



LAUREA
AMMATTIKORKEAKOULU
Yhdessä enemmän

Tieliikennelain kokonaisuudistus

Lepoaho, Paula

2018 Laurea



Laurea-ammattikorkeakoulu
Hyvinkää

Tieliikennelain kokonaisuudistus

Paula Lepoaho
Liiketalouden koulutusohjelma
Oikeudellinen asiantuntijuus
Opinnäytetyö
Toukokuu, 2018

Paula Lepoaho

Tieliikennelain kokonaisuudistus

Vuosi 2018 Sivumäärä 39

Opinnäytetyön tarkoituksena on kertoa liikenne- ja viestintäministeriön käynnistämästä tieliikennelain kokonaisuudistukseen tähtäävästä hankkeesta. Hankkeen tavoitteena on luoda uusi tieliikennettä koskeva laadukas säädöskokonaisuus, joka huomioi nykyistä paremmin liikenneturvallisuuden ja kansalaisten oikeusturvan sekä uudistaa liikenneturvallisuutta ja -rikoksia koskevan rangaistusjärjestelmän.

Opinnäytetyön tavoitteena on saada tietoa uudesta tieliikennelain kokonaisuudistuksesta. Työssä tutkittiin, miksi tieliikennelain uudistukseen on ryhdytty ja miten laki tulee muuttumaan. Erityisesti huomiota kiinnitettiin liikenneturvallisuuden seuraamusjärjestelmän nykytilaan ja sen uudistamiseen. Opinnäytetyö toteutettiin vertailevana tutkimuksena. Tutkimusongelmana oli selvittää, miten mahdollinen lakiuudistus vaikuttaisi tieliikenteeseen kokonaisuudessaan sekä liikenneturvallisuuden seuraamusjärjestelmään.

Opinnäytetyön viitekehys koostuu tieliikennelaista, rikoslaista sekä hallituksen esityksestä eduskunnalle tieliikennelaiksi ja eräksi siihen liittyviksi laeiksi (HE 180/2017 vp). Opinnäytetyössä tarkastellaan myös kirjallisuutta aiheeseen liittyen. Opinnäytetyön onnistumisen kannalta oli tärkeä tuoda ilmi, miksi lain uudistamiseen on lainkaan ryhdytty ja mitkä ovat tekijät uudistuksen takana. Koska tähän kyseiseen lain kokonaisuudistukseen kuuluu olennaisesti lainsäädännöt tieliikenteestä sekä rikoslaista, on ne opinnäytetyössä esitelty.

Keskeisinä opinnäytetyön tuottamina tuloksina saatiin vertailevaa tietoa koskien nykyistä lainsäädäntöä ja mahdollisesti tulevaa lainsäädäntöä. Nykyisen ja tulevan lainsäädännön lisäksi opinnäytetyössä on nostettu esiin konkreettisia vaikutuksia, mitä lakiuudistus todennäköisesti toisi mukanaan. Huomioon otettiin niin positiiviset kuin negatiiviset muutokset ja asioihin otettiin kantaa eri näkökulmista. Opinnäytetyössä otettiin kantaa muun muassa uudistuksen vaikutuksista kustannuksiin, liikenneturvallisuuteen, ympäristöön sekä esimerkiksi poliisin ja tuomioistuimien resursseihin.

Paula Lepoaho

The reform of Road Traffic Act

Year	2018	Pages	39
------	------	-------	----

The purpose of the thesis was to describe the reform of the Road Traffic Act that the Ministry of Transport and Communications has started in 13.6.2013. The goal of this reform is to create new and better decrees that would make the traffic safer and improve the citizens due process. It would also reform the system of penalties.

The aim of the thesis is to acquire knowledge of the reform of the Road Traffic Act. The thesis contains research about why the Ministry of Transport and Communications has started this process and how the whole Road Traffic Act is going to change. Especially this thesis concentrates on the old and the new system of penalties in traffic. A comparative study was executed in the thesis. The research problem was mainly to assess how would the reform of the Road Traffic Act influence the traffic as a whole and the system of penalties.

The knowledge base of the thesis consisted of; the Road Traffic Act, criminal law and the government bill about the reform of the Road Traffic Act. Literature of the thesis topic are also included in the knowledge base. For the success of the thesis it was important to disclose the reason why there is a reform concerning the Road Traffic Act and what are the factors behind it. Legislation of the Road Traffic Act as well as criminal law are connected to the topic of the thesis which is why they are presented in the thesis.

The main results of the thesis were to produce comparative information about the valid legislation and the reform of the legislation. There is also information concerning the influences that the reform would bring. Both positive and negative changes have been included and there is consideration from different points of view. The thesis produced thoughts about the reforms impact on several areas for example expenses, traffic safety, environment and policies and courts resources.

Keywords: Road Traffic Act, criminal law, law reform, legislation

Laki- ja lyhenneluettelo

TLL	Tieliikennelaki (267/1981)
RL	Rikoslaki (39/1889)
HE	Hallituksen esitys
EU	Euroopan Unioni
ELY-keskus	Elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus
StGB	Strafgesetzbuch (Saksan rikoslaki)
StVG	Straßenverkehrsgesetz (Saksan tieliikennelaki)
PoliisiL	Poliisilaki

Sisällys

1	Johdanto	7
2	Tieliikennelain kokonaisuudistus	8
2.1	Yleistä	8
2.2	Esityksen tavoitteet ja keskeiset ehdotukset	12
2.2.1	Määritelmien uudistaminen.....	13
2.2.2	Tieliikenteen periaatteet ja liikennesäännöt	13
2.2.3	Liikenteen ohjaus	14
2.2.4	Ajoneuvon käyttö.....	14
2.2.5	Rikesakkoihin ja sakkomenetelyyn liittyvän järjestelmän uudistuminen	15
2.3	Esityksen vaikutukset	18
3	Liikenerikkomusten seuraamusjärjestelmä	21
3.1	Tieliikenteen keskeiset rikokset	22
3.2	Liikenerikkomusten seuraamusjärjestelmän uudistaminen	25
3.3	Uudistuksen vaikutusten arviointi.....	26
3.3.1	Vaikutukset tienkäyttäjiin	26
3.3.2	Vaikutukset poliisien toimintaan	27
3.3.3	Vaikutukset syyttäjien ja tuomioistuinten toimintaan	28
3.3.4	Vaikutukset koskien muutoksenhakua ja hallinto-oikeutta	28
3.3.5	Vaikutukset tietojärjestelmiin	29
3.3.6	Vaikutukset rikosuhrimaksuihin	30
3.3.7	Resurssien käytön tehostaminen	31
3.3.8	Vaikutukset automaattiseen valvontajärjestelmään.....	32
3.3.9	Vaikutukset koskien oikeusturvaa ja oikaisuvaatimusta.....	32
3.3.10	Vaikutukset puuttumiskynnykseen	33
3.3.11	Vaikutukset kustannuksiin	34
4	Johtopäätökset	34
5	Yhteenveto	36
	Lähteet	37
	Kuviot..	38
	Taulukot	39

1 Johdanto

Liikenne- ja viestintäministeriö käynnisti 13.6.2013 tieliikennelain kokonaisuudistukseen tähtäävän hankkeen. Nykyinen tieliikennelaki on vuodelta 1981 ja tieliikenneasetus vuodelta 1982. Lisäksi tieliikennettä koskevia säännöksiä on lukuisissa muissa laeissa ja alemman asteisissa säädöksissä.¹

Tämän lain kokonaisuudistus on liikenne- ja viestintäministeriön mukaan tarpeellinen, sillä tieliikennettä koskeviin säädöksiin on vuosien varrella tehty runsaasti muutoksia tai niitä on kumottu. Lisäksi säädökset ovat nykyisen perustuslain valossa osin vanhentuneita. Kolmekymmentä vuotta vanha laki ei vastaa Suomen nykyistä liikennejärjestelmää tai yhteiskunnan tarpeita sen kehittämiseksi.²

Hankkeen tavoitteena on luoda uusi tieliikennettä koskeva laadukas säädöskokonaisuus, joka huomioi nykyistä paremmin liikenneturvallisuuden ja kansalaisten oikeusturvan sekä uudistaa liikenneriikkomuksia ja -rikoksia koskevan rangaistusjärjestelmän. Uudistusta on valmisteltu avoimesti ja mahdollisimman laajasti sidosryhmiä, asiantuntijoita ja kansalaisia kuullen. Liikenne- ja viestintäministeriön luonnos hallituksen esitykseksi oli lausuntokierroksella keväällä 2017. Hallituksen esitys tieliikenneläksi ja siihen liittyviksi laeiksi annettiin eduskunnalle 23.11.2017.³

Tässä opinnäytetyössä tutkitaan, miksi tieliikennelain uudistukseen on ryhdytty ja miten se tulee muuttumaan. Erityisesti huomiota kiinnitetään liikenneriikkomusten seuraamusjärjestelmän nykytilaan ja sen uudistumiseen. Opinnäytetyö toteutetaan lainopillisen tutkimuksen lähökohdista.

Tätä työtä varten tietoa on hankittu lainsäädännöstä, virallislähteistä ja internetistä. Lainsäädäntö ja virallislähteet ovat tärkeimmät ja luotettavimmat lähteet oikeudellista tekstiä kirjoitettaessa. Oikeudellisen tekstin on aina pohjaututtava voimassa olevaan lakiin. Lainsäädäntö toimikin kaikkien lähteiden pohjalla. Virallislähteistä sain tietoa niistä taustoista, jotka ovat aiheuttaneet lainuudistamisen, ja tietoa uusista säännöksistä ja niiden tarkoituksesta.

¹ HE 180/2017, 1.

² HE 180/2017, 5.

³ HE 180/2017, 5.

2 Tieliikennelain kokonaisuudistus

Tieliikennelain kokonaisuudistus on suuri kokonaisuus, jonka tarkoituksena on uudistaa sekä kehittää jo voimassa olevaa tieliikennelakia. Uudistuksen tarkoituksena on saada kaikki tienkäyttäjät toimimaan mahdollisimman yhdenmukaisesti ja ennakoitavasti, jotta onnettomuuksilta parhaan mukaan vältytään. Samalla kyseisessä uudistuksessa otetaan huomioon sekä liikenteen tarpeellinen sujuvuus että kaikkien liikenteeseen osallistuvien tasapuoliset liikkumisen mahdollisuudet. Tutkimukset osoittavat, että jalankulun ja pyöräilyn asema on vuosien saatossa huonontunut moottoriliikenteen kasvaessa. Siksi näitä tienkäyttäjryhmiä on erityisesti pyritty turvaamaan kyseisen lainsäädännön uudistuksen avulla.⁴

2.1 Yleistä

Liikenne on järjestelmä, joka koostuu tienkäyttäjistä, ajoneuvoista, tieliikenneympäristöstä sekä liikenteen ohjauksesta. Tienkäyttäjiin kuuluvat kaikki, jotka ovat tiellä tai sillä olevissa ajoneuvoissa tai raitiovaunuissa. Ajoneuvoilla sen sijaan tarkoitetaan maalla kulkemaan tarkoitettuja laitteita, jotka eivät kulje kiskoilla. Tieliikenneympäristöä ovat kadut ja tiet sekä niissä olevat merkinnät ja liikennemerkit sekä liikenneväylän lähiympäristö. Liikenteen ohjaukseen sisältyvät lait, asetukset ja määräykset, joilla säädelään tiliikennettä, ja yleensä koko informaatio, jonka viranomaiset antavat tienkäyttäjille turvallisesta ja joustavasta liikenteestä. Turvallisuus liikenteessä riippuu kaikista näistä tekijöistä. Näiden lisäksi ajoturvallisuuteen vaikuttavat useat eri tekijät. Liikennesääntöjen ja turvallisen ajotavan tunteminen sekä näiden jatkuva noudattaminen, suhtautuminen muihin tienkäyttäjiin ja liikennemääräyksiin, valppaus ajon aikana sekä vaaratilanteen ja muiden tiellä kulkevien käyttäytymisen ennakoiminen, kyky hallita yllättävät tilanteet ja ajoneuvon tuntemus sekä ajoneuvon moitteeton kunto ovat näitä tekijöitä.⁵

Liikenne itsessään on muuttunut valtavasti vuosien saatossa ja yksi valtava vaikuttava tekijä on ollut digitalisaatio. Digitalisaatiolla tarkoitetaan digitaalisen tietotekniikan yleistymistä arkielämän toiminnoissa ja hallitus näkee tämän keinona uudistaa ja kehittää sekä yksityisen että julkisen sektorin toimintamalleja. Tästä syystä tieliikennelainsäädäntöä muokataan ja uudistetaan. Hankkeen tavoitteena on muun muassa poistaa lainsäädäntöä rasittavaa tulkinnanvaraisuutta ja puutteellisuuksia sekä saattaa lainsäädäntö johdonmukaisemmaksi kokonaisuudeksi. Uudistuksessa tullaan myös ottamaan huomioon automaation ja tiedon

⁴ HE 180/2017, 5-6.

