ja risteävä liikenne on ehtinyt liikkua noin metrin verran, kun vastaajan auto on ollut risteysalueella. Myös todistaja on kertonut kelin olleen erittäin liukas, mutta käräjäoikeuden mielestä se ei poista vastaajan huolimattomuutta tilanteesta, koska tämä on ollut olosuhteista tietoinen. Tässä vastaajan syyksi luetusta rikoksesta rangaistus on ollut 6 päiväsakkoa. (Kymenlaakson KO R 14/1723.)

Kolmannessa tapauksessa vastaajan punaisen liikennevalon noudattamatta jättäminen on aiheuttanut konkreettista vaaraa, jolloin tunnusmerkistön vaatiman *on omiaan aiheuttamaan vaaraa* -ehdon täyttymisestä ei ole ollut epäselvyyttä. Asianomistaja on tullut vastaajaan nähden oikealta ja törmännyt tämän kylkeen. Tämän lisäksi vastaajan ja asianomistajan autot ovat osuneet myös asianomistajan viereisellä kaistalla olleen ajoneuvon vasempaan kylkeen. Vastaaja on tunnustanut syytteen oikeaksi käräjäoikeudelle toimittamallaan ilmoituksella, joten käräjäoikeus on katsonut hänen syyllistyneen liikenneturvallisuuden vaarantamiseen, josta hänet on tuomittu 30 päiväsakon sakkorangaistukseen. (Kymenlaakson KO R 14/1616.)

Neljännessä tapauksessa taas on kyse puhtaasti abstraktisesta vaarantamisesta. Tapauksessa vastaaja on laiminlyönyt noudattaa omalle ajosuunnalleen osoitettua punaista liikennevaloa, ja hänen etäisyytensä valo-opastimeen on punaisen valon vaihtuessa ollut noin 20 metriä. Vastaaja on rangaistusvaatimusta vastustaessaan kiistänyt syytteen sillä perusteella, että punaiset valot

eivät ole palaneet hänen ylittäessään risteysaluetta, sekä pyytänyt päiväsakkojen lukumäärän alentamista. Todistaja on kertomuksensa mukaan ollut noin 20 metrin päässä risteysalueelta suorittamassa liikennevalvontaa, kun hän oli huomannut vastaajan auton ajaneen reippaasti päin punaisia. Hänen mukaansa vastaaja on ollut noin 20 metrin päässä liikennevaloista, kun ne ovat vaihtuneet, mutta vastaaja on jatkanut matkaansa siitä huolimatta. Olosuhteista todistaja on kertonut, että muuta liikennettä paikalla ei ole ollut ja vastaajan auto on ollut yksinään risteysalueella. Käräjäoikeus on päättänyt tuomitsemaan vastaajalle 12 päiväsakon rangaistuksen todistajan kertomuksen ja kirjallisena todisteena olleen vastustamisilmoituksen perusteella. (Kymenlaakson KO R 14/1236.)

Edellä mainittuja tapauksia tutkiessani huomioni kiinnittyi rangaistukseksi määrättyjen päiväsakkojen lukumäärän vaihtelevuuteen. Kahdessa ensimmäisessä tapauksessa, joissa on ollut muuta liikennettä, mutta vastaajien ajoneuvojen etäisyys valo-opastimeen on ollut punaisen valon vaihtuessa vähäinen, päiväsakkojen määrä on alle 10. Viimeisessä tapauksessa taas muuta liikennettä ei ole ollut, mutta vastaaja on ollut valon vaihtuessa 20 metrin päässä valo-opastimesta ja jatkanut ajoaan punaisia päin ja näin saanut 12 päiväsakon rangaistuksen. Toisaalta tämä pidemmän matkan ajaneen vastaajan toiminta osoittaa tahallisuutta, koska hänellä on ollut riittävästi aikaa ja matkaa reagoida liikennevaloihin eikä olosuhteissa ole ollut mitään erityistä. Molemmissa ensimmäisissä tapauksissa taas keli on ollut liukas ja etäisyys valo-opastimeen lyhyempi sekä punaisia päin ajaminen on ennemmin ollut huolimattomuutta kuin tahallisuutta.

6.3 Väistämisvelvollisuuden rikkominen

Ensimmäisessä väistämisvelvollisuuden rikkomiseen liittyvässä tapauksessa vastaaja on laiminlyönyt noudattaa väistämisvelvollisuudesta osoittavaa liikennemerkkiä sekä väistää oikealta tullutta asianomistajan ajoneuvoa. Tämän seurauksena ajoneuvot ovat törmänneet ja vaurioituneet. Vastaaja on kiistänyt syytteen, ja hän on ollut melkein jo ylittänyt risteyksen, kun on sivusilmällä nähnyt lähestyvän ajoneuvon. Hänen mukaansa asianomistajalla ei ole ollut valoja päällä eikä tämä jarrutusjälkien puuttumisen perusteella ole edes jarruttanut. Asianomistajan kertoman mukaan hän on ajanut etuajo-oikeutettua tietä

liikennevalottomaan risteykseen ja nähnyt vastaajan auton tulevan, mutta ei ollut ajatellutkaan tämän olevan väistämättä häntä. Käräjäoikeus on tuominnut vastaajan 12 päiväsakkoon liikenneturvallisuuden vaarantamisesta henkilöto-distelulla esitetyn näytön perusteella. (Kymenlaakson KO R 14/2064.)

