

Pääkirjoitus:

Auto, tekniikka ja kuljetus 2/2016

Liikenneoikeudesta katoava kansanperinne

Hovioikeuksien jutturuuhkaa ollaan purkamassa kovin ottein. Valittamista kärjäoikeuksien tuomioista rajoitetaan rajusti. Jos tuomiona on sakko tai enintään neljä kuukautta vankeutta, hovioikeus ei ota asiaa käsiteltäväksi. Jokseenkin kaikki rangaistukset liikenteessä ovat sakkorangaistuksia. Vankeuteen yltävät vain ”tappoluokan” liikenne rikokset. Silti kärjäoikeuden lievätkin rangaistukset voivat olla vaikutuksiltaan tappoluokan tuomioita.

150 000 km vuodessa ajava ammattikuljettaja menettää kärjäoikeudessa ajokorttinsa kolmesta pikkurikkeestä yhtä helposti kuin 15 000 km vuodessa ajava ”konttoristi Kyynellehto”.

Ammattikuljettaja menettää ”leipäkorttinsa”, työpaikkansa, joutuu työttömäksi, ja hänen kotinsa, perheensä, vaimo, lapset menettävät elättäjänsä. Eikä se riitä. Hänen työnantajansa menettää ratkaisevan tärkeän rattaan kuljetusliikkeen toiminnassa, pienliikennöitsijä helposti 20-25% työvoimasta. Kuljetusliike ei voi siihen pysähtyä. Tilalle on hankittava korvaava kuljettaja. Saatuaan ajokortin takaisin rangaistu kuljettaja onkin pysyvästi työtön ja kotinsa, perheensä pysyvästi ilman elättäjää.

Kärjäoikeuden päätöksellä ammattikuljettajaa kohtaa länsimaisen oikeustajun murha: rangaistus kohdistuu kohtalokkaasti hänen lisäkseen moneen täysin syyttömään.

Konttoristi Kyynellehto sen sijaan kulkee taksilla tai kaverin kyydissä työpaikalleen joka säilyy, nostaa palkkaa ja jatkaa entiseen tapaan perheensä elättäjänä.

Kärjäoikeuksien ammattitaito

on liikenneasioissa tavallista kovemmalla koetuksella. Siksi vaaditaan tavan takaa ympäri maailmaa liikenneasioihin erikoistuneita tuomareita jo kärjäoikeustasolla. Liikennejärjestelmä on koneisto, jonka syiden, seurausten, syy-yhteyksien ymmärtäminen vaatii paljon käytännön kokemusta ja osaamista. Sitä ei opita lukemalla lakikirjoja yliopistossa ja istumalla kärjäoikeuksissa tuomaripöydän takana.

Lakititeen koulutukseen hakeudutaan voittopuolisesti teoriakeskeisistä lähtökohdista. Myös hyvä lukumuisti on osoittautunut eduksi. Käräjäoikeuksissa tuomiot putoilevat sitten sarjatyönä ilman suurempaa paneutumista saati huolta seurauksista. ”Peräänajaja on aina syyllinen, oli tilanne mikä tahansa” kuvaa masentavalla tavalla käräjäoikeuksien liikenneosaamista. Sieltä se on levinnyt myös liikennettä valvovaan poliisiin.

Ammattikuljettajan ja siviilikuljettajan

työpäivänsä tiellä tienaa ja hetkittäin tiellä ajavan eroja liikenneriikkomuksissa ajokilometriä kohti on selvitetty lukuisissa tutkimuksissa. Tutkimustulokset eivät kiinnosta Suomen oikeusministeriötä, eivät liioin liikenneministeriötä enempää kuin eduskuntaa ja kansan edustajakaan. Päinvastoin kuulee siltä suunnalta yleisenä mielipiteensä: ammattikuljettajan on oltava sen verran taitavampi, että tekee 150 000 km:llä vähemmän virheitä kuin siviilikuljettaja 15 000 km:llä!

Suurimmissa autoilumaissa Euroopassa oikeus on nähnyt asiat toisin. Jo 1970-luvun alusta asti on luotu virhepistejärjestelmiä, joissa on luokiteltu liikenneriikkeitä turvallisuusvaikutusten perusteella.

Liikenneturvallisuuden kannalta vaarattomiksi katsotut rikkeet rangaistaan rikemaksulla ja sakolla ilman vaikutusta ajokorttiin. Vain selkeästi vaarantavat tuottavat virhepisteitä, jotka määrättyyn määrään noustuaan johtavat ajokortin menetykseen.

Virhepistejärjestelmää on peräänkuulutettu Suomeen toistuvasti vuodesta toiseen. Turhaan. Liikenneministeriö on aina torjunut esitykset, jopa valehdellut ymmärtämättömän liikenneministerin kautta eduskunnalle, että Suomessa muka jo on virhepistejärjestelmä.

Käräjäoikeuksien jakaessa tulevaisuudessa enenevästi sarjatuomioita liikenneasioissa seurauksista välittämättä, Saksan-Ranskan tyyppisen virhepistejärjestelmän luominen on entistä tärkeämpi selkänajaksi autoilijoiden oikeusturvalle.

Virhepistejärjestelmän viipyminen on jo ohittamaton häpeä suomalaiselle oikeusjärjestelmälle.