⁵ Linna 1957-2017, 39.

hyödyntämisen tarpeet. Näiden uudistusten myötä mahdollistetaan liikenneturvallisuuden ylläpito sekä edistäminen. Uudistuksen myötä pyritään myös lisäämään liikenteen sujuvuutta ja tienkäyttäjien yhdenvertaisuutta. Myös ympäristöön liittyviä asioita on otettu huomioon. Tämän uudistuksen takaa löytyy myös monia muita tekijöitä, joita tullaan avaamaan seuraavissa kappaleissa tarkemmin. Näitä tekijöitä ovat muun muassa kaupungistuminen, väestön ikääntyminen sekä tieliikenneverkko ja sen tila. Lisäksi ajoneuvojen ja ajoneuvojen kuljettajien lisääntyminen sekä polkupyörä- ja raitioliikenne ovat vaikuttavia tekijöitä. ⁶

Ihmisten liikkumistarvetta lisää valtavasti palvelujen sekä työpaikkojen sijainti. Tämä johtuu siitä, että kaupunkiseuduilla kasvu painottuu kaupunkien reuna-alueille ja kehyskuntiin, jotka ovat etäämmällä palveluihin sekä työpaikkoihin nähden. Yhdyskuntarakenne on hajanainen ja kaupunkiseutujen ja taajamien väestön määrän kasvaa, mikä lisää autoliikenteen määrää, josta taas seuraa enemmän liikenneonnettomuuksia. Kasvavalla liikenteenkäytöllä on myös negatiivisia vaikutuksia ympäristöön. ⁷

Maaseudulla sen sijaan asutus on harventunut ja asukkaat ovat iäkkäämpiä. Maaseudulla on todella niukasti julkista liikennettä, joten pääosa matkoista tehdään henkilöautoilla. Suomen väestö ikääntyy ja väestön ikärakenne muuttuu. Vuonna 2020 väestöstä lähes neljäsosa on yli 65-vuotiaita. Tällä hetkellä tilanne on, että joka viides suomalainen on vähintään 65-vuotias. Suomessa 65 vuotta täyttäneiden osuus väestöstä on kuudenneksi suurin EU-maissa. Väestön ikärakenne on siis muuttunut valtavasti ja tämä heijastuu kaikille eri yhteiskunnan sektoreille, mukaan lukien liikenteeseen. ⁸

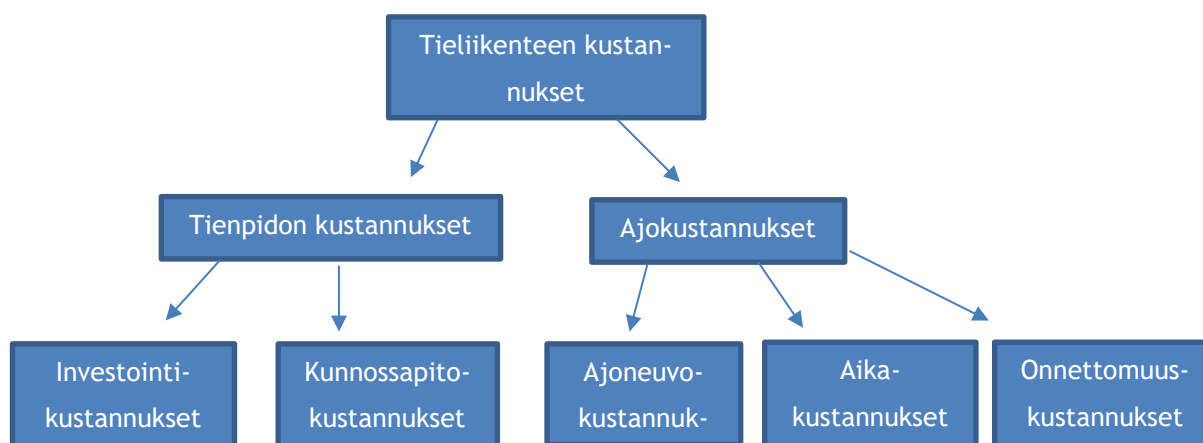
Tieliikenteen kustannukset jaetaan kahteen osaan: tienpidosta aiheutuviin kustannuksiin ja liikkuvan liikenteen aiheuttamiin kustannuksiin. Valtio ja kunnat käyttivät 2009 teiden rakentamiseen ja kunnossapitoon tai muutoin liikenneväylästä noin 1,85 miljardia euroa. Vaikka autokanta ja samalla liikenne ovat kasvaneet nelinkertaisiksi, tämä kyseinen rahamäärä on silti reaaliarvolta käytännöllisesti katsoen samalla tasolla kuin 1960-luvulla. ⁹

⁶ HE 180/2017, 6.

⁷ HE 180/2017, 6-7.

⁸ HE 180/2017, 6-7.

⁹ Tolvanen 2017, 41-42.



Kuvio 1: Tieliikenteen kustannukset (Tolvanen 2017, 41.)

Suomen tieliikenneverkolla tarkoitetaan kaikkia maanteitä, kunnallisia katuverkkoja sekä yksityisteitä. Liikennevirasto ja ELY-keskukset vastaavat sen ylläpidosta ja kehittämisestä. Verkosto on valtava ja tämä laajuus aiheuttaa haasteita teiden kunnossapidolle.¹⁰ Vähäisen rahoituksen seurauksena Suomen tieverkosto on päässyt joiltain osin rapistumaan. Korjausvelkaa on tällä hetkellä jopa noin 2,5 miljardia euroa. Vuonna 2014 liikenne- ja viestintäministeriön asettama parlamentaarinen työryhmä ilmoitti, että jatkuva korjausvelan kasvu vaikuttaa teiden kuntoon ja liikennöitävyyteen.¹¹

Vuonna 2016 liikenne- ja viestintäministeriö käynnisti niin sanotun liikenneverkko-hankkeen. Hankkeen tarkoituksena on muun muassa tieverkon kehittäminen ja rahoituksen uudistaminen. Tavoitteeksi hankkeelle on asetettu taloudellisesti kestävä toimintamallin luominen, joka tarjoaisi keinot verkon pitkäjänteiseen ylläpitoon ja kehittämiseen. Hankkeen aikana on tarkoitus selvittää, voisiko valtionyhtiö mahdollisesti vastata valtion liikenneverkon ylläpidosta ja kehittämisestä. Tämän hankkeen tarkoituksena on tuoda kestävyttä ja uusia mahdollisuuksia liikenneverkon investointien rahoittamiseen.¹²

Ajoneuvoja ja kuljettajia on kokoajan enemmän. Tilastokeskuksen tilastotiedoista selviää, että vuoden 2015 lopulla ajoneuvorekisterissä oli 6 152 680 ajoneuvoa, joista liikennekäytössä oli 5 066 119 ajoneuvoa. Rekisterissä olevien ajoneuvojen kokonaismäärä kasvoi 2,3 prosenttia ja liikennekäytössä olevien ajoneuvojen määrä kasvoi 0,4 prosenttia vuoden 2014

¹⁰ HE 180/2017, 7.

¹¹ Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisu 35/2014, 2.

¹² HE 180/2017, 7.

lopun tilanteeseen verrattuna.¹³ Autokanta kasvaa jatkuvasti, mutta moottoripyörien, mopojen ja kevyiden nelipyörien käyttö on vähentynyt. Vuonna 2014 moottoripyöriä oli kaksi prosenttia vähemmän ja mopoja yhdeksän prosenttia. Mopautojen määrä on sen sijaan lisääntynyt vuosina 2007-2015 yhteensä 168 prosenttia.¹⁴

Polkupyöräily on myös iso liikennemuoto Suomessa, mutta yllättävää on, että se on tilastojen mukaan silti vähentynyt. Pyöräilyn kulkutapaosuus oli 90-luvun lopulla 11 prosenttia ja vuosina 2010-2011 se oli noin 8 prosenttia. Myös raitioliikenteellä on ollut osuutensa tässä uudistuksessa. Vuosina 2000-2013 yhteensä 13 henkilöä on menehtynyt onnettomuudessa, jossa raitiovaunu on ollut osallisena. Loukkaantuneita oli sen sijaan noin 370. Vuodessa siis keskimäärin menehtyy yksi henkilö ja loukkaantuu noin 30 henkilöä onnettomuudessa, jossa raitiovaunu on ollut osallisena. Tilastojen mukaan vuodesta 2005 onnettomuuksien määrä on kuitenkin ollut laskussa.¹⁵

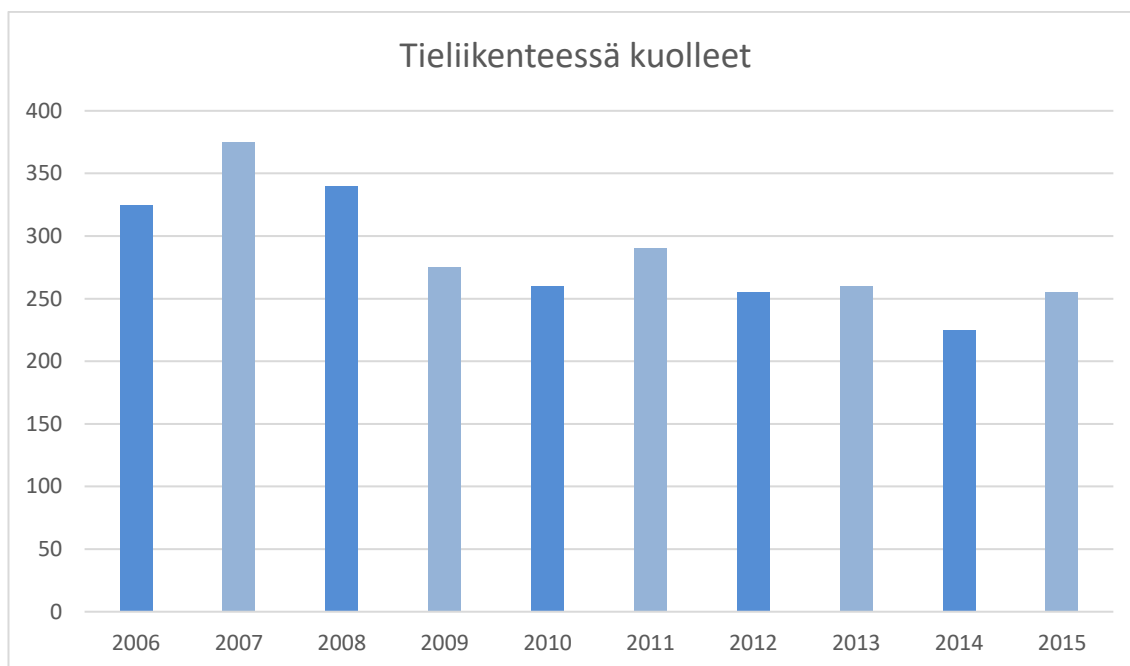
Euroopan unioni on asettanut poliittiseksi liikenneturvallisuustavoitteeksi, että tieliikennekuolemien määrän puolittaisi vuoteen 2020 mennessä vuoden 2010 tasosta. Suomessa on siis otettu tavoitteeksi, että vuonna 2020 tieliikenteessä menehtyisi enintään 136 henkilöä, mikä on puolet vuoden 2010 määrästä. Tästä huolimatta vuoden 2015 ennakkotietojen mukaan liikenteessä menehtyi noin 260 ihmistä. Toki täysin nolalukema olisi ihanteellinen vaihtoehto, mutta se ei valitettavasti ole mahdollinen.¹⁶

¹³ Tilastokeskus 2015.

¹⁴ HE 180/2017, 8.

¹⁵ HE 180/2017, 10-12.

¹⁶ HE 180/2017, 12.



Taulukko 1: Tieliikenteessä kuolleet 2006-2015 (HE 180/2017, 12.)

Vuonna 2015 loukkaantuneita oli tilastojen mukaan noin 6400. Liikenteessä tapahtuvat loukkaantumiset ja onnettomuudet tapahtuvat yleensä maanteillä ja kaduilla.

Onnettomuuksista, jotka johtavat kuolemaan, noin 45 prosenttia tapahtuu pääteillä, noin 30 prosenttia muilla maanteillä, noin 20 prosenttia kaduilla ja noin 5 prosenttia yksityisteillä tai -alueilla. Pääteillä tapahtuvat onnettomuudet ovat yleensä kohtaamisonnettomuuksia. Sen sijaan alemmalla maantieverkolla yleisimpiä ovat suistumisonnettomuudet ja kaduilla yleisimpiä ovat jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden onnettomuudet. Puolet onnettomuuksista, joista on seurannut loukaantumisia, tapahtuu maanteillä. Kuolemaan johtaneista onnettomuuksista rattijuopumusonnettomuuksia oli noin 20 prosenttia ja näistä noin 70 prosenttia oli juopuneita kuljettajia, 25 prosenttia juopuneen matkustajia ja 5 prosenttia sivullisia.¹⁷

2.2 Esityksen tavoitteet ja keskeiset ehdotukset

Esityksessä mainitaan tieliikennelain kokonaisuudistuksen eri tavoitteita. Näihin tavoitteisiin kuuluu muun muassa lainsäädäntöä rasittavan tulkinnanvaraisuuden ja puutteellisuuden poistaminen sekä lainsäädännön saattaminen johdonmukaisemmaksi kokonaisuudeksi. Esityksen mukaan tällainen lainsäädännön muuttaminen tulisi ylläpitämään ja edistämään

¹⁷ HE 180/2017, 13.

liikenneturvallisuutta, liikenteen sujuvuutta sekä tienkäyttäjien yhdenvertaisuutta. Tällä uudistuksella voitaisiin myös vaikuttaa ympäristön tilaan myönteisesti sekä mahdollistaa tieliikenteen automaatiota. Uusilla säädöksillä pyritään vähentämään byrokratiaa sekä lisäämään tienkäyttäjien omaa vastuullisuutta liikenneturvallisuudesta ja ympäristöstä. Teknologia on myös otettu huomioon uuden lainsäädännön valmistelussa. Esityksen reunaehtoina ovat kansainväliset tieliikenteen sopimukset ja EU:n lainsäädäntö.¹⁸