Seuraavassa tapauksessa vastaaja on laiminlyönyt erityisen varovaisuuden noudattamisen risteystä lähestyessään ja sitä ylittäessään sekä laiminlyönyt velvollisuutensa väistää oikealta lähestynyttä asianomistajan autoa. Tästä joh-tuen asianomistaja on törmännyt vastaajan auton takakulmaan, ja molemmat autot ovat vaurioituneet lievästi. Vastaaja on kiistänyt syytteen ja todennut tör-mäyksen tapahtuneen risteysalueen jälkeen sekä asianomistajan ajaneen yli-nopeutta. Hän on omasta mielestään risteykseen tullessaan huolellisesti tar-kistanut, ettei kummastakaan suunnasta tule muita, ja törmäys on tapahtunut hänen käännöksensä jälkeen. Asianomistaja on kertonut tilanteen olleen en-nalta-arvaamaton, ja vastaaja on tullut vasemmalta hänen eteensä. Hän on yrittänyt kääntää autoaan niin paljon kuin mahdollista vasemmalle, mutta autot ovat silti osuneet toisiinsa. Asiassa riitaisuutta on aiheuttanut se, onko tör-mäys tapahtunut risteysalueella, millä ei toisaalta käräjäoikeuden mukaan ole merkitystä, koska vastaajan olisi tullut noudattaa erityistä varovaisuutta ris-teyksen ylittämisessä ja hän on ollut väistämismvelvollinen. Vastaajalle on tuo-mittu 10 päiväsakon sakkorangaistus liikenneturvallisuuden vaarantamisesta. (Kymenlaakson KO R 15/842.)

Kolmannessa tapauksessa on ollut kaksi vastaajaa, vastaaja A syytettynä lii-kenneturvallisuuden vaarantamisesta ja vastaaja B nuorena henkilönä liiken-neturvallisuuden vaarantamisesta. Vastaaja A on laiminlyönyt velvollisuutensa väistää risteävää liikennettä kääntyessään oikealle moottoritien liittymälle ja täten törmännyt vastaaja B:n kuljettamaan mopoon, joka on ylittänyt risteävää tietä suojatietä pitkin. Vastaaja B taas on kuljettanut mopoa pyörätiellä, jolla sen kuljettaminen ei ole ollut sallittua. Törmäyksen seurauksena ajoneuvot ovat vaurioituneet ja mopon kuljettaja sekä hänen kyydissään ollut matkustaja ovat loukkaantuneet. Molemmat vastaajat ovat myöntäneet syytteet ja tunnus-tuksien myötä käräjäoikeus on tuominnut vastaaja A:n 10 päiväsakkoon ja vastaaja B:n 6 päiväsakkoon. (Kymenlaakson KO R 15/900.)

Edellä mainittujen tapausten perusteella väistämisvelvollisuuden laiminlyönti johtuu usein tekijän huolimattomuudesta, eli muita tienkäyttäjiä ei ole huomioitu riittävän hyvin. Kaikissa tapauksissa väistämisvelvollisuuden noudattamatta jättäminen on aiheuttanut konkreettista vaaraa ja vahinkoa, eli ajoneuvojen törmäämisen toisiinsa. Näissäkään tilanteissa ei ole siis ollut vaikeaa esittää näyttöä *on omiaan aiheuttamaan vaaraa* -ehdon täyttymiselle.

6.4 Vaarallinen ohitus

Kahteen käräjäoikeuden tapaukseen on liittynyt ohitus, jossa siihen käytettävä ajokaista ei ole ollut riittävän pitkälti vapaa ja esteetön turvalliseen ohitukseen. Ensimmäisessä tällaisessa tapauksessa vastaaja on vaarantanut vastaantulevien kaistalla ajaneita tienkäyttäjiä lähtiessään ohittamaan ajoneuvoyhdistelmää, vaikka ohitukseen käytettävä ajokaista ei ole ollut tarpeeksi pitkälti esteetön ja vapaa turvalliseen ohitukseen. Vastaaja on toimittanut käräjäoikeudelle kirjallisen tunnustuksen, jonka perusteella se on tuominnut vastaajan 14 päiväsakon sakkorangaistukseen. (Kymenlaakson KO R 14/1468.)

Toisessa tapauksessa vastaaja on lähtenyt ohittamaan pysähdyksissä ollutta autojonoa. Hän on myös toisella tiellä ajanut noin 30 metrin matkan käyttämällä vastaantulijoiden kaistaa omalle ajosuunnalleen tarkoitetun ohella ja täten laiminlyönyt velvollisuuden kuljettaa ajoneuvoaan niin lähellä tien oikeaa reunaa kuin turvallisuutta vaarantamatta on ollut mahdollista. Istunnossa on käsitelty myös syyte liikennerikkomuksesta, joka on aiheutunut siitä, ettei hän ole noudattanut poliisin punaisella pysäytysvalolla ja hälytyslaitteilla antamaa pysäytyskäskyä. Vastaaja on kiistänyt molemmat syytteet ja kertonut, että ensimmäisellä tiellä tapahtuneessa ohituksessa muitakin autoja on lähtenyt liikkeelle käyttäen vastaantulevien kaistaa, joten hänkin on lähtenyt liikkeelle. Tämän jälkeen poliisi on tullut puhuttelemaan häntä ja heilauttanut kättään, josta vastaaja on päätellyt saavansa jatkaa matkaa. Ajaessaan seuraavalla kadulla hän on joutunut ajamaan vastaantulevien kaistalla, koska tien viereen on ollut pysäköitynä useita autoja. Vasta kääntyessään tältä kadulta seuraavalle hän on huomannut punaiset valot, mutta ei ollut ymmärtänyt niitä poliisin pysäytysvaloiksi, eikä hän ollut kuullut mitään äänimerkkejä. Todistajan mukaan vastaaja on ohittanut noin kahdeksan risteykseen pääsyä odottamassa ollutta au-

