



Syytetystä syytön

Oli huhtikuinen aamu. **Jouni** ajoi raitiovaunua Helsinginkatua pitkin ja lähestyi oikealle johtavaa Läntisen Brahenkadun risteystä. Hän kytki suuntavalon ja hiljensi raitiovaununsa nopeutta.

Raitiovaunun oikealla puolella ajoi **Ville** henkilöautollaan. Hänen tarkoituksenaan oli jatkaa matkaa risteyksessä suoraan ajaen. Satoi hienokseltaan lunta, ajoradan pinta peitti ohut loskakerros.

Niin auton kuin sen rinnalla vasemmalla olevan raitiovaununkin nopeus laski merkittävästi ennen risteystä. Sitten raitiovaunu lähti

Lainsäädännöllisesti raitiovaunu ei ole ajoneuvo, mutta ei se ole junakaan. Raitiovaunu painaa matkustajineen 25 000 kiloa. Sillä on merkittäviä erioikeuksia liikenteessä. Ajoneuvon väistämismäärästä raitiovaunun suhteen oli jo yksi korkeimman oikeuden päätös. Miksi se ei riittänyt vaan tarvittiin vielä toinen?

OLAVI LEMPINEN • MARKKU PAKARINEN, piirros

kääntymään. Ville törmäsi autolleen sen oikeaan kylkeen, johon tuli noin puolitoista metriä pitkä painauma. Henkilöauton vasen etuosa painui kasaan.

Täsmälleen samanlainen kolari oli tapahtunut samassa paikassa aikaisemmin. Se päättyi korkeimpaan oikeuteen periaatteellisenä väistämiskysymyksenä. Syylliseksi kat-

sottiin raitiovaunun kuljettaja.

Jounin ja Villen kolaroinnin vastuasian olisi siis luullut olevan selvääkin selvempi, mutta näin ei ollutkaan. Se ei johtunut siitä, että aikaisempi KKO:n päätös oli 17 vuotta vanha. Korkeimman oikeuden päätökset eivät vanhene.

Alkoi yli kaksi vuotta kestänyt oikeusprosessi. Selvältä vaikuttavan asian teki epäselväksi se, että laki oli muuttunut edellisestä päätöksestä.

Oliko myös tämän pykälän sisältö muuttunut? Jos ei ollut, ajoneuvon kanssa samaan suuntaan kulkevan ja ajoneuvon editse oikealle kääntyvän raitiovaunun kuljetta-

jan tuli tällöin väistää suoraan ajavaa autoa.

Poliisipäällystä edustavan komisarion näkemyksen mukaan pykälän sisältö oli muuttunut. Väistämismisvelvollinen oli suoraan ajavan ajoneuvon kuljettaja.

Sakotuksen kohde vaihtui

Sitä emme tiedä, montako sakkoa poliisi oli ennen Jounin ja Villen yhteenajoa kirjoittanut tällaisissa kolareissa autoa ajaneille. Joka tapauksessa syyttäjäporras oli asiasta samaa mieltä kuin poliisikin. Vai oliko poliisin näkemys todellisuudessa peräisinkin syyttäjäpuolelta?

Jounin ja Villen tapauksessa selkeä "autoilijan syyllisyys" -linja oli sen verran pehmentynyt, että syylliseksi epäiltynä kuulusteltiin sekä autoa ajanutta Villeä että raitiovaunua ajanutta Jounia.

Syyttäjä syytti kuitenkin ainoastaan autoa ajanutta Villeä.

Alioikeus ei kuitenkaan ollut samoilla linjoilla. Se totesi, että Ville ei ollut syyllinen kolarin. Alioikeus perusteli päätöstään TLL 14 §:n samamuodoilla.

Tieliikennelain 47 § määrää raitiovaunun kuljettajan noudattamaan soveltuvin osin ajoneuvon kuljettajia koskevia säännöksiä, "jollei 14 §:stä muuta johdu".

Mitä 14 §:ssä sitten sanotaan? Sen viimeisessä momentissa vapautetaan raitiovaunun kuljettaja tietystä ajoneuvon kuljettajaa koskevasta velvoitteista. Raitiovaunun kuljettajan ei tarvitse tasarvoisessa risteyksessä väistää samanaikaisesti oikealta tulevaa ajoneuvoa eikä vasemmalle kääntyessään vastaan tulevaa liikennettä. Raitiovaunun kuljettajan ei tarvitse risteyksessä kääntyessään väistää risteävää tietä ylittävää polkupyöräilijää, mopoilijaa eikä jalankulkijaa. Näitä ei tarvitse väistää myöskään silloin, kun he käyttävät tien reunaa ja raitiovaunu risteyksen ulkopuolella joko poistuu ajoradalta tai muutoin ylittää sen.

Jounin ja Villen kolarissa ei ollut kyse edellä mainituista tilanteista.

Asia eteni hovioikeuteen. Se oli alioikeuden kanssa samaa mieltä. Asian periaatteellisuuden perusteella korkein oikeus myönsi valituslupan.