Hallituksen esityksen keskeiset ehdotukset liittyvät yleisiin säännöksiin, tieliikenteen periaatteisiin, liikennesääntöihin, liikenteen ohjaukseen, ajoneuvon käyttämiseen ja liikennevirhemaksuihin. Yleiset säännökset koskevat lain soveltamisalan uudistamista.¹⁹

2.2.1 Määritelmien uudistaminen

Tieliikennelaki olisi voimassa lähtökohtaisesti tiellä, eli maantiellä, kaduilla, yksityisillä teillä, moottorikelkkateillä sekä muulla yleiselle liikenteelle tarkoitettulla tai yleisesti liikenteeseen käytetyllä alueella. Suojatien määritelmää tuldtisiin uudistamaan. Uudistuksen myötä suojatie olisi sekä liikennemerkillä että tiemerkinllä merkitty alue. Voimassa olevan lain mukaan suojatie on mahdollista merkitä vain joko liikennemerkillä tai tiemerkillä.²⁰

Suojatien lisäksi myös tienkäyttäjän määritelmä muutettaisiin. Tienkäyttäjä on henkilö, joka ohjaa tiellä olevaa ajoneuvoa tai raitiovaunua. Tienkäyttäjä olisi myös ajoneuvoa muualta kuin auton sisältä tai tieltä ohjaava henkilö.²¹

Uudistetuksessa tuodaan esille myös uusi määritelmä risteykselle ja tasoristeykselle. Risteyksen määritelmä pyritään saamaan yhdenmukaiseksi kansainvälisen tieliikennesopimuksen mukaisen määritelmän kanssa. Tasoristeyksellä sen sijaan tarkoitettaisiin liikennemerkillä aina merkittyä samassa tasossa olevaa tien ja erillisen rautatien tai raitiotien risteämää.²²

2.2.2 Tieliikenteen periaatteet ja liikennesäännöt

Esityksen ehdotuksiin kuuluu myös tieliikenteen periaatteet sekä liikennesäännöt. Hallitus esittää, että tieliikennelain toiseen lukuun koottaisiin tieliikennelainsäädännön yleiset

¹⁸ HE 180/2017, 131.

¹⁹ HE 180/2017, 141.

²⁰ HE 180/2017, 141.

²¹ HE 180/2017, 141.

²² HE 180/2017, 141.

periaatteet. Näistä periaatteista osa velvoittaisi ja ohjaisi kaikkia tienkäyttäjiä, osa vain ajoneuvon kuljettajia. Näiden tieliikenteen periaatteiden ideana olisi yleisemmällä tasolla tapahtuva tienkäyttäjien ohjaaminen. Liikenteen säännöissä sen sijaan on kyse yksiselitteisemmistä ja ehdottomammista liikenteessä käyttäytymisen normeista. Ehdotuksena on, että liikennesäännöt koottaisiin tarkoituksenmukaisiksi kokonaisuuksiksi. Säännöt jaettaisiin neljään osioon: yleisiksi, kaikkia tienkäyttäjiä koskeviksi säännöiksi, jalankulkua koskeviksi säännöiksi, ajoneuvoliikenteen säännöiksi sekä moottorikäyttöisen ajoneuvon kuljettamiseen moottoritiellä ja moottoriliikennetiellä koskeviksi säännöiksi.²³

2.2.3 Liikenteen ohjaus

Myös liikenteen ohjausta tultaisiin muuttamaan. Liikenteenohjaajien määrää kasvaisi, ja kuten nytkin, poliisit ja sotilaallisen harjoituksen aikana sotilaat toimisivat liikenteenohjaajia. Näiden lisäksi myös pelastusviranomainen voi toimia ohjaajana, jos hän on keskeinen toimija esimerkiksi liikenneonnettomuuspaikalla. Liikennettä ohjaavat myös erilaiset laitteet sekä merkit, joita ovat liikennevalot, tiemerkinnet ja muut liikennemerkkit. Liikenteen turvallisuusvirastosta tulisi keskeinen toimija liikenteenohjausjärjestelmässä. Liikennevalojen sekä liikennemerkkien lukumäärää lisättäisiin. Lisäksi tulisi uusia varoitusmerkkejä, joissa varoitettaisiin jalankulkijoista ja eläimistä. Ohjamerkki käsitteestä luovutettaisiin, ja sen tilalle tulisivat sääntömerkit. Sääntömerkillä tarkoitetaan sitä, että merkit sisältävät liikennesääntöjä. Lisäksi otettaisiin käyttöön paikallisesti käytössä olevia tiemerkinnetöjä. Näitä ovat esimerkiksi risteysruudutus, leveän keskialueen tiemerkinnet sekä lastausalue. Risteysruudutyksellä pyritään vähentämään risteuksen tukkimista. Leveän keskialueen tiemerkinnetillä pyritään vähentämään kohtaamisonnettomuusriskiä. Lastausalueella tarkoitetaan yhteiskäyttöautopaikkaa ja latauspaikkaa, joilla tehostettaisiin liikennemerkkin vaikutusta.²⁴

2.2.4 Ajoneuvon käyttö

Hallituksen esityksessä on myös useita ehdotuksia ajoneuvon käyttämisen suhteen. Taksikuljettajalle ja katsastajalle tulisi tästä eteenpäin turvavyön käyttövelvollisuus. Tämä koskee lisäksi traktorin kuljettajia, jos traktoriin on asennettu turvavyö. Turvavyövelvoite ei koskisi ajoneuvoa hiljaisella nopeudella kuljettavaa postin, sanomalehtien tai muiden useaan paikkaan jaettavien tavaroiden jakajaa, taikka jätteiden tai muiden useasta paikasta kerättävien tuotteiden kerääjää, jos turvavyön käyttämisestä on kuljettajalle huomattavaa

²³ HE 180/2017, 142.

²⁴ HE 180/2017, 143-144.

haittaa. Invalidimoottoripyörän ja invalidimopon kuljettajat olisivat jatkossa velvollisia käyttämään kypärää. Myös teknisen laitteen käytöstä ajon aikana mainitaan. Ajoneuvon tai raitiovaunun kuljettaja ei saisi ajon aikana käyttää teknistä laitetta tai järjestelmää siten, että sen käyttäminen haittaisi tai vaarantaisi ajoneuvon tai raitiovaunun kuljettamista. Matkapuhelinta sen sijaan saa pitää ajossa kädessä, mutta siihen puhuminen kädessä pitämällä olisi kiellettyä. Ajoneuvon hallintaa tarvittavaa laitetta saa käyttää. Tällä tarkoitetaan esimerkiksi navigaattoria. Talvirengasmääräyksiä tultaisiin uudistamaan paremmin vastaamaan Suomen vaihtuvia keliolosuhteita. Uuden lain mukaan talvirenkaita olisi käytettävä ajoneuvoissa, jos sää tai keli sitä edellyttäisi marras-, joului-, tammi-, helmi- ja maaliskuun aikana.²⁵

2.2.5 Rikesakkoihin ja sakkomenetelyyn liittyvän järjestelmän uudistuminen

Tieliikenteessä on käytössä niin sanottu vähäisten rikkomusten seuraamusjärjestelmä ja tätä järjestelmää tultaisiin uudistamaan. Tällä hetkellä käytössä on rikesakkoihin ja sakkomenetelyyn liittyvä järjestelmä. Tästä tultaisiin luopumaan. Hallitus esittää, että säädettäisiin uusi, laaja-alainen tieliikenteen sanktiomaksu, toisin sanoen liikennevirhemaksu. Ehdotettava virhemaksu voitaisiin määrätä esitettävässä laissa määriteltyjen liikenerikkomusten rangaistuksena tienkäyttäjälle, jos teosta ei muualla laissa säädettäisi ankarampaa rangaistusta. Liikenteen rikoksista säädetään rikoslain 23 luvussa ja tämä säilytettäisiin ennallaan. Uudella virhemaksulla olisi mahdollista käsitellä hieman enemmän rikkomuksia kuin mitä voimassa olevassa järjestelmässä rikesakolla käsitellään. Rikkomuksina esitettävien tekotyyppien soveltamisala siis tulisi laajenemaan hieman nykyisestä. Uusi virhemaksu olisi rikesakon kaltainen kiinteä maksu, se määrätään tienkäyttäjälle ja itse maksun määrä vaihtelisi teon moitittavuuden mukaan.²⁶

Virhemaksun määräisi liikenteenvalvoja, joka yleensä on poliisi. Myös rajavartiomies ja tullimies voisivat tarvittaessa määrätä virhemaksun toimialallaan, niin kuin siitä on erikseen säädetty. Maksun saa valtio. Esityksessä mainitaan myös tilanteita, jolloin virhemaksua ei voi määrätä. Tällainen tilanne on esimerkiksi silloin, jos rikkomus käsitellään rikosasioista säädettyssä järjestyksessä tai pysäköinninvalvonnasta annetun lain mukaisessa järjestyksessä. Toinen tapaus, jossa maksua ei voida määrätä on, jos tekijä ei tekohetkellä ole täyttänyt viittätoista vuotta. Maksua ei myöskään voida määrätä, jos rikkomus on ollut omiaan aiheuttamaan muunlaista kuin vähäisenä pidettävää vaaraa tai haittaa tai rikkoja on menettellyllään osoittanut piittaamattomuutta lain kielloista tai käskyistä. Jos on kyse

²⁵ HE 180/2017, 145-146.

²⁶ HE 180/2017, 147.

vähäisestä rikkomuksesta, voidaan antaa pelkästään kirjallinen tai suullinen huomautus. Liikennevirhemaksusta vastuussa olevan kuljettajan selvittämiseksi voitaisiin tarvittaessa suorittaa poliisilain (872/2011) 6 luvussa säädetty poliisitutkinta. Poliisitutkinta mahdollistaa muun ohella asiaan osallisen kuulustelemisen.²⁷

Liikennevirhemaksutunnusmerkistöt tulitaisiin jakamaan seuraavasti: kaikkia tienkäyttäjiä koskevat rikkomukset, jalankulkijoita koskevat rikkomukset ja ajoneuvon kuljettajaa koskevat rikkomukset. Virhemaksun euromäärä vaihtelisi tienkäyttäjryhmän mukaan 20 - 400 euron välillä. Ylinopeusrikkomuksista saisi korkeimman maksun. Maksujen määrä perustuu pääosin voimassa olevan rikesakkorikkomuksista annetun lain mukaisiin rahamääriin. Ensisijaisesti liikennevirhemaksua koskevaan päätökseen tulisi vaatia oikaisua maksun määränneeltä viranomaiselta. Muutosta ei siis haeta enää valittamalla. Tämä tapa on nopeampi ja tehokkaampi, sillä maksun määränneellä viranomaisella on paras tieto virhemaksuun johtaneista seikoista. Lisäksi yksinkertaiset ja selvät asiavirheet on helpompi ja nopeampi korjata oikaisuna. Oikaisuvaatimus tulee tehdä 30 päivän kuluessa siitä, kun päätös oli annettu tiedoksi. Jos myöhästymiseen on ollut erityinen syy ja oikaisuvaatimus on tehty niin pian kuin se oli ollut mahdollista, myös määräajan jälkeen tehty oikaisuvaatimus tutkitaan. Kuitenkin enintään kuuden kuukauden kuluessa.²⁸

Liikennevirhemaksu on hallintopäätös. Tästä syystä liikenteenvalvojan oikaisuvaatimuksen johdosta antamaan päätökseen haetaan valittamalla muutosta hallinto-oikeudesta. Valitus tulee olla tehtynä 30 päivän kuluessa päätöksen tiedoksisaannista siihen hallinto-oikeuteen, jonka tuomiopiirissä viranomaisen päätös on tehty. Valitus ei silti estä päätöksen täytäntöönpanoa, ellei hallinto-oikeus toisin määrää. Jos hallinto-oikeuden päätökseen ei ole tyytyväinen, voi hakea muutosta korkeimmalta hallinto-oikeudelta. Muutosta tosin voi hakea vain silloin, jos korkein hallinto-oikeus myöntää valitusluvan. Tässäkin tapauksessa valitus on tehtävä 30 päivän kuluessa hallinto-oikeuden päätöksen tiedoksisaannista.²⁹

Pääsääntö on, että virhemaksu suoritetaan 14 päivän kuluessa. Ajoneuvon omistajalla, haltijalla tai tilapäisellä käyttäjällä olisi oikeus saada suorittamansa virhemaksu liikennevirhemaksun tehneeltä kuljettajalta, jollei maksua ole palautettu. Hallituksen esityksen mukaan liikennevirhemaksun ja ajoneuvo kohtaisen liikennevirhemaksun täytäntöönpanosta tulitaisiin säätämään sakon täytäntöönpanosta annetussa laissa (672/2002) ja liikennevirhemaksua koskevan päätöksen täytäntöönpanosta huolehtisi Oikeusrekisterikeskus. Liikennevalvojan ja tuomioistuimen tulee siis luonnollisesti ilmoittaa

²⁷ HE 180/2017, 147-149.

²⁸ HE 180/2017, 147-149.