toa hiljaisella nopeudella. Todistajana ollut poliisi on työparinsa kanssa pysäyttänyt vastaajan ja puhutellut tätä, jolloin on tapahtunut väärinkäsitys ja vastaaja on lähtenyt liikkeelle ovi auki. Poliisi on tässä vaiheessa lähtenyt vastaajan perään ja kytkenyt pysäytysvalot päälle, mutta vastaaja ei ole pysähtynyt monista mahdollisuuksista huolimatta. He ovat kääntyneet vastaajan perässä toiselle tielle, jossa vastaaja on ajanut noin 30 metrin matkan käyttäen vastaantulijoiden kaistaa ja pysähtynyt vasta seuraavalle kadulle kääntyesään. Käräjäoikeus on todistajan kertomuksen perusteella päättänyt tuomitsemaan vastaajan yhteiseen 22 päiväsakon rangaistukseen molemmista syytekohtista. Vastaaja on kuitenkin ilmoittanut olevansa tyytymätön koko tuomioon, ja tuomio ei ole saanut lainvoimaa 2.4.2015 mennessä. (Kymenlaakson KO R 15/323.)

Kummassakaan näissä tapauksissa ei ole sattunut vahinkoa, mutta molemmissa muiden tienkäyttäjien turvallisuus on kuitenkin ollut vaarassa. Erityisesti ensimmäisessä (R 14/1468) tapauksessa on luultavasti ollut kyseessä läheltä piti -tilanne, jolloin vastaaja on välttänyt vahingon aiheutumisen palaamalla takaisin omalle kaistalleen tai päässyt viime tingassa ohittamansa ajoneuvoyhdistelmän eteen. Toisessakin (R 15/323) tapauksessa sääntörikkomus on aiheuttanut abstraktia vaaraa sattumanvaraiselle vastaantulijalle liikenteelle ja etenkin ohitustilanne on ollut omiaan aiheuttamaan vaaraa, koska se on tapahtunut risteysalueen lähellä.

6.5 Jalankulkijoiden turvallisuutta vaarantaneet tapaukset

Tapauksia, joissa jalankulkijaan on joko törmätty tai he tienkäyttäjinä ovat erityisesti olleet mahdollisen vaaran piirissä, on käsitelty kaksi kappaletta. Ensimmäisessä tapauksessa vastaaja on autoa kuljettaessaan törmännyt suoja-tietä ylittävään asianomistajaan, jonka varvas on lievästi loukkaantunut. Vastaaja on kiistänyt syytteen vetoamalla siihen, että hän olisi väistänyt, jos olisi jonkun nähnyt. Asianomistajan kertomuksen mukaan hän on ollut lenkillä ja suoja-tielle tullessaan oikealta on tullut ajoneuvo suoraan hänen päälleen. Tämän seurauksena asianomistaja on ”rojahtanut” auton konepellistä vasten ja samalla itseään ylös työntäen taputtanut auton tuulilasiin, mutta huomionnut, että kuljettaja ei ollut huomannut häntä. Vastaajan auto on kertomuksen mukaan

jatkanut matkaansa, eikä asianomistaja ollut havainnut tämän pysähtyvän. Kirjallisina todisteina olleista valokuvista käräjäoikeus on todennut, että näkyvyys asianomistajan tulo-suuntaan on ollut hyvä, joten niiden sekä asianomistajan kertomuksen perusteella tuomioistuin on katsonut vastaajan syyllistyneen liikenneturvallisuuden vaarantamiseen huolimattomuudesta. Vastaaja on saanut rangaistukseksi 10 päiväsakon sakkorangaistuksen. (Kymenlaakson KO R 15/529.)

Toisessa tapauksessa vastaaja on pysähtymättä ohittanut viereiselle kaistalle suojatien päälle pysähtyneet ajoneuvot. Ajoneuvot ovat peittäneet näkyvyyden suojatielle ja niiden väliin on jäänyt noin metrin pituinen rako suojatietä ylittävälle jalankulkijoille. Vastaaja on tunnustanut syytteen sekä antanut suostumuksensa kirjalliseen menettelyyn, mutta vastauksessaan todennut, ettei häntä tulisi tuomita, koska autojono oli seisonut suojatien päällä, eikä jalankulkija olisi sinne väliin tullut ylittämään tietä. Tunnustamisen perusteella käräjäoikeus on lukenut vastaajan syyksi liikenneturvallisuuden vaarantamisen ja tuominnut tämän 12 päiväsakon sakkorangaistukseen. (Kymenlaakson KO R 14/249.)

Itseäni ihmetyttävät tapausten rangaistusten päiväsakkojen lukumäärät. Tapauksessa, jossa vastaaja on törmännyt ja näin aiheuttanut konkreettisen vahingon, on vastaaja saanut lukumäärältään pienemmän sakkomäärän kuin tapaus, jossa jalankulkijoita ei ole osoitettu olleen. Toisaalta oikeudenkäynnin puheenjohtajilla on harkintavalta rangaistuksen suhteen rangaistuskäytännön antaman ohjeellisuuden ohella, joten tapauksia ei voi täten korrektisti verrata toisiinsa.

