



Olitte väärällä puolella!

■ KAKSI henkilöautoa osui sivutain lievästi toisiinsa kohtaamistilanteessa. Poliisia ei kutsuttu paikalle.

Toisen auton tulosuunnasta katsoen ajoradan reunassa oli useampia pysäköityjä ajoneuvoja. Tielikennelain 16 § toteaa: ”Jos ajoradalla on este, on sen ajoneuvon kuljettajan, jonka puoleisella ajoradan osalla este on, tarvittaessa pysäytettävä ajoneuvonsa antaakseen vastaan tulevan sivuuttaa paikan”.

Lukijamme kuljetti sitä autoa, jonka puolella ajorataa ei ollut pysäköityjä ajoneuvoja. Asia päättyi vakuutusyhtiö Ifin käsittelyyn. Molempien ajoneuvojen kuljettajat katsottiin tapahtumaan syyllisiksi.

Vakuutusyhtiö perusteli ratkaisuaan: ”Kun ajoradan toiseen laitaan on laillisesti pysäköityjä ajoneuvoja yhtämittaiseksi jonoksi, katsotaan silloin keskiviivaksi se linjaus, joka on vapaana olevalla osuudella puolivälissä. Kumpikaan kuljettajista ei pysäyttänyt autoaan, joten katsomme kummankin kuljettajan yhtä suurelta osin aiheuttaneen vahingon”.

Kannanoton mukaan ajoradan keskiviiva siis liikkuu sivusuunnassa, jos ajoradan sivussa on pysäköityjen autojen jono. Pyysimme lähettämässämme tiedustelussa kertomaan, mihin lain pykälään näkemys sivusuunnassa liikuvasta keskiviivasta perustuu.

Kysyimme myös, montako pysäköityä autoa muodostaa sellai-



KAMERAN suunnasta ajavat autot väistävät oikealle, koska vastaan tulee liikennettä. Näinhän yleensä toimitaan tällaisessa ahtaassa paikassa. Entä jos autot olisivat jatkaneet ajoaan? Kuka olisi ollut kohtaamistilanteessa väistämisvelvollinen? Asia ei näytä olevan ihan yksiselitteinen.

sen jonon, joka saa aikaan sivusuunnassa siirtymisen, ja vaikuttaako jono-käsitteen syntymiseen ajoneuvon tai ajoneuvoyhdistelmän pituus.

Halusimme niin ikään tietää, montako metriä ajoradan reunas- sa täytyy olla pysäköidyistä autoista vapaata tilaa, jotta keskiviiva siirtyy jälleen siihen kohtaan, joka on ajoradan oikeanpuoleisen ja vasemmanpuoleisen reunan puolivälissä.

Vakuutusyhtiö ilmoitti keskiviivan siirtymisen perusteeksi ”vakiintuneen korvauskäytännön”. Muihin kysymyksiin se ei vastannut.

Kuljettajan kannalta on olennaista tietää, onko hän kohtaamistilanteessa omalla vai väärällä puolella tietä. Vakuutusyhtiö ei ilmoittanut lain kohtaa, johon keskiviivan siirtyminen perustuu. Se ei liioin täsmentänyt, milloin näin

tapahtuu. Autoilijoiden kannalta lienee kohtuutonta, jos ei etukäteen tiedetä, kenen pitää liikennetilanteessa väistää.

Edellä kerrotusta tapauksesta on jo useita kuukausia. Jos osapuolet eivät halua viedä asiaa Vakuutuslautakunnan käsiteltäväksi, rinnakkaisena vaihtoehtona on viedä juttu sellaiseen paikkaan, jossa lopputulosta ei voida perustella vakiintuneella käytännöllä vaan lain nimenomaisella pykälällä. Tämä tarkoittaa rikosilmoituksen tekemistä poliisille. Sitä kautta tapaus on mahdollista saada tuomioistuinkäsittelyyn.