²⁹ HE 180/2017, 147-149.

päätöksestään Oikeusrekisterikeskukselle. Oikeusrekisterikeskukselle tulee myös ilmoittaa päätöksestä, jolla liikennevirhemaksua on alennettu tai jos maksu on poistettu.³⁰

Esityksessä lisäksi mainitaan, että liikennevirhemaksu olisi mahdollista määrätä kuljettajaa selvittämättä tai muuten ajoneuvoa pysäyttämättä moottorikäyttöisellä ajoneuvolla tehdystä, automaattisen liikennevalvonnan yhteydessä havaitusta rikkomuksesta. Tällaisessa tapauksessa maksun määräisi poliisi. Tämä kyseinen menettely vastaisi paljon tällä hetkellä voimassa olevaa rikesakkomenettelylain 2 a luvussa säädettyä niin sanottua ehdollisen rikesakon määräämistä. Esitettävässä laissa tällaisesta menettelystä käytetään nimeä ajoneuvokohtainen liikennevirhemaksu. Ajoneuvokohtainen liikennevirhemaksu voitaisiin automaattisessa valvonnassa tai muuten kuljettajaa selvittämättä määrätä erilaisista syistä. Näitä syitä olisivat esimerkiksi henkilökohtaisen turvalaitteen käyttämättä jättäminen, punaisen liikennevalon noudattamatta jättäminen ja etuajo-oikeuteen sekä väistämisvelvollisuuteen liittyvät seikat. Lisäksi se voidaan määrätä kieltoa, rajoitusta tai määräystä osoittavan liikennemerkkin noudattamatta jättämisestä tai sääntöliikennemerkkin noudattamatta jättämisestä, ajoneuvokohtaisen nopeusrajoituksen noudattamatta jättämisestä sekä häiritsevää tai tarpeetonta ajoa taikka joutokäyntiä koskevan kiellon noudattamatta jättämisestä.³¹

Ajoneuvokohtainen liikennevirhemaksu lähetettäisiin postitse tai annettaisiin sähköisesti tiedoksi ajoneuvoliikennerekisteristä ilmenevään ajoneuvon omistajan, haltijan, tilapäisen käyttäjän tai käyttövastaavan osoitteeseen. Maksun vastaanottajan tulee viipymättä lähettää maksu, kuitenkin viimeistään 30 päivän kuluessa rikkomuksen tekopäivästä. Virhemaksuun merkittäisiin päivä, jolloin se annettiin postin kuljetettavaksi. Asianomaisen henkilön katsottaisiin saaneen ajoneuvokohtaisesta virhemaksusta tiedon seitsemäntenä päivänä sen jälkeen, kun virhemaksu on annettu postin kuljetettavaksi.³²

Ajoneuvon rekisteriin merkitty omistaja, haltija, tilapäinen käyttäjä tai käyttövastaava vastaa liikenneriikkomuksen seurauksena määrätystä, rajattuihin tekotyyppeihin kohdentuvasta ajoneuvokohtaisesta liikennevirhemaksusta. Jos kuitenkin ilmenee, että hän ei tehnyt liikenneriikkomusta tai että virhemaksun määräämiselle ei ollut edellytyksiä, ajoneuvon rekisteriin merkitty omistaja, haltija tai tilapäinen käyttäjä olisi vapaa vastuusta. Ajoneuvon käyttäjä sen sijaan olisi vastuusta vapaa ilmoittamalla, kenen käytössä moottorikäyttöinen

³⁰ HE 180/2017, 147-149.

³¹ HE 180/2017, 147-149.

³² HE 180/2017, 147-149.

ajoneuvo oli rikkomuksen tekohetkellä taikka ilmoittamalla, että ajoneuvo tai sen rekisterikilpi oli anastettu.³³

2.3 Esityksen vaikutukset

Tällä esityksellä tulee olemaan useita vaikutuksia muun muassa tienkäyttäjiin, tienpitoon, erilaisiin kustannuksiin, liikenneonnettomuuksien määrään sekä liikenne rikkomusten seuraamusjärjestelmään. Uudistus pyrkii tekemään säännöistä tienkäyttäjille ymmärrettävämmät ja selkeämmät. Uudessa laissa on otettu huomioon perustuslain lainsäädännölle asettamat vaatimukset. Tieliikennelain tehtävänä on ohjata ihmisten käyttäytymistä. Sääntelyllä on tärkeä rooli yhteiskunnalle, kuten esimerkiksi sen kansantaloudelle ja ihmisten väliselle kanssakäymiselle. Uudistuksella on useita merkityksiä ja vaikutuksia, joita ovat muun muassa liikkumisen sujuvuus, ympäristövaikutukset ja talousvaikutukset.³⁴

Yksi tärkeimpiä uudistuksen merkityksiä on hallituksen esityksen mukaan liikkumisen turvallisuus ja sen rooli kokonaisuudessa. Liikenneturvallisuus Suomessa on tällä hetkellä melko hyvällä tasolla eurooppalaisten valtioiden mittakaavassa. Vaikka tilanne onkin melko hyvä, pyritään tällä uudistettavalla lainsäädännöllä silti vaikuttamaan liikenneturvallisuuksien paranemiseen. Vaikka liikenneturvallisuuden parantamiseen pyritään, on silti vaikea mitata, kuinka paljon uusi lainsäädäntö vaikuttaa liikenneturvallisuuteen.³⁵

Tänä päivänä turvallisuuden ohella myös suurena teemana on tieliikenteen ympäristövaikutukset. Tämä aihe on noussut liikennejärjestelmässä keskeiseksi aiheeksi 2010-luvulle tultaessa. Ympäristövaikutuksia ei kuitenkaan oteta huomioon systemaattisesti ja samanaikaisesti turvallisuusvaikutusten kanssa, mutta näillä tekijöillä on kuitenkin yhteys toisiinsa. Päätöksentekotilanteissa on tärkeää myös taloudellisten vaikutusten arvioiminen yhdessä turvallisuus- ja ympäristökysymysten kanssa samanaikaisesti.³⁶

Uudistuksen myötä suojatien merkitsemistapaa tulnaisiin muuttamaan, mikä aiheuttaisi kustannuksia tienpidolle. Hallituksen esityksessä tosin mainitaan, että arvioiden mukaan vaikutukset eivät olisi merkittäviä, koska valtaosa suojateista on jo nyt merkitty sekä liikennemerkillä että tienmerkinnällä. Lisäksi suojateita korjataan ja huolletaan kokoaikaisesti joka tapauksessa. Tämä kyseinen muutos esitetään tehtäväksi kahden vuoden

³³ HE 180/2017, 147-149.

³⁴ HE 180/2017, 151.

³⁵ HE 180/2017, 151.

³⁶ HE 180/2017, 151.

siirtymäajan puitteissa. Merkintätavan muutos vaikuttaisi tienpitäjien toimintaan niin, että tilapäisjärjestelyihin olisi panostettava. Jos esimerkiksi päällystystyön vuoksi suojatietimerkintä poistettaisiin, myös liikennemerkki pitäisi poistaa. Pelkkä liikennemerkki antaisi tienkäyttäjille väärää informaatiota. Muutos vaikuttaisi lisäksi niin, että suojatiejärjestelyt pitäisi ottaa huomioon entistä tarkemmin.³⁷

Esityksen mukaan ajosuunnat erottavan sulkuviivan ja varoitusviivan värin vaihtaminen keltaisesta valkoiseksi voisi säästää tienpidon kustannuksia. Liikennevirasto on antanut karkean arvion, jonka mukaan säästöt olisivat vuosittain noin 132 000 - 1 280 000 euroa. Arvioon sisältyy merkittäviä epävarmuustekijöitä. Laskelmissa ei tosin ole otettu huomioon yksivärijärjestelmän aiheuttamia muutoksia tuotannon tehokkuuteen. Esimerkiksi valtaosalla merkintäurakoitsijoista on käytössä kahden värin ylläpitoon kykenevät merkintäkoneet. Kun aikaisemmin keltaiselle värille varattu kapasiteetti on käytettävissä valkoiselle merkintämateriaalille, tuotannon tehokkuus voisi lisääntyä jossain määrin.³⁸

Uudistuvan lainsäädännön myötä myös liikenteenohjausjärjestelmän vastuut tulisivat muuttumaan. Liikenteen turvallisuusvirastosta tulisi uudistuksen myötä keskeinen toimija liikenteenohjausjärjestelmässä. Esityksen mukaan voitaisiin kokeilutarkoituksessa myöntää lupa poiketa ohjauslaitteen käyttämisestä annetuista säännöksistä. Nykyisin luvan myöntää liikenne- ja viestintäministeriö. Liikenteen turvallisuusvirasto voisi kokeilutarkoituksessa myös vahvistaa käytettäväksi laissa säädetystä liikenteenohjauslaitteesta, ei kuitenkaan velvoittavasta ohjauslaitteesta, poikkeavan ohjauslaitteen. Lisäksi on ehdotettu, että turvallisuusvirasto voisi antaa tarkempia määräyksiä liikenteenohjauslaitteiden väreistä, rakenteesta ja mitoituksesta. Liikenteen turvallisuusvirasto on tienpidosta riippumaton viranomainen ja siksi edellä mainitut tehtävät sopisivat sen toimialaan hyvin. Uudet tehtävät edellyttäisivät resursointia.³⁹

Yksityisen tienpitäjän ei enää uudituksen myötä tarvitsisi hankkia kunnan suostumusta liikenteenohjauslaitteen asettamiseen liittyvään päätökseen. Kunta ei sen sijaan enää pyytäisi poliisin lausuntoa liikenteenohjauspäätökseensä. Näillä uudituksilla pyritään vähentämään kuntien byrokratiaa ja laskemaan suunnittelukustannuksia.⁴⁰

Tiemerkintä ”pyörätien jatke” merkittäisiin uuden lain myötä vain silloin, kun autoilija olisi väistämismuuttainen liikennemerkin perusteella tai liikennevalo-ohjatussa ylityksessä. Muutos

³⁷ HE 180/2017, 152.

³⁸ HE 180/2017, 152.

³⁹ HE 180/2017, 152.

⁴⁰ HE 180/2017, 152.

on tärkeä liikenneturvallisuuden kannalta. Liikennesääntö ja liikennejärjestely tukisivat paremmin toisiaan esitetyn uudistuksen myötä. Uudistus edellyttää noin kahden vuoden siirtymäaikaa, sillä liikennejärjestelyjä jouduttaisiin arvioimaan laajasti koko Suomessa uudelleen. Uudistus tulisi myös aiheuttamaan taloudellisia kustannuksia lähes kaikille kunnille. Taloudellisia vaikutuksia ei ole mahdollista arvioida tarkemmin vielä tässä vaiheessa. Esityksessä on ehdotettu, että kustannuksia voitaisiin mahdollisesti vähentää, jos liikennejärjestelyt uudistettaisiin katu- ja tietöiden yhteydessä.⁴¹

Yksi isoimpia tekijöitä koko uudistuksen takana ovat liikenneonnettomuudet. Uudistuksella pyritään tottakai vähentämään niiden määrää ja hallitus on esityksessään kertonut uudistuksen mahdollisista vaikutuksista tämän saralta. Suomen tieliikenteessä menehtyi vuonna 2016 Liikenneturvan ennakkotiedon mukaan 235 ihmistä ja loukkaantui noin 6000. Lukumäärä ei silti tosin täysin vastaa oikeaa lukua, koska määrä perustuu vain poliisille ilmoitettuihin tietoihin. Onnettomuuskustannukset muodostuvat reaalitaloudellisista kustannuksista. Reaalitaloudellisilla kustannuksilla tarkoitetaan muun muassa sairaanhoitokuluja, ajoneuvovahinkoja ja menetettyä työpanosta sekä inhimillisen hyvinvoinnin menetystä.⁴²

Liikennevirasto päivittää onnettomuuksien yksikköarvoja viiden vuoden välein. Tuoreimmassa, vuonna 2016 laaditussa päivityksessä, tarkistettiin reaalitaloudellisia kustannuksia koskevat lähtötiedot sekä muutettiin tiedot yhteensopiviksi nykyisen vakavan loukkaantumisen määritelmän kanssa. Tilastokeskuksen julkistaman uudistetun henkilövahinkotilastoinnin mukaiset vakavat ja lievät loukkaantumiset sekä kuolemat maksoivat vuonna 2014 yhteiskunnan eri osapuolille arviolta yhteensä 1,3 miljardia euroa. Suurimmat kustannukset johtuivat kuolemantapauksista. Tämä oli noin puolet kokonaiskustannuksista, 634 miljoonaa euroa. Toinen puoli kustannuksista sen sijaan seuraa eriasteisista loukkaantumisista. Vakavasti loukkaantuneiden kustannukset olivat 412 miljoonaa euroa ja lievästi loukkaantuneiden kustannukset 213 miljoonaa euroa. Kustannusero on merkittävä. Henkilövahinkojen kustannukset ovat myös hieman aliarvioituja, sillä etenkin lieviä

⁴¹ HE 180/2017, 152.