6.6 Muut tapaukset

Neljää tapausta ei ole ryhmitelty, vaan tässä luvussa käsittelen loput tapaukset. Ensimmäisessä tapauksessa vastaaja on rikkonut TLL:n 87. §:n 1. momenttia sekä asetuksen ajoneuvojen käytöstä tiellä 47. §:ää ja 48. §:ää. Hän on siis laiminlyönyt kuormata kuljettamansa ajoneuvoyhdistelmän siten, ettei kuorma voi vaarantaa henkilöitä, vahingoittaa omaisuutta tai pudota tielle. Kuormaa ei ole sidottu tarpeeksi monella sidoksella ja sidontaliinat ovat ajon

aikana löystyneet. Vastaaja on myöntänyt kuorman huonon ja löysän sidonnan, mutta kiistänyt aiheuttaneensa vaaraa. Käräjäoikeus on yhtynyt vastaajan vastaukseen siitä, ettei tämä ole aiheuttanut vaaraa toisen turvallisuudelle, mutta toteaa kuitenkin, että rikoslain mukaan liikenneturvallisuuden vaarantamisen tunnusmerkistön täyttyminen ei edellytä, että teko olisi aiheuttanut konkreettista vaaraa. Täten vastaaja on syyllistynyt liikenneturvallisuuden vaarantamiseen, koska hän on rikkonut TLL:a kuormaamalla ajoneuvon siten, että siitä voi aiheutua vaaraa henkilöille, vahinkoa omaisuudelle tai sen putoaminen tielle. Rangaistuksena vastaajalle on tuomittu 14 päiväsakkoa. (Kymenlaakson KO R 15/779.)

Seuraavassa tapauksessa vastaaja ei ole noudattanut velvollisuuttaan sovitaa etäisyyttä edellä ajavaan ajoneuvoon sellaiseksi, ettei päälleajon vaaraa aiheudu, vaikka ajoneuvo pysäytetään. Vastaaja on edellä ajavan asianomistajan vähentäessä nopeuttaan ohjannut autonsa vasemman puoleiselle kaistalle törmäyksen estämiseksi, mutta vastaantulevan liikenteen vuoksi joutunut palaamaan heti omalle kaistalleen. Tämän seurauksena vastaaja on törmännyt asianomistajan auton vasempaan kylkeen ja pyörähtänyt vastaantulevien kaistalla 180 astetta ympäri siten, että hänen autonsa keula on osoittanut tulo-suuntaan. Vastaaja on tunnustanut vastauksessaan syyllistyneensä liikenneturvallisuuden vaarantamiseen, minkä perusteella käräjäoikeus on katsonut syytteen toteen näytetyksi ja tuominnut vastaajalle 20 päiväsakon rangaistuksen. (Kymenlaakson KO R 14/1438.)

Kolmannessa tapauksessa vastaajana on toiminut linja-auton kuljettaja, joka on pysäkiltä liikkeelle lähtiessään laiminlyönyt noudattaa erityistä varovaisuutta vaaran välttämiseksi sillä seurauksella, että hän on törmännyt viereisellä kaistalla ajaneeseen asianomistajan henkilöautoon. Molemmat ajoneuvot ovat vaurioituneet törmäyksen johdosta. Vastaaja on kiistänyt syytteen vedoten siihen, että on näyttänyt suuntamerkkiä riittävän ajoissa ja asianomistaja on ollut väistämisvelvollinen. Asianomistajan kertomuksen mukaan hän on huomannut vastaajan kuljettaman linja-auton pysäkillä, jolla on ollut vilkku oikealle, eikä se näyttänyt olevan lähdössä minnekään. Hän on siis päättänyt jatkaa ajoaan bussin ohi eikä ole huomannut sen laittaneen suuntamerkkiä vasemmalle. Asianomistajan joutuessa jarruttamaan edellä punaisiin pysähtyneiden ajoneuvojen takia on vastaaja törmännyt etukulmallaan asianomistajan auton takakulmaan. Vastaaja on yhtynyt asianomistajaan kertomukseen sillä

erotuksella, että hän on laittanut liikkeelle lähdön merkiksi suuntavilkun silloin, kun asianomistajan auto on ollut bussin takana. Liikkeelle lähtiessään hän on huomannut asianomistajan olevan bussin puolivälin kohdalla. Käräjäoikeus on todennut asianomistajan toimineen huolellisesti tarkkaillessaan bussin vilkkua ja selkeästi lähtenyt ohittamaan bussia sen vilkuttaessa oikealle. Vastaajan kohdalta käräjäoikeus on todennut, että suuntamerkin anto ei vapauta velvollisuudesta varmistua siitä, ettei aiottu toimenpide aiheuta vaaraa tai vahinkoa. Täten vastaajan olisi pitänyt noudattaa erityistä varovaisuutta vaaran välttämiseksi ja väistää asianomistajaa. Syyksiluetusta liikenneturvallisuuden vaarantamisesta vastaaja on saanut 10 päiväsakon sakkorangaistuksen. (Kymenlaakson KO R 14/1031.)

