

Liikenne ja liikenneoikeus

Liikenneoikeusyhdistys ry:n puolesta onnittelten juhlavuotta viettävää Liikennesuunnittelun Seura ry:tä (jäljempänä: LSS) kiittäen yli 15 vuotta jatkuneesta yhteistyöstä vuosittaisten seminaarien puitteissa. Kiitos myös tilaisuudesta tämän katsauksen esittämiseen Liikennevuosikirjassa.

Hyvä liikenne

Liikenne-lehden päätoimittaja Reima Lehtimäki tiedusteli vuonna 2007 eri tahojen näkemyksiä Liikenne-lehden tulevaisuuden visiosta. Silloin esitin joitakin ajatuksia liikennejuridiikan näkökulmasta, ja laadin jopa Liikenne-lehden vision, joista poimin tähän muutamia:

- Hyvä liikenne on liikenne- ja viestintäministeriön itselleen asettama päämäärä, joka voisi olla myös Liikenne-lehden visio.
- Liikennesuunnittelun perusteena on liikennepoliittinen päätöksenteko tarvittavista liikenneväylistä.
- Liikenneoikeudelliset säännökset asettavat omat vaatimuksensa esimerkiksi liikenteen ohjauksen osalta.

Nämä ajatukset olivat varmaankin osasy siihen, että LSS ja Autoliitto ry järjestivät ensimmäisen Hyvä liikenne -seminaarin 20.11.2008. Silloin valittiin pieni työryhmä perustamaan Liikenneoikeus-nimistä yhdistystä. Se perustettiin hieman pidemmällä nimellä jo seuraavan Hyvä liikenne -seminaarin yhteydessä Tieteiden talolla Helsingissä 22.1.2009. Liikenneoikeusyhdistys ry:n sääntöjen mukaan sen tarkoituksena on:

- 1) edistää liikenneoikeuden tutkimusta ja sen yleistä tuntemusta,
- 2) antaa jäsenilleen tilaisuuksia liikenneoikeuden kehittämiseen sekä tietojen ja näkemysten vaihtamiseen liikenneoikeuden ja siihen liittyvien muiden oikeuden- ja tieteenalojen välillä,

- 3) vaikuttaa liikenneoikeudelliseen lainsäädäntöön ja lain soveltamiseen.

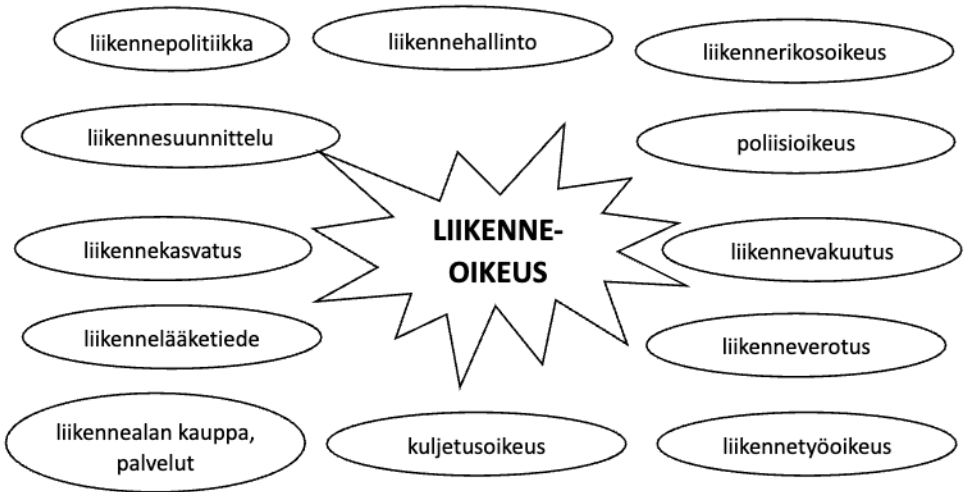
Liikenneoikeusyhdistys tilasi heti vuonna 2009 alkaen LSS:n julkaiseman Liikenne-lehden myös omille jäsenilleen. LSS:n puolelta erityisesti puheenjohtaja Pekka Ryttilä ja Reima Lehtimäki kannustuksin yhdistysten välistä yhteistyötä syvennettiin niin, että Hyvä liikenne -seminaari sovittiin järjestettäväksi vuosittain Liikenneoikeusyhdistys ry:n vuosikokouksen yhteydessä. Koronavuosina opittiin avaamaan seminaari myös etäyhteydellä osallistuville yhdistysten jäsenille.