⁴² Liikenneturva 2016.

loukkaantumisia jää kirjaamatta tilastoihin. Tilastoinnin peittävyysongelma voi tarkoittaa jopa tuhansia vuosittaisia loukkaantumisia, jotka eivät päädy tilastoihin.⁴³

3 Liikenne rikkomusten seuraamusjärjestelmä

Liikenne rikokset sisältyvät rikoslakiin, tieliikennelakiin ja eräisiin muihin erityislakeihin. Kaikki liikenne rikokset ovat Suomessa rikosoikeusrikoksia. Suomessa ei tällä hetkellä ole hallinnollista rikosoikeutta, johon merkittävä osa liikennesääntöjen rikkomisesta sisältyy. Tällainen rikosoikeus on muun muassa Venäjällä.⁴⁴

Jotta rangaistusvastuu toteutuu, on tiettyjen edellytysten täytyttävä. Näitä edellytyksiä ovat tunnusmerkistön mukaisuus, oikeudenvastaisuus ja syyllisyys. Liikenne rikokset ovat vaarantamisrikoksia, joissa rikosoikeudellinen vastuu ei edellytä vahingon syntymistä. Vaarantamisrikoksen teon tunnusmerkistöön kuuluu teon vapaaehtoisuuden huolellisuusvelvollisuuden rikkominen. Liikenne rikoksissa tällä tarkoitetaan käytännössä liikennesäännön rikkomista. Jossain tunnusmerkistöissä riittää sääntöjen rikkominen sellaisenaan rangaistavuuden perusteeksi. Tällaisia teko rikoksia on esimerkiksi rattijuopumus, jossa rangaistusvastuu perustuu pelkäämään tiettyyn veren alkoholipitoisuuteen ja uloshengitysilman alkoholipitoisuuteen. Toisissa tunnusmerkistöissä rangaistavuus rajataan sen sijaan menettelyyn, joka on omiaan aiheuttamaan vaaraa toisen turvallisuudelle.⁴⁵

Liikenne rikoksista säädetään tällä hetkellä tieliikennelain (3.4.1981/267) 8 luvussa sekä rikoslain (19.12.1889/39) 23 luvussa. Liikenneturvallisuuden vaarantamisrikokset on säädetty keskeisesti blankosääntelyllä. Tällä tarkoitetaan, että tässä tapauksessa rikossäännöksessä on viitattu tieliikenteen lainsäädäntöön. Tieliikennelaisissa itsessään on silti muutamia rikossäännöksiä, keskeisimpiä niistä on liikenne rikkomuksen tunnusmerkistö (TLL 103S). Liikenne rikkomuksenkin tunnusmerkistö on muotoiltu viittaustekniikalla tieliikennelain muihin säännöksiin ja tieliikennelain nojalla annettuun lainsäädäntöön.⁴⁶

Kaikesta tilastoidusta rikollisuudesta liikenne rikoksia on lähes puolet.⁴⁷ Liikenne rikokset ja liikennesäännöt koskettavat jokaista. Periaatteessa kuka tahansa voi olla rikoksen tekijänä tai asianomistajana. Liikenne rikokseen liittyy lisäksi toisinaan vaikeita näyttöpulmia ja laintulkintaongelmia. Liikenne rikosten seuraamukset ovat monitahoisia ja ne vaikuttavat merkittävästi

⁴³ Liikennevirasto 2016.

⁴⁴ Tolvanen 2017, 206.

⁴⁵ Tolvanen 2017, 206.

⁴⁶ Linna 1957-2017, 410.

⁴⁷ Helsingin yliopisto 2016.

tuomittujen jokapäiväiseen elämään. Liikenteen valvonnan ja seuraamusten vaikuttavuudesta käydään vilkasta kansalaiskeskustelua ja niistä on olemassa runsaasti myös tutkittua tietoa.⁴⁸

Tieliikenteen kriminaalipolitiikka on tärkeä osa yleistä yhteiskunta- ja liikennepolitiikkaa. Liikennepolitiikan tavoitteiksi on määritelty useita eri asioita. Näitä ovat muun muassa tasaverstaisten liikkumismahdollisuuksien turvaaminen, ympäristöstä huolehtiminen, liikenteen turvallisuuden parantaminen ja Suomen kansainvälisen kilpailukyvyn turvaaminen. Liikennepolitiisessa päätöksenteossa nämä tavoitteet tulee sovittaa yhteen. Tämä on muistettava myös silloin, kun harkitaan tieliikennekäyttäjien rangaistavuutta.⁴⁹

Liikenne rikoksissa usein nousee esiin kysymys, minkä asteinen oikeudenloukkaus tai vaara oikeushyvälle (henki, terveys) on riittävä rangaistusvastuun perusteeksi ja toisaalta kysymys huolimattomuuden rangaistavuudesta. Lainsäädännön tasolla on omaksuttu erilaisia ratkaisuja. Saksassa on rikoslakiin sisältyvässä liikenteen vaarantamisrikoksen tunnusmerkistössä omaksuttu linja, jonka mukaan vain konkreettinen vaarantaminen on rangaistavaa (StGB 315c §). Hallinnollisen rikosoikeuden puolella Saksassakin on puhtaita tekorikoksia, esimerkiksi ylinopeus ja lievä rattijuopumus (StVG 24 §). Muissa Pohjoismaissa liikenne rikosten kriminalisoinnissa on omaksuttu abstraktisen vaarantamisen rakenne ja tiedostamattoman huolimattomuuden rangaistavuus kokonaan ilman juurikaan lieventäviä asianhaaroja.⁵⁰

Liikenne rikoksissa nousee esille käsite tietoinen tuottamus. Tietoisessa tuottamuksessa on kysymys tiedostetusta turvallisuus normien rikkomisesta. Tekijä toimii, vaikka hän tietää, että rikoksen tunnusmerkistö saattaa täytyä teon seurauksena. Tietoisessa tuottamuksessa on kyse todennäköisyyttä alemmasta epäilystä tunnusmerkistön täyttymisestä. On yhtä tärkeää pyrkiä ehkäisemään sekä tietoista että huolimattomasta asenteesta johtuvaa vahinkoriskiä. Tiedostamaton tuottamus onkin säädetty rangaistavaksi ennalta estävän tavoitteen nimissä. Tiedostamaton tuottamuksen rangaistavuus on perusteltua sekä yleis- että erityisestävältä kannalta. Yleisestävään tehoon vaikuttaa eniten kiinnijäämisriski. Kiinnijäämisriskin kokemista synnyttävä liikenteen valvonta kävisi mahdottomaksi, jos virheisiin puuttumisen edellytyksenä pitäisi osoittaa tiedostettu sääntöjen rikkominen.⁵¹

3.1 Tieliikenteen keskeiset rikokset

Tieliikennelain (267/1981) 8 luku koskee liikenne rikoksia. 8 luvun useassa pykälässä on kohta, jossa mainitaan, että kyseisestä rangaistuksesta säädetään rikoslain 23 luvussa. Näitä pykälä

⁴⁸ Linna 1957-2017, 411.

⁴⁹ Linna 1957-2017, 413-414.

⁵⁰ Linna 1957-2017, 415-416.

⁵¹ Linna 1957-2017, 419.

ovat 98 § Liikenneturvallisuuden vaarantaminen, 99 § Törkeä liikenneturvallisuuden vaarantaminen, 100 § Liikennejuopumus, 101 § Liikennepako tieliikenteessä sekä 102 § Kulkuneuvon kuljettaminen oikeudetta.

Tieliikennelain 8 luvun 103 § koskee liikenneriikkomusta. Liikenneriikkomus tapahtuu, kun henkilö tahallaan tai huolimattomuudesta rikkoo lakia tai sen nojalla annettuja säännöksiä tai määräyksiä. Henkilö on tuomittava liikenneriikkomuksesta sakkoon. Rikesakosta eräiden liikenneriikkomusten ainoana rangaistuksena säädetään rikesakkorikkomuksista annetussa laissa. Tieliikennelain 8 luvun 104 § koskee toimenpiteistä luopumista. Jos 103 §:ssä tarkoitettu rikkomus on olosuhteet huomioon ottaen vähäinen, voidaan siitä jättää syyte ajamatta ja rangaistus tuomitsematta. Milloin rikkomus ilmeisesti on sellainen kuin 1 momentissa säädetään, voi poliisi muihin toimenpiteisiin ryhtymättä antaa rikkomukseen syyllistyneelle huomautuksen. Tieliikennelain 8 luvun 105 § sen sijaan koskee pysäköintivirheitä ja tarpeetonta joutokäyntiä ja siitä säädetään seuraavalla tavalla: ”Ajoneuvon pysäyttämistä ja pysäköintiä koskevien kieltojen ja rajoitusten rikkomisesta tuomitaan rangaistus vain, jos pysäköintivirheestä on aiheutunut tai voinut aiheutua vakavaa vaaraa tai haittaa. Muutoin virheestä määrätään suoritettavaksi pysäköintivirhemaksu sen mukaan kuin siitä erikseen säädetään. Pysäköintivirhemaksu määrätään myös 28 a §:ssä tarkoitetun pysäköintikielikon käyttöä koskevien säännösten rikkomisesta. Pysäköintivirhemaksu voidaan määrätä myös 86 §:n 2 momentissa tarkoitettua moottorikäyttöisen ajoneuvon tarpeetonta joutokäyntiä koskevien säännösten rikkomisesta.”

Rikoslain 23 luvun 1 §:ssä liikenneturvallisuuden vaarantaminen on määritelty niin, että rangaistavaa on sellainen menettely, joka on omiaan aiheuttamaan vaaraa toisen turvallisuudelle. Törkeän liikenneturvallisuuden vaarantamisen tunnusmerkistö (RL 23 luku 2 §) sen sijaan täyttyy vain, jos kuljettajan menettely on omiaan aiheuttamaan vakavaa vaaraa toisen turvallisuudelle. Turvallisuudella tarkoitetaan toisen hengen tai terveyden suojaa. Liikennesäännön rikkomisen, joka ei ole ollut omiaan aiheuttamaan vaaraa toisten turvallisuudelle, on rangaistavaa liikenneriikkomus nimikkeellä (TLL 103 §).⁵²

Rikoslain 23 luvun 3§ liittyy rattijuopumukseen. Henkilö, joka kuljettaa moottorikäyttöistä ajoneuvoa tai raitiovaunua nautittuaan alkoholia niin, että hänen verensä alkoholipitoisuus ajon aikana tai sen jälkeen on vähintään 0,5 promillea tai että hänellä tällöin on vähintään 0,22 milligrammaa alkoholia litrassa uloshengitysilmaa, on tuomittava rattijuopumuksesta sakkoon tai vankeuteen enintään kuudeksi kuukaudeksi. Rattijuopumuksesta tuomitaan myös se, joka kuljettaa moottorikäyttöistä ajoneuvoa tai raitiovaunua käytettyään huumausainetta niin,

⁵² Tolvanen 2017, 207.

että hänen veressään on ajon aikana tai sen jälkeen käytetyn huumausaineen vaikuttavaa ainetta tai sen aineenvaihduntatuotetta. Tämän momentin säännöstä ei kuitenkaan sovelleta, jos huumausaineen vaikuttava aine tai aineenvaihduntatuote on peräisin lääkevalmisteesta, jota kuljettajalla on ollut perusteltu oikeus käyttää. Rattijuopumuksesta tuomitaan niin ikään se, joka kuljettaa moottorikäyttöistä ajoneuvoa tai raitiovaunua käytettyään muuta huumavaa ainetta kuin alkoholia taikka tällaista ainetta ja alkoholia niin, että hänen kykynsä tehtävän vaatimiin suorituksiin on huonontunut.

Törkeästä rattijuopumuksesta säädetään rikoslain 23 luvun 4 §:ssä. Pykälässä on esitetty kolme eri kohtaa, joista jokainen täyttää rikoksen tunnusmerkistön. Ensimmäisen ja lienee selkeimmän kriteerin mukaan kuljettaja syyllistyy törkeään rattijuopumukseen, jos hänen verensä alkoholipitoisuus on vähintään 1,2 promillea tai hänellä on vähintään 0,53 milligrammaa alkoholia litrassa uloshengitysilmaa. Toiseksi kuljettaja voi syyllistyä törkeään rattijuopumukseen myös, jos hänen kykynsä tehtävän vaatimiin suorituksiin on tuntuvasti huonontunut. Kolmas kriteeri koskee alkoholin sijaan huumausaineiden vaikutuksen alla ajamista.⁵³

Rikoslain 23 luku 8 § liittyy kulkuneuvon luovuttamiseen juopuneelle. Joka luovuttaa ajoneuvon kuljetettavaksi, tai jopa vain ohjailtavaksi tai ohjattavaksi henkilölle, joka ilmeisesti on siinä tilassa, että syyllistyy 3-7 §:ssä mainittuun rikokseen, taikka luovuttaa tällaiselle henkilölle 5-7 §:ssä tarkoitetun tehtävän, on tuomittava kulkuneuvon luovuttamisesta juopuneelle sakkoon tai vankeuteen enintään yhdeksi vuodeksi. Rikoslain 8 luvun 9 § sen sijaan koskee liikennejuopumusta moottorittomalla ajoneuvolla.

Rikoslain 8 luvun 10 § koskee kulkuneuvon kuljettamista oikeudetta. Henkilö, joka kuljettaa, ohjailee tai ohjaa moottorikäyttöistä ajoneuvoa, raitiovaunua, junaa, alusta tai ilma-alusta ajo-oikeudetta tai ilman vaadittavaa pätevyyttä osoittavaa lupakirjaa, on tuomittava kulkuneuvon kuljettamisesta oikeudetta sakkoon tai vankeuteen enintään kuudeksi kuukaudeksi. Kulkuneuvon kuljettamisesta oikeudetta tuomitaan myös se, joka ilman vaadittavaa pätevyyttä ryhtyy junan, aluksen tai ilma-aluksen kulun turvallisuuteen olennaisesti vaikuttavaan tehtävään. 8 luvun 11 § sen sijaan säättää liikennepaosta tieliikenteessä, jonka tunnusmerkistö täyttyy, jos moottorikäyttöisen ajoneuvon tai raitiovaunun kuljettaja liikenneonnettomuuteen osallisena laiminlyö velvollisuutensa heti pysäyttää ja kykynsä mukaan avustaa vahingoittuneita, hänet on tuomittava, jollei teosta ole muualla laissa säädetty ankarampaa rangaistusta, liikennepaosta tieliikenteessä sakkoon tai vankeuteen enintään yhdeksi vuodeksi. Ja lopuksi 8 luvun 11 a § eli liikenteen häirintä. Henkilö, joka huomattavasti haittaa yleisen ilma-

⁵³ Tolvanen 2017, 214.

raide- tai vesiliikenteen kulkua, on tuomittava liikenteen häirinnästä sakkoon tai vankeuteen enintään kuudeksi kuukaudeksi.