Viimeisin tapaus koskee tilannetta, jossa vastaaja on asianomistajien peräkäin kuljettamia mopoja ohittaessaan laiminlyönyt antaa näille ajoneuvon koko ja nopeus huomioiden turvallisen tilan tiellä. Tämän seurauksena asianomistajat ovat joutuneet onnettomuuden välttämiseksi väistämään vastaajan autoa. Vastaaja on lisäksi ohituksen jälkeen estänyt tai haitannut liikennettä tekemällä tarpeettoman äkkijarrutuksen, jolloin tämän takana ajanut asianomistaja on joutunut tekemään äkkijarrutuksen peräänajon estämiseksi. Vastaaja on kiistänyt syytteen. Toinen asianomistaja ja hänen kyydissään ollut matkustaja ovat kertoneet, että heidän takaansa lähestyi kovemmalla vauhdilla auto, jota he olivat väistäneet siirtymällä tien reunaan. Vastaajan auton ollessa heidän kohdallaan se ei ohittanutkaan heitä, vaan alkoi uhkaavasti tulemaan kohti, jolloin asianomistajat joutuivat siirtymään niin lähelle tien reunaa, että olivat ajaa tieltä ulos. Tämän jälkeen vastaaja on ajanut asianomistajien edelle ja tehnyt äkkijarrutuksen ilman mitään ennalta-arvattavaa syytä, jolloin hänen takanaan oleva asianomistaja on joutunut tekemään lukkojarrutuksen ja ollut vähällä menettää ajoneuvonsa hallinnan. Vastaajan mukaan hän on tapahtumaihana omistanut asianomistajien kuvaaman auton, mutta uskoo sen olleen koeajossa mahdollisella ostajalla. Asianomistajat eivät myöskään ole pystyneet tunnistamaan vastaajaa auton kuljettajaksi ja käräjäoikeus ei ole voinut yleisten tuntomerkkien perusteella sulkea pois mahdollisuutta, että vastaajan auto on ollut tulevalla ostajalla koeajossa teko-aikana. Täten käräjäoikeus on katsonut, ettei asiassa ole esitetty riittävää näyttöä vastaajan syyllisyydelle, joten syyte on hylätty. (Kymenlaakson KO R 15/626.)

Viimeisessä muiden tapauksien ryhmässä kaksi vastaajan aiheuttamaa liikenneturvallisuuden vaarantamista on johtanut törmäykseen. Tapauksessa R 14/1438, jossa vastaaja ei ole sovittanut etäisyyttä riittävän pitkäksi, vaaran piirissä on ollut asianomistajien lisäksi vastaantuleva ja mahdollisesti vastaajan takaa tuleva liikenne. Tapauksessa R 14/1031 vastaaja on linja-auton kuljettajana jättänyt noudattamatta erityistä huolellisuutta liikkeelle lähtiessään ja näin aiheuttanut kolarin. Tässä tapauksessa, toisin kuin toisessa, jossa vastaajana on myös ollut linja-auton kuljettaja, ei ole erikseen otettu kantaa vastaajan ammattilaisuuteen liikenteessä. Väärin sidotun kuorman kuljettajan tapauksessa (R 15/779) ei ole pyritty todistamaan kenenkään olleen vaaran piirissä, vaan tähän on ollut mahdollisuus sen perusteella, että kuorma olisi voinut pudota kyydistä ja aiheuttaa muille tielläliikkuville vaaraa. Tapaus, jossa syyte hylättiin, on aiheuttanut mopoja kuljettaneille asianomistajille konkreettista vaaraa. Vastaajan tai tämän omistamaa autoa kuljettaneen toiminta on johtanut läheltä piti -tilanteeseen, jossa asianomistaja on saanut vaivoin pidettyä oman ajoneuvonsa hallinnassa.

7 JOHTOPÄÄTÖKSET JA POHDINTA

Käräjäoikeudessa käsiteltyjen muiden kuin nopeusrikkomuksilla aiheutettujen liikenneturvallisuuden vaarantamisten määrä on vähäinen verrattuna nopeusrikkomuksilla aiheutettuihin. Tätä voivat selittää muun muassa nopeusvalvonnan tehokkuus ja se, että muilla tavoin aiheutetut vaarantamiset tulevat poliisin tietoon luultavimmin silloin, kun tapauksesta on aiheutunut konkreettinen vaara. Käräjäoikeuden tapauksien tutkiminen osoitti, että liikenneturvallisuutta voidaan vaarantaa monin eri tavoin. Suurimmaksi ryhmäksi muodostui huolellisuusvelvollisuuden laiminlyönti, joissa ei ole pystytty täsmentämään tiettyä rikottua säännöstä. Joihinkin tapauksiin liittyi kuitenkin muitakin rikottuja säännöksiä. Tapauksissa oli esimerkiksi tapahtunut törmäys edellä ajavaan ajoneuvoon tai ulosajo, joka on johtunut siitä, ettei vastaaja ole noudattanut olosuhteiden edellyttämää huolellisuutta ja varovaisuutta vahingon ja vaaran estämiseksi. Huolellisuusvelvollisuuden laiminlyönnin ryhmässä liikenneturvallisuutta oli vaarannettu myös ajamalla ajoradalla väärässä paikassa tai pysäyttämällä ajoneuvo vaarallisen lähelle muita henkilöitä. Seuraavaksi eniten ta-

pauksissa oli ajettu punaista liikennevaloa päin. Kahdessa tapauksessa vastaajat ovat olleet lähellä valo-opastinta valon vaihtuessa punaiseksi, jolloin ajo punaisia päin on tapahtunut enemmänkin huolimattomuudesta huonojen keliolosuhteiden vallitessa. Yksi punaisia päin ajanut on kuitenkin osoittanut tahallisuutta ajaessaan punaisia päin, koska hänellä on ollut 20 metrin matka valo-opastimeen sen vaihtuessa punaiseksi. Ainoastaan yksi punaisia päin ajaminen on aiheuttanut konkreettisen vaaratilanteen eli kolarin.