Junaa on väistettävä aina, raitiovaunua ei

Raitiovaunun pitää pysähtyä punaisiin liikennevaloihin ja noudattaa väistämismisvelvollisuutta osoit-

tavia liikennemerkkejä. Sen pitää myös väistää muita saapuessaan "varsinaiselle" tielle niin sanotulta vähäiseltä tieltä, kuten esimerkiksi raitiovaunuhallista.

Miksi sen pitäisi väistää oikealle kääntyessään vierellään ajavaa ajoneuvoa, joka risteyksestä jatkaa suoraan?

Kysymys ei ole TLL 14:stä vaan 12. pykälästä, joka kieltää kääntyvän ajoneuvon kuljettaja aiheuttamasta "vaaraa tai tarpeetonta estettä muille samaan suuntaan kulkeville". Tämä säännös koskee myös raitiovaunua.

Korkein oikeus vapautti henkilöautoa ajaneen Villen vastuusta kolariin päätöksessään 1988:15, diaarinumero R 86/797. Siinä todetaan, että ajoneuvon kuljettaja "ei ollut velvollinen väistämään samaan suuntaan kulkenutta, risteyksessä oikealle ajoneuvon eteen kääntymässä ollutta raitiovaunua".

Tapahtumasarjassa voi nähdä lievää huumoriakin: kaksi korkeimman oikeuden päätöstä 17 vuoden välein, sama paikka, sama periaatteellinen kysymys ja sama lopputulos. Moisia päätöksiä ei muita löydy.

Yksisuuntaisella kadulla voisi syntyä vastaava väistämistilanne raitiovaunun kääntyessä vasemmalle ja auton ajaessa sen rinnalla. Se olisi peilikuva oikealle kääntymistilanteesta, mutta juridinen väistämismisvelvollisuus olisi täsmälleen samanlainen.

Suomalaisen turistien kesto-suosikkikohteessa Tallinnassa suoraan ajavien ajoneuvojen on väistettävä samaan suuntaan kulkevia, ajoneuvon editse kääntyviä raitiovaunuja. Viron lain mukainen väistämismisvelvollisuus on siis päinvastainen kuin meillä.

Epäselvyydet vievät korkeimpaan oikeuteen

Kun raitiovaunu pysähtyy korokeettomalle pysäkillä, sitä takaa lähestyvän ajorataa käyttävän ajoneuvon on automaattisesti pysädyttävä ja annettava esteetön kulku raitiovaunusta poistuville tai siihen nouseville matkustajille. Tämän säännön sisältö on yksiselitteinen.

Sitä vastoin raitiovaunun ohittamissääntö vasemmalta - niin paikallaan olevan kuin liikkuvankin - ei ole yksiselitteinen. TLL 17 §:n sisältämän pääsäännön mukaan raitiovaunu on ohitettava oikealta. Yksisuuntaisella voi ohittaa va-

semmallakin, "jos liikenneolosuhteet sen sallivat".

Lain mukaan kaksisuuntaisella tiellä raitiovaunun saa ohittaa vasemmalta siellä, "missä kiskojen sijainti sitä edellyttää, jos se voi tahtua vaaratta ja haitatta".

Samoja sanoja käytettiin jo nykyistä edeltävässä tieliikennelaisa.

Tarkoitetaanko sanonnalla "missä kiskojen sijainti sitä edellyttää", että ohituksen saa tehdä, jollei ylitä keskiviivaa?

Tämä on hyvin yleinen tulkinta, mutta ei kiistaton. Kun raitiovaunu pysähtyy pysäkillä, jotkut autoilijat ryhtyvät ohittamaan sitä vasemmalta. Tilanne muodostuu vaaralliseksi, mutta onko toiminta selkeästi laitonta?

Tämä on yksi hyvä esimerkki siitä mitä seuraa, kun lain esitoita ei ole tehty kunnolla tai niitä ei ole tehty lainkaan. Pykälästä puuttuu selitys.

Kun nyt uutta tieliikennelain kokonaisuudistusta valmistellaan, edellä kerrottu toimii hyvänä esimerkkinä siitä, miten pykälä ei pidä tehdä. **TM**

■ **ARTIKKELI** perustuu KKO:n päätökseen ja sitä edeltäneisiin hovi- ja käräjäoikeuden päätöksiin.

Jotta asian voisi saada korkeimman oikeuden käsiteltäväksi, siihen pitää saada ensin valituslupa. Lupa voidaan myöntää tavanomaisissa liikennejutuissa ennakkopäätöspäätösten, mikä tarkoittaa sitä, että lain soveltamisen kannalta muissa samanlaisissa tapauksissa tai oikeuskäytännön yhtenäisyyden vuoksi on tärkeää saattaa asia korkeimman oikeuden ratkaistavaksi.

Korkeimman oikeuden tärkein tehtävä on näiden ennakkopäätösten antaminen. Ennakkopäätöksillä eli pre-judikaateilla ohjataan muuta lainkäyttöä. Ennakkopäätökset eivät muodollisesti sido alempia tuomioistuimia, mutta todellisuudessa niitä noudatetaan oikeuskäytännössä.

Kansan suussa korkeimman oikeuden päätöksiä taitaa olla hieman enemmän kuin todellisuudessa. "Oman tapauksen" vertaamisessa KKO:n ratkaisuun kannattaa olla tarkkana, että kysymys on varmuudella samanlaisesta tapauksesta.