Poliisi ei tosin ole kovin innostunut sellaisten kolarien tutkimisesta, joissa virkavaltaa ei ole kutsuttu paikalle silloin, kun kolari on tapahtunut. Tässä ei kuitenkaan ole kysymys epäselvästä kolaroinnista puuttuvine todistajineen vaan lain sisällöstä.



Ensimmäinen kerta

■ MONELLE juuri 18 vuotta täytäneelle nuorelle ensimmäinen yksinajo on jännittävä paikka. Ajokortti on saatu ehkä vasta edellisenä päivänä, ja ajokokemusta on autokoulussa kertynyt opettajan kanssa vain muutama sata kilometriä.

Virossa samanikäinen, juuri ajokortin saanut voi lähteä ensimmäiselle yksinajomatkalleen tuhdisti vankemmalla kokemuksella. Tarkana saattaa hyvinkin olla yli 10 000 kilometriä. Hän on voinut ajaa autoa 16-vuotiaasta lähtien ihan laillisesti.

Kuten tunnettua, vireillä on Tie liikennelain kokonaisuudistus. Toivottavasti sen yhteydessä B-ajokortin saamisikä lasketaan 16 vuoteen, kuten on muun muassa Kanadassa ja Virossa. Kortti on voimassa kaksi ensimmäistä vuotta vain tietyn kokemuksen omaavan ajokortillisen holhoojan tai tämän valtuuttaman ajokortillisen ollessa autossa mukana.

Järjestelmä tuottaa kaksi vuotta harjoitusta saaneita uusia kuljettajia liikenteeseen näiden täyttäessä 18 vuotta. Virolaisten juuri ajokortin saaneiden ajoneuvon käsittelytaidot ja ajotaidot ovat aivan toisella tasolla kuin meillä Suomessa.

Kysymys on turvallisuudesta, jota kenenkään ei luulisi vastustavan. Sitkeästi kiertävän huhun mukaan Suomen Autokoululiitto kuitenkin vastustaa lakimuutosta.

Kysyimme Autokoululiiton puheenjohtajalta **Jarmo Jokilammelta**, millaisia negatiivisia seuraamuksia siitä voisi koitua, jos Suomessa hyväksyttäisiin samanlainen laki kuin naapurimaassamme Virossa.

”Tämä väite negatiivisesta suhtautumisestamme on kyllä peräi-

sin hevosmiesten tietotoimistosta. Me emme vastusta moista lakimuutosta. Ennen yksin liikenteeseen lähtemistä ajokokemusta saataisiin näin tuhansia kilometrejä ohjatusti. Turvallisuus uusien kuljettajien ja toissijaisesti meidän kaikkien osalta lisääntyisi merkittävästi.”

Nuorilla kuljettajilla kokemattomuus tai tietämättömyys yhdistettynä riskinottoon on vaarallinen yhdistelmä. Virossa huolehditaan ennen omatoimista harjoittelua oikeiden asenteiden ja opastuksen saamisesta ammattilaisen opissa autokoulussa.

Liikenne- ja viestintäministeriön virkamiestyöryhmä ehdotti vain muutama viikko sitten, että B-ajokortin kuljettajaopetuksen aloittamisikä alennettaisiin 16 vuoteen. Saapa nähdä, kuinka uuden lain laatijat esitystä tulkitsevat.



↑ AUTOKOULULIITON puheenjohtaja Jarmo Jokilampi ei näe estettä sille, että Suomessa voisi Viron malliin tietyn edellytyksin jo 16-vuotias nuori ajaa autoa vanhemman ajokortillisen henkilön seurassa.

Sakko ei merkitse mitään

■ OIKEUSMINISTERIÖ runnoi viisi vuotta sitten läpi lakimuutoksen, jossa luovuttiin poliisin kirjoittamien sakkojen ns. muuntorangaistuksesta. Toisin sanoen, jos sakkoa ei voida periä henkilön omaisuudesta tai tuloista, hänen ei enää tarvitse välittää saamastaan rangaistuksesta, koska pelkoa vankeilaan joutumisesta ei enää ole. Kritisoimme asiaa aikanaan tälläkin palstalla.