Muita muodostuneita ryhmiä ovat väistämisvelvollisuuden rikkomiset ja vaaralliset ohitukset. Väistämisvelvollisuuden rikkomisissa on laiminlyöty noudattaa velvollisuudesta ilmoittavaa liikennemerkkiä tai muuten laiminlyöty velvollisuutta väistää muita tielläliikkuja, ja usein nämäkin tilanteet ovat aiheutuneet vastaajan huolimattomuudesta. Vaaralliset ohitukset ovat liittyneet ohitukseen, joissa on käytetty vastaantulevien kaistaa esimerkiksi silloin kun ohitukseen käytettävä kaista ei ole ollut riittävän pitkälti vapaa eli toiminta on aiheuttanut vaaraa vastaantulijoille. Jalankulkijoiden turvallisuuteen kohdistuvissa tapauksista toisessa on aiheutunut konkreettinen vaara vastaajan töytäistyä ajoneuvolla asianomistajaa, mutta toisessa vaara on jäänyt abstraktiselle tasolle vastaajan ajaessa suojatien yli pysähtymättä, vaikka muut ajoneuvot ovat haitanneet näkyvyyttä suojatielle. Muiden tapauksien ryhmässä liikenneturvallisuuden vaarantaminen on aiheutunut ajoneuvon väärin kuormaamisesta, varomattomasta liikkeellelähdestä ja laiminlyönnistä sovittaa etäisyys edellä ajavaan sellaiseksi, ettei pysäyttäminen aiheuta päälle ajon vaaraa. Liikenneturvallisuutta on vaarannettu myös ajamalla vaarallisen lähellä toista ajoneuvoa sekä tarpeettomalla äkkijarrutuksella.

Kaikissa tutkimissani tapauksissa vaarantaminen on tapahtunut ajoneuvolla, vaikka rikokseen voi syyllistyä muukin tielläliikkuja, kuten jalankulkija. Tällaiset tapaukset ovat luultavasti kuitenkin harvinaisia tai ne jäävät herkemmin tulematta poliisin tietoon kuin ajoneuvolla aiheutetut vaarantamiset. Muuten kuin ajoneuvolla aiheutetuista liikenneturvallisuuden vaarantamisista olisi mielenkiintoista saada tietoa, joten siitä voisi tehdä tutkimusta, jos tapauksien seulominen olisi vaivatonta.

Käräjäoikeuden tapauksia tutkimalla saatiin selville esimerkkejä tavoista, joilla liikenneturvallisuutta voidaan vaarantaa. Myös poliisin tulostietojärjestelmän

avulla tehdystä tilastosta saatiin tietoa yleisimmistä tavoista vaarantaa liikenneturvallisuutta. Tutkimuksessa huomasi, että käräjäoikeuden tapauksien ja poliisin tilaston yleisimmillä tekotavoilla on paljon yhteneväisyyttä. Käräjäoikeuden tapauksista suurin osa liittyi huolellisuusvelvollisuuden laiminlyöntiin, eli vastaaja on jättänyt noudattamatta olosuhteiden edellyttämää huolellisuutta ja varovaisuutta vaaran ja vahingon välttämiseksi. Poliisin tulostietojärjestelmän tilasto tukee tietoa huolellisuusvelvollisuuden laiminlyönnin yleisyydestä, koska se on ollut määrältään toiseksi yleisin tapa vaarantaa liikenneturvallisuutta Kymenlaaksossa. Myös punaista liikennevaloa päin ajaminen, väistämishuolellisuuden rikkominen ja vaaralliset ohitukset nousevat käräjäoikeuden tapauksista ja poliisin tilastosta esille yleisimmin. Huolellisuusvelvollisuuden laiminlyönnissä ei siis ole pystytty täsmentämään tiettyä rikottua säännöstä, vaikka tieliikennelain säännökset ovat hyvin yksityiskohtaisia. Tämän johdosta aiheesta voisi tehdä taustatutkimusta, eli miksi huolellisuusvelvollisuus on niin yleisesti rikottu normi.

On omiaan aiheuttamaan vaaraa -ehdon täyttymisestä ei suurimmassa osassa käräjäoikeuden tapauksissa ole ollut epäilystä, koska useassa tapauksessa vastaajan toiminta on aiheuttanut abstraktisen vaaran sijaan konkreettista vaaraa muille esimerkiksi kolaroimalla. Useissa tapauksissa on myös otettu kantaa muuhun liikenteeseen ja olosuhteisiin, vaikka tunnusmerkistön täytyminen ei edellytä jonkun tiedettävästi olleen vaaran piirissä. Abstraktisen vaaran aiheuttaneet tapaukset ovat tapahtuneet yleisillä teillä, joten silloinkaan *on omiaan aiheuttamaan vaaraa* -ehdon täyttymiselle ei ole ollut estettä, koska kuka vain olisi voinut joutua vaaran piiriin. Näissä tapauksissa ei ole myöskään osoitettu mitään seikkoja, jotka olisivat tukeneet vaaran syntyminen mahdottomuutta, esimerkiksi tiesulkua.

Tutkimuksessa otettiin myös kantaa Kaakkois-Suomen liikenneturvallisuuden vaarantamistapauksiin ja näitä verrattiin muiden poliisipiirien tapauksiin. Ennako-odotuksenani oli, että Kaakkois-Suomi ja siten Kymenlaakso olisi ollut korkeammalla tilastossa tapauksien määrää vertaillen, mutta ainoastaan Lapin poliisipiirin tietoon oli tullut vähemmän tapauksia. Länsi-Suomessa, erityisesti Lounais-Suomen poliisipiirissä oli tilastoitu eniten liikenneturvallisuuden vaarantamisia, mikä myöskin ihmetytti minua. Oletin, että Itä-Suomessa ja Kaakkois-Suomessa tapauksia olisi enemmän esimerkiksi rajaliikenteen pal-

jouden takia. Toisaalta eroja voisi mahdollisesti selittää alueellinen liikenteenvalvonta ja sen tehokkuus. Nämä alueelliset erot tapauksien määrissä jäivät kuitenkin askarruttamaan minua, joten aiheesta voisi tehdä lisätutkimusta. Tutkimuksessa voitaisiin pyrkiä selvittämään tekijöitä, jotka selittäisivät suuriakin eroja liikenneturvallisuuden vaarantamisten määrissä eri poliisipiirien alueella.