Usean vuoden ajan järjestettiin lisäksi syksyllä kokopäiväinen Liikenne-seminaari, jota markkinoitiin myös yhdistysten ulkopuolisille tahoille. Niiden järjestämisessä olivat erityisesti Reima Lehtimäen jälkeen LSS:n toiminnanjohtajaksi tulleen Tanja von Knorringin ja silloisen puheenjohtaja Kalle Toiskallion panokset merkittäviä.

Liikenneoikeus ja liikenne

Hyvin toimiva liikenne tarvitsee oikeudellista sääntelyä ja kontrollia. Tämän sääntelyn sisältö ja kontrollin toteuttaminen yksittäistapauksissa edellyttävät muiden tieteenalojen tuottamaa tietoa liikenteen todellisuudesta. Sen todellisuuden perusteella säädetään ja sovelletaan liikenneoikeudellisia normeja.

Liikenneoikeutta ei siten voi ymmärtää oikein tuntematta muiden ammatti- ja tieteenalojen liikenteestä tuottamaa tietoa. Tällainen monitieteellinen näkökulma hyväksyy muiden tieteenalojen metodit ja itsenäisen tiedonintressin, mutta pyrkii ”kääntämään” niiden omilla käsitteillä ja termeillä tuottaman tiedon oikeustieteen ja sitä kautta lainsäätäjän ja -soveltajan ymmärrettävään muotoon. Oheinen kuvio kuvaa liikenneoikeuden yhtymäkohtia eri ammatti- ja tieteenaloille.



Kuvio 1 Liikenneoikeuden yhteyksiä eri ammatti- ja tieteenaloihin

Toisaalta liikenneoikeudessakin on omia käsitteitä ja periaatteita, jotka tulee ottaa huomioon liikenteeseen liittyvien juridisten ongelmien ratkaisemisessa. Tämä koskee erityisesti rikos- ja vahingonkorvausvastuuta liikenteessä tapahtuneista vahingoista. Ajoneuvojen automatisaatiotason edetessä näihin ongelmiin liittyy fyysikaalisen infrastruktuurin lisäksi entistä enemmän myös digitaalinen infrastruktuuri sekä tiedon ja tietoverkkojen hallinta ja hyödyntäminen. Liikenteen automaation ja tekoälyn käytön lisääntyessä on entistä tärkeämpää, että liikenteen vahinkotapauksista löytyy oikea ja riittävä tieto tapahtuman syistä ja yksityiskohdista.

Liikenneoikeusyhdistys ry on tieliikenteen automaatiota koskevassa lausunnossaan esittänyt lähtökohdaksi, että automaattiajamisen tai etähallintapalvelun tarjoajan vastuu olisi lähtökohtaisesti joko liikennevakuutuksen tavoin ankaraa vahingonkorvausvastuuta tai se vastaisi käännetyn todistustaakan mukaisesti perinteistä tienpitäjän (eli liikennejärjestelmän ylläpitäjän) vastuuta. Palvelun tarjoajien tulisi

pystyä jälkikäteen esittämään tietojärjestelmiin tallennettujen tietojen avulla koko vahinkotapahtuman kulku ajoneuvojen käyttäjille, joilla on ainakin toistaiseksi ensisijainen rikosoikeudellinen ja liikennevakuutusmaksujen muodossa toissijainen vastuu ajoneuvoilla aiheutetuista vahingoista.

Erityisesti jälkikäteen on pystyttävä osoittamaan, kenen hallinnassa ajoneuvo on milloinkin ollut ja mitä ajoneuvossa tapahtuneiden asioiden lisäksi myös ajoneuvon ulkopuolella on erilaisten sensorien perusteella tapahtunut. Nämä tiedot on saatava myös ajoneuvon ja sen tietojärjestelmien valmistajan vastuun selvittämiseksi siitä riippumatta, kuka omistaa sen tietojärjestelmän, josta tieto löytyy.

Risto Tuori

varatuomari, oik.lis.

Liikenneoikeusyhdistys ry:n puheenjohtaja