3.2 Liikenne rikkomusten seuraamusjärjestelmän uudistaminen

Liikenne rikkomusten seuraamusjärjestelmän uudistaminen tarkoittaisi hallinnolliseen maksuseuraamusjärjestelmään siirtymistä. Hallituksen esityksen mukaan tällaista siirtymistä on Suomessa harkittu jo 1970-luvun puolesta välistä lähtien. Käytännössä tällä hallinnollisella järjestelmällä tarkoitetaan sitä, että seuraamuksen määrääminen ei perustu tekijän syyllisyyteen kuten rikosoikeudellisessa järjestelmässä, vaan teon objektiiviseen arviointiin. Tämä uudistus tulisi merkitsemään sitä, että tieliikenteen niin sanotut vähäiset rikkomukset siirretään kokonaan pois rikosoikeudellisesta järjestelmästä. Myös voimassa olevaa rikesakkojärjestelmän tultaisiin uudistamaan. Tällä uudistamisella pyritään siihen, että viranomaisresurssien käyttöä saataisiin tehostettua ja lisäksi pyritään luomaan yksinkertainen ja toimiva sanktiojärjestelmä. Muun muassa automaattisessa liikennevalvonnassa käytössä oleva yksinkertaistettu, niin sanottu ehdollinen rikesakkomenettely, on tehostanut liikennevalvontaa.⁵⁴

Nykyisen rikesakkojärjestelmän toimivuus on saanut suomalaisilta ja medialta melko paljon kritiikkiä. Sakkojen kokonaismäärä on lisääntynyt järjestelmän käyttöönoton jälkeen, vaikka sen alkuperäinen tavoite on ollut päinvastainen. Tähän on vaikuttanut hallituksen esityksen mukaan muun muassa liikennevalvonnan automatisointi erityisesti 2000-luvun puolivälistä lukien. Liikennevalvonnan automatisoinnilla on toki samaan aikaan ollut myös positiivisia vaikutuksia, sillä Suomen liikenneturvallisuustilanne on vuosien saatossa parantunut. Euroopan unionin lainsäädäntö on myös yksi tekijä, mikä luo painetta kehittää rikosoikeudellisia rangaistuksia joustavampia seuraamusmuotoja.⁵⁵

Liikenne rikkomusten seuraamusjärjestelmän uudistamisessa on useita seikkoja, joihin tulee kiinnittää huomiota. Tällä seuraamusjärjestelmän uudistaminen tulee vaikuttamaan niin kansalaisten eli liikenteenkäyttäjien kuin viranomaistenkin toimintaan. Seuraamusjärjestelmätyypin valinta on erittäin tärkeää, koska sillä tulee olemaan merkittävä vaikutus seuraamusjärjestelmän tavoitteiden saavuttamisessa ja se tulee vaikuttamaan

⁵⁴ HE 180/2017, 153.

⁵⁵ HE 180/2017, 153.

keskeisesti viranomaisresurssien käyttöön. Tästä syystä järjestelmällä on tietenkin myös merkittäviä taloudellisia vaikutuksia, jotka on tärkeä ottaa huomioon.⁵⁶

Hallituksen esityksessä painotetaan, että uudistuksen vaikutukset kansalaisiin ja heidän oikeusturvaansa ovat etusijalla järjestelmän toimivuutta suunniteltaessa.

Liikenneviranomaisen seuraamusjärjestelmän tulee ennen kaikkea palvella koko liikennejärjestelmän tärkeintä tavoitetta. Tämä tavoite on liikenneturvallisuuden edistäminen. Liikenneviranomaiset ovat vuosien ajan muodostaneet yli puolet kaikista poliisin tietoon tulleista rikoksista ja näistä suurin osa tilastoidaan liikenneviranomaisiksi. On siis selvää, rikkomusmäärien ollessa näin suuria, että seuraamusjärjestelmän toimivuudella on suuri merkitys sekä yksilön että yhteiskunnan kannalta.⁵⁷

3.3 Uudistuksen vaikutusten arviointi

Liikenneviranomaisen seuraamusjärjestelmän uudistamisella on monia eri vaikutuksia eri tahoihin. Näitä tahoja ovat muun muassa tienkäyttäjät, poliisit, syyttäjät ja tuomioistuimet. Uudistaminen vaikuttaisi myös muihin tekijöihin kuten automaattiseen liikennevalvontaan ja eri tietojärjestelmiin. Tieliikennelainsäädännön uudistaminen tulisi myös edellyttämään lain valvonnasta vastaavien viranomaisten eli poliisin, Rajavartiolaitoksen ja Tullin henkilöstön sekä hallintotuomioistuinten kouluttamista uusiin säädöksiin.

3.3.1 Vaikutukset tienkäyttäjiiin

Tieliikennelainsäädännön uudistamisen myötä liikenneviranomaisen seuraamusjärjestelmä tulisi uudistumaan ja tällä on vaikutuksia tienkäyttäjien kannalta. Hallituksen esityksen mukaan liikennevalvontajärjestelmää tehostetaan ja laajennetaan. Tätä kautta se tulisi parantamaan kaikkien tienkäyttäjien liikenneturvallisuutta. Automaattinen valvonta uudistuisi. Hallituksen esityksen mukaan valvontaa olisi mahdollista kohdentaa useiden liikennesääntöjen rikkomisiin ja taajamien liikenneturvallisuus tulisi parantumaan, sillä automaattista valvontaa kohdennettaisiin myös niihin. Tällaista automatiikkaa hyödyntämällä valvonta voidaan kohdentaa enemmän ajoneuvojen rekisteritietojen perusteella, mikä mahdollistaa viranomaisenmenettelyn edelleen automatisoinnin.⁵⁸

⁵⁶ HE 180/2017, 153.

⁵⁷ HE 180/2017, 153.

⁵⁸ HE 180/2017, 154.

Rikosoikeudellinen menettely vaihtuisi hallintomenettelyyn, joka on yksinkertaisempi ja helpommin saavutettavissa oleva menettely. Hallituksen esityksessä haittapuolena on mainittu, että näyttövelvollisuuden siirtäminen ajoneuvoikohtaisessa liikennevirhemaksussa ajoneuvon omistajalle taikka haltijalle saattaa jossain määrin heikentää omistajan tai haltijan oikeusturvaa. Esityksessä tosin perustellaan ja korostetaan, että heikennys tapahtuu silti Euroopan ihmisoikeussopimuksen ja perustuslain asettamissa reunaehdoissa eikä tämä heikennys olisi voimassa olevaan rikesakkomenettelyyn verrattuna missään nimessä merkittävä. Maksumääräyksen saanut saa myös silti uudistuksesta huolimatta edelleen viedä halutessaan asian tuomioistuimen käsiteltäväksi. Hallituksen esityksen mukaan liikennevirhemaksu tulisi olemaan kaikille sama tuloista riippumatta. Ylinopeudesta, joka olisi 21-25 kilometriä tunnissa maksu olisi 300 euroa ja ylinopeusdesta, joka olisi 26-30 ylinopeudessa maksu olisi 400 euroa. Esityksen mukaan tällä uudistuksella siirryttäisiin lähemmäs muita Pohjoismaita, sillä siirtymällä liikennevirhemaksuun myös kovemmissa ylinopeuksissa olisi mahdollista nostaa kiinnijäämisriskiä. Lisäksi virhemaksu määrättäisiin nopeammassa menettelyssä raskaan päiväsakkomenettelyn sijaan.⁵⁹

Muutoksenhaku koskien liikennevirhemaksua olisi toki edelleen mahdollinen. Ensimmäisenä toimitettaisiin oikaisuvaatimus liikennevalvojalle, joka tässä tapauksessa on poliisi, ja tämän jälkeen valvojan päätöksestä asia siirtyisi hallintotuomioistuimeen. Asian saattaminen tuomioistuimen käsiteltäväksi olisi maksullista, mutta pelkkä oikaisuvaatimus olisi maksuton. Asian käsittelystä hallinto-oikeudessa peritään tuomioistuinmaksulain 2 §:n mukaan 250 euron maksu. Muutoksenhakuasian käsittely korkeimmassa hallinto-oikeudessa maksaa 500 euroa.⁶⁰

3.3.2 Vaikutukset poliisien toimintaan

Uudistuksella olisi myös suuri vaikutus poliisin toimintaan, sillä esitutkintapakko poistuisi. Suomessa niin sanotusti vähäisetkin liikenne rikkomukset luokitellaan lähtökohtaisesti rikoksiksi ja niihin liittyy siten esitutkintapakko. Liikenne rikkomusten käsittely tulisi uudistuksen myötä nopeutumaan, sillä poliisin ei tarvitsisi enää käyttää resursseja vähäisten liikenne rikkomusten esitutkintaan. Poliisi tekisi silti edelleen arvion siitä, onko kyseessä liikenne rikos vai liikenne rikkomus. Liikenne rikokset ovat niin sanottuja virallisen syytteen alaisia rikoksia. Tämä tarkoittaa, että esitutkinnan käynnistyminen ei edellytä asianomistajan

⁵⁹ HE 180/2017, 154-155.

⁶⁰ HE 180/2017, 154-155.

syöttämispyyntöä, käytännössä rikosilmoitusta. Liikenneonnettomuuteen osallisella olisi edelleen mahdollisuus vaikuttaa liikenne rikoksen tutkinnan käynnistymiseen.⁶¹

3.3.3 Vaikutukset syyttäjien ja tuomioistuinten toimintaan

Tienkäyttäjien ja poliisien lisäksi uudistus tulisi vaikuttamaan myös syyttäjän ja tuomioistuinten toimintaan. Oikeusministeriön mukaan yksi syyteharkintaratkaisu maksoi syyttäjälle vuonna 2014 keskimäärin 322 euroa. Lisäksi syyttäjän osallistuminen tuomioistuin käsittelyyn maksoi noin 204 euroa yhtä syytettä kohden. Käräjäoikeuksien käsiteltäväksi saatettujen rikesakkojen käsittely aiheuttaa tuomioistuinlaitokselle suuria kustannuksia ja resurssien käyttöä. Rikesakot ovat esityksen mukaan viime vuosina työllistäneet tuomioistuimia noin 200 kertaa vuodessa ja enimmillään rikesakkoasioita on käsitelty tuomioistuimissa noin 450 kertaa. Vuonna 2014 rikosasian käsittely kirjallisessa menettelyssä käräjäoikeudessa kustansi tuomioistuinlaitokselle noin 595 euroa ratkaisua kohden ja istuntokäsittely noin 850 euroa ratkaisua kohden. Oikeusministeriön mukaan käräjäoikeuden käsiteltäväksi saatetun rikesakon käsittelyn kustannus on syyttäjälle ja tuomioistuimelle laskennallisesti 1376 euroa. Rikesakon käsittelystä syyttäjälle ja tuomioistuinlaitokselle aiheutuva kustannus on siten noin 275 000 - 620 000 euroa vuodessa. Tulee huomioida, että nämä luvut ovat maksimiarvioita, koska liikenne rikkomukset usein ovat keskivertoratkaisuja yksinkertaisempia. Siitä huolimatta suuria rahamääriä ja resursseja kuluu niiden käsittelyyn.⁶²

3.3.4 Vaikutukset koskien muutoksenhakua ja hallinto-oikeutta

Kuten jo aikaisemmin on mainittu, jos liikennevirhemaksu tulee käyttöön, muutoksenhaku tulisi tapahtumaan käräjäoikeuksien sijaan hallinto-oikeudessa. Oikeusministeriön mukaan keskimääräisen asian käsittely hallinto-oikeudessa maksoi vuonna 2014 tuomioistuimelle noin 1 620 euroa. Jos muutoksenhaku siirrettäisiin hallinto-oikeuksiin, tulisi lukuihin lisätä poliisin kustannuksia prosessiin osallistumisesta. Hallinto-oikeuksissa käsiteltävien liikennevirhemaksuihin liittyvien muutoksenhakuasioiden lukumäärää on mahdotonta arvioida ennalta. Lisäksi sen arvioiminen, minkä tuomiopiirin alueella asioita tulisi käsittelemään, on vielä hankalampaa. Jos kuitenkin liikennevirhemaksujen muutoksenhakuasioita käsiteltäisiin saman verran hallinto-oikeuksissa kuin tällä hetkellä yleisissä tuomioistuimissa

⁶¹ HE 180/2017, 155-158.