Tilanteen muuttuminen huomattiin asianomaisissa piireissä nopeasti. Oli varmaan helpottavaa todeta, että autoa voi ajaa ilman ajokorttia pelkäämättä siitä koituvia seuraamuksia. Sama päti myymälävarkauksiin, lieviin petoksiin, ilkivaltaan, väärin henkilötietojen antamiseen poliisille ja moneen muuhunkin kolttoseen.

Kun kaksi vuotta lakimuutoksesta oli kulunut, YLE kertoi pääuutisissaan 2011, että muuntorangaistuksen poistuminen on lisännyt rikollisuutta ja johtanut kymmenen miljoonan euron tulojen menetykseen valtiolle. Oikeusministeriö vaati YLE:ä korjaamaan uutisen paikkaansa pitämättömyydenä. YLE ei korjannut.

Oikeusministeriö huomautti, että sakkoja on ylipäänsä kirjoitettu vähemmän kuin aikaisemmin. Tä-

mä piti paikkansa. Eräänä syynä oli epäilemättä monen kenttäpoliisin meille vahvistama tieto, että he eivät enää kirjoita muuta kuin olosuhteiden pakosta turhaa työtä aiheuttavia sakkolappuja henkilöille, joiden tietävät heittävänsä suoraan roskakoriin.

Ihmiset on jaettu kahteen leiriin: niihin, joiden täytyy maksaa sakkonsa, ja niihin, joiden ei täydy.

Tietämys sakkoja saaneiden riskittömästä vapaamatkustamisesta on saanut kauppiaat kerta kaikkiaan hermostumaan. Tietyt ihmiset vain kävelevät ulos kaupasta maksamatta ostoksiaan, eikä siitä seuraa heille yhtään mitään. Ennätystä pitää hallussaan mies, joka on saanut parin vuoden aikana lähes 400 sakkoa!

Oikeusministeriön vastaus tilanteeseen on se, että lakia ei tarvitse muuttaa, vaan poliisin on sakon asemesta käynnistettävä rikosilmoituksen kautta prosessi, jossa asia viedään syyttäjän kautta tuomioistuinkäsittelyyn. Siellä saatu sakko on maksettava, tai vankeus odottaa.

Näin kaukana ovat nykyajan norsunluutorneissaan istuvat kirjanoppineet siitä todellisuudesta, jossa me muut elämme.



☞ "AJOKORTTI minulla kyllä on, mutta tässä autossa on melkoisesti vikoja. Lähdin kuitenkin ajamaan, koska minulla ei ole omaisuutta eikä palkkatuloja. Joten jos kirjoitat sakon, pyyhin sillä vaikka auton takavalot pölystä."

■ **SUOMEN** tiekurjuus lisääntyy. Hallitus päätti huhtikuun alussa, että väylärahoituksesta aletaan vuosittain säästää sata miljoonaa euroa lisää. Jo nykyrahoituksella tiestön kunto on romahtanut, ja korjausvelka kasvaa koko ajan. Näyttää siltä, että syöksykiierre kiihtyy entisestään.

■ **LIIKENNE-** ja kuntaministeri **Henna Virkkunen** haluaa lisätä taksi liikenteen kilpailua. Hän pitää alan lainsäädäntöä vanhentuneena ja halusi uudistaa sitä terveen ja toimivan kilpailun vahvistamiseksi.

■ **MOPOAUTOILLA** on moninkertainen onnettomuusriski tavallisiin autoihin verrattuna. Vakuutusyhtiöiden vuoden 2012 tilastojen mukaan mopoautoille tapahtui 17 henkilövahinkoa tuhatta ajoneuvoa kohti, kun vastaava luku henkilöautoille oli viisi henkilövahinkoa.