Opinnäytetyön tavoitteena oli vastata kysymykseen siitä, miten muuten liikenneturvallisuutta on vaarannettu kuin ylinopeusrikkomuksin Kymenlaaksossa vuosina 2014–2015. Tarkoituksena oli myös tutkia, miten käräjäoikeuden tapauksissa on täytynyt tunnusmerkistön edellyttämä *on omiaan aiheuttamaan vaaraa* -ehto. Mielestäni näihin kysymyksiin on tutkimuksen avulla saatu vastauksia, joten tutkimus on tuottanut perusteellisempaa tietoa siitä, miten liikenneturvallisuutta voidaan vaarantaa. Tosin vaarantamistapojen kirjo on laaja, joten käräjäoikeuden tapaukset toimivat pääsääntöisesti esimerkkeinä. Täten tutkimuksesta olisi tullut kattavampi ja perusteellisempi, jos olisin tutkinut myös rangaistusmääräysmenettelyssä käsitellyjä liikenneturvallisuuden vaarantamisia tarkemmin. Toivoisin tutkimuksen hyödyttävän tavallisia tielläliikkujiä, koska tietoisempana erilaisista vaarantamistavoista on helpompaa tunnistaa oma vaarallinen liikennekäyttäytyminen ja täten ehkäistä sitä.

Tutkimuksen tuloksista voidaankin siis todeta, että liikenneturvallisuuden vaarantamiseen voi syyllistyä monella muullakin tavalla kuin nopeusrikkomuksin ja yleensä vaarantaminen aiheutuu vastaajan huolimattomuudesta. Käräjäoikeuden tapausten perusteella *on omiaan aiheuttamaan vaaraa* -ehdon täyttämisen toteen näyttäminen ei yleensä ole vaikeaa, koska useassa tapauksessa vaaran aste on jo konkreettisella tasolla. Abstraktisen vaaran aiheuttavissakin tapauksissa voidaan yleensä todeta, että vaaran piirissä olisi voinut olla joku.

LÄHTEET

Ajoneuvolaki 11.12.2002/1090.

Eskola, J. & Suoranta, J. 1998. Johdatus laadulliseen tutkimukseen. Tampere: Vastapaino. Saatavissa: <https://www-ellibslibrary-com.xhalax-ng.ky-amk.fi:8443/reader/9789517685047> [viitattu 25.2.2016].

Eskuri, S., Nio, A. & Tervonen, L. 2000. Tieliikenteen pelisäännöt. Helsinki: Kauppakaari.

Frände D. 2005. Yleinen rikosoikeus. 2. painos. Helsinki: Edita.

Frände, D., Matikkala, J., Tapani, J., Tolvanen, M., Viljanen, P. & Wahlberg, M. 2010. Keskeiset rikokset. Helsinki: Edita.

HE 32/1997 vp.

HE 44/2002 vp.

HE 24/2015 vp.

Hirsjärvi, S., Remes, P. & Sajavaara, P. 1997. Tutki ja kirjoita. Helsinki: Tammi.

KKO 1985 II 126.

KKO 1987:60.

KKO 1989:22.

KKO 1990:6.

Kymenlaakson KO R 14/249.

Kymenlaakson KO R 14/1031.

Kymenlaakson KO R 14/1236.

Kymenlaakson KO R 14/1300.

Kymenlaakson KO R 14/1438.

Kymenlaakson KO R 14/1468.

Kymenlaakson KO R 14/1616.

Kymenlaakson KO R 14/1723.

Kymenlaakson KO R 14/1758.

Kymenlaakson KO R 14/2064.

Kymenlaakson KO R 15/323.

Kymenlaakson KO R 15/349.

Kymenlaakson KO R 15/529.

Kymenlaakson KO R 15/626.

Kymenlaakson KO R 15/728.

Kymenlaakson KO R 15/779.

Kymenlaakson KO R 15/842.

Kymenlaakson KO R 15/900.

Kymenlaakson KO R 15/928.

Kymenlaakson KO R 15/1222.

Kymenlaakson KO R 15/1953.

Laki rangaistusmääräysmenettelystä 26.7.1993/692.

Lappi-Seppälä, T., Hakamies, K., Koskinen, P., Majanen, M., Melander, S., Nuotio, K., Nuutila, A-M., Ojala, T. & Rautio, I. 2013. Rikosoikeus. Helsinki: Talentum.

Leikkuupuimurin tielle tulemista ja hidastamista tiensivuun ei voitu pitää yllättävänä ja ennalta arvaamattomana seikkana – vastaantulevaan autoon törmännyt ajoneuvoyhdistelmän kuljettaja tuomittiin liikenneturvallisuuden vaarantamisesta ja vammantuottamuksesta sakkoihin. 2015. Edilex Uutiset 30.11.2015. Saatavissa: <https://www.edilex.fi/uutiset/46559> [viitattu 17.3.2016].