⁶² HE 180/2017, 159-160.

käsitellään rikesakkoasioita, laskennallinen vuosikustannus hallinto-oikeuksille olisi hallituksen esityksen esittämän arvion mukaan yhteensä noin 64 000 - 143 000 euroa vuodessa.⁶³

Muutoksenhakufoorumien suhteen on paljon kysymyksiä. Suuria rikkomusmassoja hallinnoidaan automaattisessa valvonnassa ja merkityksellistä tällöin on, säädetäänkö muutoksenhakufoorumiksi rikkomuksen tapahtumapaikka vai rikkomuksen määränneen poliisiyksikön toimipaikka. Hallitus esittää, että oikaisuvaatimukseen annetusta liikennevirhemaksua koskevasta päätöksestä tehty valitus olisi tehtävä 30 päivän kuluessa päätöksen tiedoksisaannista siihen hallinto-oikeuteen, jonka tuomiopiirissä viranomaisen päätös on tehty. Automaattisessa liikennevalvonnassa päätös tehdään usein muualla kuin tekopaikan poliisilaitoksessa. Tämän hetkinen tilanne on se, että Helsingin poliisilaitos määrää automaattisessa liikenteenvalvonnassa kaikki ehdolliset rikesakot. Jos siis ajoneuvokohtaista liikennevirhemaksua koskevat päätökset tehtäisiin jatkossakin Helsingin poliisilaitoksessa, muutoksenhaku keskittyisi Helsingin hallinto-oikeuteen. Asioiden lukumäärää on vaikea arvioida, mutta tämä loisi suuren paineen pelkästään yhdelle hallinto-oikeudelle. On selvää, että muutoksenhaku rikkomusasioissa lisääntyy, jos asioiden kokonaismäärä lisääntyy tulevaisuudessa ja samoin jos rikkomusten kokonaismäärä vähenee, muutoksenhaku myös vähenee. Voimaan tulleella tuomioistuinmaksulaille on valitusten määrää vähentävä vaikutus.⁶⁴

3.3.5 Vaikutukset tietojärjestelmiin

Jos esitys astuu voimaan, vaikuttaisi se eri virastojen tietojärjestelmiin, kuten esimerkiksi liikenteen turvallisuusviraston tietojärjestelmiin. Tämän hetkinen tilanne on se, että poliisin ja tuomioistuinten tekemiä ajokieltoja hallinnoidaan turvallisuusviraston ajoneuvoliikennetietojärjestelmässä ja lisäksi virasto myös ohjeistaa ja kouluttaa tietojärjestelmäasioissa poliisia. Liikenteen turvallisuusvirasto ei voi määrätä ajokieltoja, mutta virasto tarvitsee ajokieltotiedot ajo-oikeuksien voimassaolon varmistamiseksi. Nykyinen tietojärjestelmäratkaisu, jossa ovat mukana poliisi, liikenteen turvallisuusvirasto ja tuomioistuimet, aiheuttaa hallinnollista hitautta järjestelmiä koskevassa päätöksenteossa ja jatkuvia yhteensovittamistarpeita sekä kustannuksia. Hallituksen esityksessä perustellaan, että jos esityksen ajokieltomenettelyt toteutetaan nykyisiin tietojärjestelmäratkaisuihin

⁶³ HE 180/2017, 154-155.

⁶⁴ HE 180/2017, 154-155.

perustuen, se voisi lisätä tietojärjestelmäratkaisun monimutkaisuutta eikä edistäisi poliisin toiminnan kehittämistä sen omiin tarpeisiin perustuen.⁶⁵

Kun tällaista tietojärjestelmämuudistusta suunnitellaan, tulee arvioida ajokieltojen hallinnoinnin siirtämistä poliisin järjestelmiin. Tämä uudistus joka tapauksessa tulee edellyttämään muutoksia poliisin järjestelmiin. Näihin liittyen ajokieltojen hallintointiin liittyvät tietojärjestelmämuutokset voisi olla tarkoituksenmukaista toteuttaa kokonaisuudessaan suoraan poliisin omiin järjestelmiin. Hallitus esityksessään korostaa, että on tärkeää saavutettavien hyötyjen osalta ottaa huomioon pidemmän aikavälin hyödyt viranomaistoiminnan sujuvuudelle sekä tiedon siirron ja käytettävyyden kannalta. Joka tapauksessa eri tietojärjestelmiä on järkevää yhteen sovittaa sakkomenettelyn laajentamista koskevan hankkeen tietojärjestelmämuutosten kanssa.⁶⁶

3.3.6 Vaikutukset rikosuhrimaksuihin

Yksi uudistukseen liittyviä asioita on rikosuhrimaksu. Rikosuhrimaksusta annetun lain (669/2015) 2 § säädetään seuraavalla tavalla. Rikosuhrimaksun on velvollinen suorittamaan se, joka tuomitaan rangaistukseen rikoksesta, josta ankarin säädetty rangaistus on vankeutta. Maksuvelvollisuutta ei ole, jos tekijä on rikoksentekohetkellä ollut alaikäinen eli alle 18-vuotias. Rikosuhrimaksun on velvollinen suorittamaan myös oikeushenkilö, joka tuomitaan yhteisösakkoon. Rikosuhrimaksu on 40 euroa, jos rangaistus tuomitaan yhdestä tai useammasta rikoksesta, joista vähintään yhdestä säädetty ankarin rangaistus on vankeutta enintään kuusi kuukautta. Maksu on 80 euroa, jos rangaistus tuomitaan yhdestä tai useammasta rikoksesta, joista vähintään yhdestä säädetty ankarin rangaistus on vankeutta enemmän kuin kuusi kuukautta. Oikeushenkilölle määrättävä maksu on 800 euroa.⁶⁷

Esityksen mukaan erilaisista rikoksista tuomittiin noin 158 000 henkilöä vuonna 2012. Lukuun sisältyy myös henkilöt, joille syyttäjä määräsi summaarisessa menettelyssä sakkorangaistuksen rikoksesta, josta ankarin säädetty rangaistus on vankeutta. Tuomioistuimessa tuomittuja oli noin 54 000 henkilöä ja rangaistusmääräysmenettelyssä noin 103 000 henkilöä. Liikenneturvallisuuden vaarantamisesta annettiin noin 79 000 rangaistusmääräystä. Tieliikenne rikokset ovat suurin osuus kertyneistä rikosuhrimaksuista. Hallituksen esityksessä (HE 293/2014 vp.) arvioidaan suurimmaksi laskennalliseksi maksukertymäksi 4,12 miljoonaa euroa. Tästä summasta liikenneturvallisuuden vaarantamisrikoksia on noin 3,2 miljoonaa euroa. Rikosuhrimaksukertymän kannalta voisi olla

⁶⁵ HE 180/2017, 158-159.

⁶⁶ HE 180/2017, 158-159.

⁶⁷ HE 180/2017, 161.

ongelmallista se, jos ylinopeudesta määrättäisiin tulevaisuudessa liikennevirhemaksu 21-30 kilometrillä tunnissa ylityksistä. Tämän hetken tilanne on, että liikenneturvallisuuden vaarantamisesta määrätään päiväsakkorangaistus noin 45 000 kertaa vuodessa. Ylinopeusrikos 21-30 kilometrillä tunnissa on noin 57 prosenttia kaikkien rangaistusmääräysten kokonaismäärästä. Rikosuhrimaksun kertymäarvio 21-30 kilometriä tunnissa ylinopeusrikoksista on esityksen mukaan arviolta noin 1,8 miljoonaa euroa. Se on siis noin 44 prosenttia koko maksukertymästä, mikä on todella suuri osuus.⁶⁸

3.3.7 Resurssien käytön tehostaminen

Hallituksen esityksen tilastotietojen mukaan vuonna 2014 vastustettuja ehdollisia rikesakkoja oli yhteensä noin 14 000 kappaletta. Tällä hetkellä kaikki vastustetut rikesakot poistetaan poliisin nykyisestä järjestelmässä poliisin päällystöesimiehen allekirjoituksella. Jos ehdollisista rikesakoista ja vastustamisjärjestelmästä luovuttaisiin eikä päällystöesimiehen allekirjoitusta tarvittaisi, säästäisi tämä sisäministeriön arvion mukaan poliisin resursseja noin 0,1 henkilötyövuoden verran. Uuteen liikennevirhemaksuun siirryttäessä voitaisiin maksun määräämistä ja täytäntöönpanoa tehostaa.⁶⁹

Kun katsellaan hyötyjä ja haittoja nykyisen rikesakkojärjestelmän ja uuden liikennevirhemaksujärjestelmän käyttöönoton välillä, on tärkeää pohtia, voisiko seuraamuksen, rikesakon tai hallinnollisen maksun, varsinaisena määrääjänä olla joku muu kuin poliisi. Jos seuraamuksen määräämisvastuuta siirrettäisiin pois poliisilta ja rikesakosta taikka hallinnollisesta maksusta huolehtisi joku muu poliisin henkilökuntaan kuuluva, voitaisiin poliisimiesten työresursseja suunnata vakavampien rikkomusten selvittämiseen. Hallituksen esityksessä on otettu vertailevaksi esimerkiksi verohallinnon sihteerit. Verohallinnon sihteerit tekevät sanktioluonteisia veronkorotuspäätöksiä. Näin ollen perustellaan, että virhemaksun tai rikesakon määrääjänä voisi teknisesti olla myös poliisissa työskentelevä toimistosihiteeri. Poliisipäällystö olisi silti vastuussa virhemaksujen määräämisen valvonnasta.⁷⁰

Liikennevirhemaksun lähettämiseen ei tarvittaisi poliisikoulutettua henkilöä, vaan lähettäjänä voisi olla myös toimistosihiteeri. Tätä perustellaan eduksi myös sillä, että sisäministeriön mukaan toimistosihiteerien palkkakulut ovat noin 20 % edullisemmat kuin poliisien. Tämä voidaan toki nähdä myös negatiivisena, sillä toimistosihiteerien työtehtävät lisääntyisivät, mutta nousisiko palkka välttämättä sen mukaisesti. Poliisilaitoksen resursseja voitaisiin säästää myös sillä, että automaattisen liikennevalvonnan seurauksena määrättyjä rikesakkoja

⁶⁸ HE 180/2017, 161.

⁶⁹ HE 180/2017, 156.

⁷⁰ HE 180/2017, 156-157.

tai virhemaksuja ei tarvitsisi jatkossa antaa tiedoksi poliisilaitoksella virka-apupyynnöiden perustella. Vuonna 2014 poliisilaitokset käsitelivät noin 21 000 tällaista virka-apupyynnöitä ja on arvioitu, että yhden pyynnön käsittely vie poliisilaitoksella noin 0,5-1 tuntia. Jos automaattivalvontaan liittyviä virka-apupyynnöitä ei olisi, toisi se poliisille resurssisäästöjä noin 5-10 henkilötyövuotta.⁷¹

3.3.8 Vaikutukset automaattiseen valvontajärjestelmään

Hallinnollisen sanktiojärjestelmä mahdollistaisi nykyistä kattavamman tieliikenteen automaattisen valvontajärjestelmän. Valvonnan alaa laajennettaisiin ja siten määrättävien seuraamusten määrä lisääntyy. Sakoista tai maksuista saatavien tulojen muutokset riippuvat sakotuskynnyksestä ja siitä, mitä liikennesanktioita automaattisesti valvottaisiin. Arvion mukaan järjestelmän muuttamisella ei olisi välittömiä vaikutuksia tulokertymään.⁷²

Kun järjestelmä edelleen automatisoituu ja seuraamusten määrääminen nopeutuu, on mahdollista, että tulevaisuudessa kyetään käsittelemään enemmän rikkomuksia. Toisaalta kiinnijäämisriskin kasvaessa rikkomusten määrä kokonaisuudessaan vähenee. Poliisihallitus on arvioinut, että poliisin fyysinen liikennevalvonta ei ole tulevaisuudessa lisääntymässä. Tämä vaikuttaa heikentävästi kiinnijäämisriskiin ja liikenneturvallisuuteen. Automaattisen liikennevalvonnan lisääminen ja automatisoituvan prosessin hyödyntäminen kompensoivat tilannetta ja liikenneturvallisuustilanne Suomessa pysyisi vähintään nykyisellä tasolla. Taajamien automaattivalvonnan lisääntyessä liikenneturvallisuustilanne paranisi.⁷³

3.3.9 Vaikutukset koskien oikeusturvaa ja oikaisuvaatimusta

Hallinnollista järjestelmän kannalta keskeistä on oikeusturvan toteutuminen ja erityisesti muutoksenhakumahdollisuuden takaaminen pyrkien samalla järjestelmän yksinkertaisuuteen. Pelkästään viranomaisten työmäärän vähentämiseen ja kustannussäästöihin pyrkiminen menettelyä yksinkertaistamalla voi vaarantaa järjestelmän johdonmukaisuuden ja oikeusturvan toteutumisen. Hallinnollisen sanktiojärjestelmän kohdentaminen sellaisiin

⁷¹ HE 180/2017, 157.

⁷² HE 180/2017, 157.