Niemi, H. 2014. Katsauksia 4/2015. Rikollisuustilanne 2014; Rikollisuuskehitys tilastojen ja tutkimusten valossa. 7 Liikenne rikokset. Helsingin yliopisto: Kriminologian ja oikeuspolitiikan instituutti. Saatavissa: https://helda.helsinki.fi/bitstream/handle/10138/156334/Katsauksia_4_Rikollisuustilanne_2014_2015.pdf?sequence=2 [viitattu 26.2.2016].

Poliisin tulostietojärjestelmä. 2015a. Tilastot – Kaakkois-Suomen poliisilaitos. Saatavissa: https://www.poliisi.fi/instancedata/prime_product_julkaisu/intermin/embeds/polisenaxwwwstructure/40305_Kaakkois-Suomen_tilastot.pdf?706d40a909d6d288 [viitattu 3.4.2016].

Poliisin tulostietojärjestelmä. 2015b. Tilastot - Sisä-Suomen poliisilaitos. Saatavissa: https://www.poliisi.fi/instancedata/prime_product_julkaisu/intermin/embeds/poliisiwwwstructure/29164_Mediatilasto.pdf?16216ee46c9dd288 [viitattu 3.4.2016].

Poliisin tulostietojärjestelmä. 2015c. Tilastot - Lounais-Suomen poliisilaitos. Saatavissa: https://www.poliisi.fi/instancedata/prime_product_julkaisu/intermin/embeds/polisenaxwwwstructure/44005_Mediatilasto_2015_L-S.pdf?1aea79278d28d388 [viitattu 3.4.2016].

Poliisin tulostietojärjestelmä. 2015d. Tilastot – Itä-Suomen poliisilaitos. Saatavissa: https://www.poliisi.fi/instancedata/prime_product_julkaisu/intermin/embeds/poliisiwwwstructure/29114_Ita-SuomenPoliisilaitos.pdf?904c1fe46c9dd288 [viitattu 3.4.2016].

Poliisin tulostietojärjestelmä. 2015e. Tilastot - Itä-Uudenmaan poliisilaitos. Saatavissa: https://www.poliisi.fi/instancedata/prime_product_julkaisu/intermin/embeds/polisenaxwwwstructure/44005_Mediatilasto_2015_L-S.pdf?1aea79278d28d388 [viitattu 3.4.2016].

Poliisin tulostietojärjestelmä. 2015f. Tilastot – Oulun poliisilaitos. Saatavissa: http://www.poliisi.fi/instancedata/prime_product_julkaisu/intermin/embeds/poliisiwwwstructure/36243_Mediatilasto_1_6_kk.pdf?ccce57d76d9dd288 [viitattu 3.4.2016].

Poliisin tulostietojärjestelmä. 2015g. Tilastot – Pohjanmaan poliisilaitos. Saatavissa: https://www.poliisi.fi/instancedata/prime_product_julkaisu/intermin/embeds/polamkwwwstructure/40805_poliisitilasto_2015_tammisyys_Pohjanmaa_PL.pdf?e55ae3a50be1d288 [viitattu 3.4.2016].

Poliisin tulostietojärjestelmä. 2015h. Tilastot – Helsingin poliisilaitos. Saatavissa: http://www.poliisi.fi/instancedata/prime_product_julkaisu/intermin/embeds/polisenaxwwwstructure/40288_HPL_Mediatilastot_tammi_syysk_2015.pdf?4822192406d6d288 [viitattu 3.4.2016].

Poliisin tulostietojärjestelmä. 2015i. Tilastot – Länsi-Uudenmaan poliisilaitos. Saatavissa: https://www.poliisi.fi/instancedata/prime_product_julkaisu/intermin/embeds/polisenaxwwwstructure/44167_LU_2015_vuositalasto.pdf?3709de53b22bd388 [viitattu 3.4.2016].

Poliisin tulostietojärjestelmä. 2015j. Tilastot – Hämeen poliisilaitos. Saatavissa: https://www.poliisi.fi/instancedata/prime_product_julkaisu/intermin/embeds/polisenaxwwwstructure/44042_Hameen_poliisilaitos_tilasto_2015.pdf?9c8b4bb99528d388 [viitattu 3.4.2016].

Poliisin tulostietojärjestelmä. 2015k. Tilastot – Lappi. Saatavissa: https://www.poliisi.fi/instancedata/prime_product_julkaisu/intermin/embeds/polisenaxwwwstructure/43985_Mediatilasto_LAPPI-maakunta_alue.pdf?8d66e44e8b28d388 [viitattu 3.4.2016].

Suomen virallinen tilasto (SVT). 2014. Käräjäoikeuksien rikosasioiden ratkaisut 2013. Helsinki: Tilastokeskus. Saatavissa: http://tilastokeskus.fi/til/koikrr/2013/koikrr_2013_2014-06-10_tie_001_fi.html [viitattu 26.2.2016].

Sähköpostitiedustelu. 30.3.2016. Rikosasioiden rikosnimikeraportti. Kotka: Kymenlaakson käräjäoikeus.

Sähköpostitiedustelu. 6.4.2016. Poliisin tulostietojärjestelmällä tehty tilasto. Kaakkois-Suomen poliisilaitos.

Tieliikenneasetus 5.3.1982/182.

Tieliikennelaki 3.4.1981/267.

Tolvanen, M. 1996. Huolellisuudesta tieliikenteessä. Turku: Turun yliopisto.

Tolvanen, M. 1999a. Tieliikenne rikokset ja kriminaalipolitiikka. Helsinki: Lakimiesliiton Kustannus.

Tolvanen, M. 1999b. Tieliikenne rikokset. Helsinki: Lakimiesliiton Kustannus.

Tolvanen, M. 2015. Tieliikenteen käsikirja 2015. Helsinki: Edita.