⁷³ HE 180/2017, 157.

rikkomuksiin, joiden kohdalla menettelyn yksinkertaistaminen saattaisi vaarantaa teosta epäillyn oikeusturvan, ei ole mahdollinen.⁷⁴

Hallituksen esityksessä korostetaan erityisesti oikaisuvaatimuksen etuja. Oikaisuvaatimuksen perustellaan olevan yksinkertaisempi muutoksenhakukeino. Hallinnollisessa järjestelmässä ensimmäinen muutoksenhakukeino olisi siis oikaisuvaatimus määräyksen antaneelle viranomaiselle. Tämä olisi nopeampaa ja helpompaa, sillä päätöksen antaneella viranomaisella on parhaat mahdolliset tiedot ja resurssit ratkaista asia joutuisasti ja oikeudenmukaisesti. Päätöksen antaneen viranomaisen on helppo korjata selvät virheet. Sisäministeriö sekä Poliisihallitus uskovat, että oikaisumenettely laskisi kynnystä hakea muutosta liikenne rikkomuksiin. Lisääntyvä muutoksenhaku kuormittaisi poliisia ja hallintotuomioistuimia entistäkin enemmän, ellei sitä muuteta. Sisäministeriö arvioi, että liikennevirhemaksujärjestelmän käyttöönotto voisi johtaa vuosittain yli 10 000 oikaisuvaatimukseen. Oikaisuvaatimusten käsittely edellyttää henkilöresursseja. Oikaisuvaatimuksesta saatuun viranomaispäätökseen olisi muutoksenhakumahdollisuus tuomioistuimeen. Hallintoasiassa valitetaan hallinto-oikeuteen.⁷⁵

Tällä hetkellä automaattisessa valvonnassa määrättyjä rikesakkoja vastustetaan noin 8 prosentissa kaikista tapauksista. Jos liikennevirhemaksuja koskevia oikaisuvaatimuksia (ajoneuvon omistaja tai haltija ei ollut rikkomushetkellä ajoneuvon kuljettaja) tulisi saman verran kuin nykyisen ehdollisen rikesakon vastustamisia, pysyisi näiden käsittelyyn käytettävä aika viranomaisessa samana. Myös kirjallisen huomautuksen tai ehdollisen rikesakon antamiseen kuluva aika nimetylle kuljettajalle olisi arviolta sama virhemaksun antamiseen kuluvan ajan kanssa. Hallitus on esityksessään maininnut, että tiedostetaan se, että ehdollisen rikesakon järjestelmässä ajoneuvon tosiasiallisen kuljettajan ilmoittamisprosentti on korkea. Ajoneuvon haltija tai omistaja ilmoittaa tiedustelukirjeessä poliisille ajoneuvon todellisen kuljettajan noin 80 % tapauksista.⁷⁶

3.3.10 Vaikutukset puuttumiskynnykseen

Jos seuraamusjärjestelmää lähdetään uusimaan tulee arvioida myös sitä, onko nykyinen puuttumiskynnys ylinopeuksien valvonnassa ja seuraamusten määräämisessä riittävä. Poliisihallitus on ohjeistanut rikesakon määräämisrajaksi 7 kilometriä tunnissa ylinopeuden. Jos nopeusrajoituksen ylitys on alhaisempi kuin 7 kilometriä tunnissa, annetaan huomautus. Puuttumiskynnyksen alentaminen ei välttämättä lisää määrättävien seuraamusten määrää.

⁷⁴ HE 180/2017, 157-158.

⁷⁵ HE 180/2017, 157-158.

⁷⁶ HE 180/2017, 157-158.

Jos liikennevirhemaksu määrättäisiin nykyistä alhaisemmista nopeusrajoituksen ylittämistä, saattaisi rangaistusmääräysten lukumäärä vähentyä mahdollisen yleisen nopeuskäyttäytymisen muutoksen seurauksena. Puuttumiskynnyksen alentaminen saattaisi esityksen mukaan siten vähentää työläämmän rangaistusvaatimusmenettelyn käyttöä ja samalla edistää liikenneturvallisuutta.⁷⁷

3.3.11 Vaikutukset kustannuksiin

Tämä liikennevirhemaksujärjestelmään siirtyminen aiheuttaisi myös poliisille tietojärjestelmien uusimista ja siihen kuuluvia uusimiskuluja. Hallitus on esityksessään arvioinut, että siinä tapauksessa, jos toteutuksessa voidaan hyödyntää jo olemassa olevia tietojärjestelmiä, alustavat kustannukset olisivat arviolta noin 300 000 - 500 000 euroa. Jos toteutus sen sijaan edellyttää kokonaan uutta tietojärjestelmää rekistereineen, alustava kustannusarvio nousisi noin 2,5 miljoonaan euroon. On lisäksi otettu huomioon, että järjestelmän uusimisesta aiheutuvia kuluja lisäisivät myös liikennevirhemaksulomakkeiden painatus ja lomakemuutoksista seuraavat kustannukset. Tarkkoja tietojärjestelmäkustannuksia ei tietenkään voida luotettavasti arvioida ennen kuin uutta menettelyä tarkentavat määrittelyt on tehty ja toteutuksen edellyttämä mahdollinen tarjouskilpailu järjestetty.⁷⁸

4 Johtopäätökset

Hallituksen esityksen tavoitteena on luoda uusi tieliikennettä koskeva laadukas säädöskokonaisuus, joka huomioi nykyistä paremmin liikenneturvallisuuden ja kansalaisten oikeusturvan sekä uudistaa liikenne rikkomuksia ja -rikoksia koskevan rangaistusjärjestelmän. Tarkoituksena on saada kaikki tienkäyttäjät toimimaan mahdollisimman yhdenmukaisesti ja ennakoitavasti, jotta onnettomuuksilta parhaan mukaan välttyttäisiin. Lisäksi liikenteen tarpeellista sujuvuutta ja kaikkien liikenteeseen osallistuvien tasapuolisia liikkumisen mahdollisuuksia korostetaan esityksessä.

Uudistukseen johtaneita syitä on useita. Nykyinen lainsäädäntö on vanhentunutta, eikä se vastaa nyky-yhteiskuntamme tarpeita esimerkiksi digitalisaation tai automaation kehittymisen saralla. Nykyinen lainsäädäntö on tulkinnanvaraista ja puutteellista ja tästä pyritään uudistuksen avulla pääsemään eroon. Liikenneturvallisuus on yksi tärkeimpiä seikkoja, jota tässä esityksessä korostetaan ja sen parantaminen on ollut yksi suurimmista syistä, miksi uudistukseen

⁷⁷ HE 180/2017, 156.

⁷⁸ HE 180/2017, 158-159.

on ylipäänsä ryhdytty. Uudistuksella pyritään parantamaan liikenteen sujuvuutta sekä tienkäyttäjien yhdenvertaisuutta. Kaupungistuminen, väestön ikääntyminen, tieliikenneverkko ja sen tila, erilaiset kustannukset, ajoneuvojen ja kuskien lisääntyminen sekä polkupyörä- ja raitoliikenne ovat lisäksi olleet vaikuttavia tekijöitä tämän uudistuksen takana.

Uudistus tuo mukanaan monia vaikutuksia. Liikenneturvallisuuden luvataan kasvavan. Kustannukset tulevat tietyin osin lisääntymään ja tietyin osin vähentymään. Esimerkiksi kameroita ja liikennemerkkejä tullaan lisäämään, mikä tulee kasvattamaan kustannuksia. Tämän seurakseen tosin liikenneonnettomuuksien uskotaan vähentyvän, mikä taas pienentää kustannuksia. Liikenteenohjaukseen tulee muutoksia ja liikennettä pyritään sujuvoittamaan. Lainsäädäntöä pyritään yksinkertaistamaan. Lisäksi ympäristöön tullaan vaikuttamaan välillisesti.

Liikenne rikkomusten seuraamusjärjestelmä tulee myös uudistumaan esityksen myötä. Nykyinen rikesakko ja sakkomenettely poistuu ja tilalle tulee niin sanottu liikennevirhemaksu. Se on kiinteä maksu, joka tullaan määräämään teon moitittavuuden mukaan. Esityksessä korostetaan liikenne rikkomuksen ja liikenne rikoksen eroa. Nämä kaksi käsitettä tullaan erottamaan enemmän toisistaan. Rikoslain 23 luku ja liikenne rikokset tulevat pysymään samana, mutta liikenne rikkomuksia pyritään erottamaan rikoksista. Aiemmin mainittu liikennevirhemaksu tulotaisiin määräämään nimenomaan liikenne rikkomuksista. Liikennevirhemaksu on saman suuruisen kaikille tuloista riippumatta, suuruudeltaan noin 20-400 euroa. Korkein mahdollinen maksu määrätään ylinopeudesta. Rikosoikeudellinen menettely tulisi siis vaihtumaan niin sanottuun hallinnolliseen menettelyyn. Viranomaisresursseja pyritään tehostamaan ja sanktiojärjestelmää yksinkertaistamaan.

Uudistus tuo mukanaan muutoksia myös viranomaisten näkökulmasta. Muutosta ei haeta enää valittamalla vaan siihen pyydetään oikaisua. Oikaisusta voi valittaa hallinto-oikeuteen ja hallinto-oikeuden päätöksestä korkeimpaan hallinto-oikeuteen.

Liikennevirhemaksua koskevan päätöksen täytäntöönpanosta huolehtisi Oikeusrekisterikeskus

Eri viranomaisten kuten poliisien, syyttäjien ja tuomioistuinten kannalta uudistus tuo mukanaan useita muutoksia. Esitutkintapakko tulisi poistumaan. Tätä myötä liikenne rikkomusten käsittely nopeutuu ja poliisien vähäiset resurssit voidaan keskittää enemmän vakavien rikosten tutkimiseen. Lisäksi hallituksen esityksessä nostettiin esiin kysymys, voisiko sakon määrätä joku muu poliisin henkilökuntaan kuuluva henkilö kuin itse poliisi. Syyttäjien ja tuomioistuinten kustannukset ja resurssien käyttö tulisi pienentämään. Lisäksi uudistuksen myötä virastojen tietojärjestelmiä tulotaisiin uudistamaan.

Tärkeitä asioita, joita esityksessä tuotiin esille koskien liikenne rikkomusten seuraamusjärjestelmän uudistumista olivat oikeusturvan säilyttäminen ja edelleen

liikenneturvallisuuden parantaminen. Muutoksenhaku tulee muuttumaan yksinkertaisemmaksi ja nopeammaksi, mutta esityksessä korostettiin, että tämä ei silti tule vaikuttamaan oikeusturvaan heikentävällä tavalla. Lainsäädäntöä pyritään yksinkertaistamaan ja liikenne- ja viestintäministeriön esittämää koskevaa menettelyä nopeuttamaan. Tästä seuraa ylimääräisen työmäärän väheneminen sekä resurssien ja kustannuksien pieneneminen.

5 Yhteenveto

Opinnäytetyön valmistumishetkellä hallituksen esitys eduskunnalle tieliikennelaiksi ja eräiksi siihen liittyviksi laeiksi oli edelleen käsittelyvaiheessa. Käsittelyvaiheeksi oli merkattu niin käsittely valiokunnassa kuin asiantuntijakuulemiset.

Eduskunnalle esitys annettiin 23.11.2017 liikenne- ja viestintäministeriön toimesta. Hallituksen esityksen antamisesta ilmoitettiin täysistunnossa 24.11.2017. Asiaa on käsitelty täysistunnossa 30.11.2017 ja samana päivänä asia myös lähetettiin liikenne- ja viestintävaliokuntaan, jolle perustuslakivaliokunnan ja lakivaliokunnan on annettava lausunto.⁷⁹

Valiokuntakäsittely aloitettiin 4.12.2017. Asiaa käsitellään liikenne- ja viestintävaliokunnassa, lakivaliokunnassa sekä perustuslakivaliokunnassa. Viimeisin päivitys asian käsittelyn aikatauluun on tullut 3.5.2018, kun lakivaliokunnassa on kuultu erästä asiantuntijaa kyseisen asian tiimoilta. Hallituksen esityksessä on arvioitu, että lait on tarkoitettu pääosin tulemaan voimaan vuoden 2019 aikana.⁸⁰

⁷⁹ Eduskunta 2018.

⁸⁰ Eduskunta 2018.

Lähteet

Kirjallisuus ja artikkelit

Linna, T. 1957-2017. Oikeutta: Oikeudenkäynnistä täytäntöönpanoon, juhlaulkaisu. Helsinki: Alma Talent Oy.

Tolvanen, M. 2017. Tieliikenteen käsikirja 2017. Helsinki: Edita Publishing Oy.

Virallislähteet

HE 180/2017 vp. Hallituksen esitys eduskunnalle tieliikennelaiksi ja eräiksi siihen liittyviksi laeiksi.

Muut lähteet

Eduskunta. 2018. Hallituksen esitys eduskunnalle tieliikennelaiksi ja eräiksi siihen liittyviksi laeiksi. Viitattu 3.5.2018. https://www.eduskunta.fi/FI/vaski/Kasittelytiedot-Valtiopaivaasia/Sivut/HE_180+2017.aspx

Helsingin yliopisto. 2016. Kriminologian ja oikeuspolitiikan instituutti: Rikollisuustilanne 2015. Viitattu 22.1.2018. <https://www.helsinki.fi/fi/uutiset/talous-yhteiskunta/rikollisuustilanne-ja-seuraamusjarjestelma-2015>

Liikenne- ja viestintäministeriö. 2014. Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisuja 35/2014. Viitattu 5.3.2018. http://julkaisut.valtioneuvosto.fi/bitstream/handle/10024/78805/Julkaisu_35-2014.pdf?sequence=1&isAllowed=y

Liikenneturva. 2016. Liikenneturvan ennakkotiedot 2016. Viitattu 20.1.2018. <https://www.liikenneturva.fi/fi/tutkittua/ajankohtaiset-tilastot>

Liikennevirasto. 2016. Liikenneonnettomuudet maanteillä vuonna 2016. Viitattu 1.3.2018. https://julkaisut.liikennevirasto.fi/pdf8/lti_2017-10_liikenneonnettomuudet_maanteilla_2016_web.pdf

Tilastokeskus. 2015. Ajoneuvokanta vuosina 1980-2015. Viitattu 20.1.2018. http://www.stat.fi/til/mkan/2015/mkan_2015_2016-03-23_tie_001_fi.html

Kuviot

Kuvio 1: Tieliikenteen kustannukset (Tolvanen 2017, 41.)	10
--	----

Taulukot

Taulukko 1: Tielikenteessä kuolleet 2006-2015 (HE 180/2017, 12.)	12
--	----