



Lakiasiat
Alf Henriksson

25.9.2003

798/90/2003

Oikeusministeriö
PL 25
00023 Valtioneuvosto

30.09.2003
ad 35/41/2002
04027:00/2002
davo

Lausuntopyyntönne 21.7.2003 OM 35/41/2002

Lausunto työryhmän mietinnöstä, joka koskee rikesakkomenettelyn yksinkertaistamista automaattisessa liikennevalvonnassa

Työryhmä ei ole tässä vaiheessa esittänyt liikennevalvonnan tai seuraamusten määrittämismenettelyyn liittyvien tehtävien siirtämistä poliisilta kunnille. Mietinnössä on kuitenkin selvitetty mahdollisuuksia siirtää automaattiseen liikennevalvontaan liittyviä tehtäviä poliisilta kunnille ja hallinnollisen maksuseuraamisjärjestelmän käyttöönottoa, mutta päädytty pääsääntöisesti kielteisiin johtopäätöksiin.

Kuntaliitto on aikaisemmissa lausunnoissaan katsonut, että vastuu liikennevalvonnasta tulee olla poliisilla. Tehtävien jakamisessa voitaisiin käyttää hyväksi pysäköinnin valvonnan menettelytapoja. Pysäköinnin valvonnassa kunta poliisin ohella valvoo ja määrää pysäköintivirhemaksuja ja pysäköinnin valvonnan yleinen järjestely tapahtuu poliisipiirin päällikön johdolla (L pysäköintivirhemaksusta 1-3 §:t). Tällaisessa järjestelmässä liikennevalvonnan yleinen johtamisvastuu säilyisi siten poliisilla ja kunta toimisi poliisin ohella valvonnassa.

Automaattisen liikennevalvonnan tulisi kunnallisen pysäköinnin valvonnan tapaan perustua kuntien vapaaehtoisuuteen. Kunnallinen vapaaehtoinen liikenteen automaattivalvonta täydentäisi poliisin valvontaa ja lisäisi kiinnijäämisriskiä. Kiinnijäämisriskin lisääntymisellä parannettaisiin liikenneturvallisuutta.

Kunnissa pidetään tärkeänä turvallisuuden edistämistä. Varsinkin suuremmissa kaupungeissa voi olla tarvetta ottaa käyttöön pysäköinnin valvonnan kaltainen kunnallinen liikennevalvontajärjestelmä sen tuomien liikenneturvallisuusetujen vuoksi. Pienemmissäkin kunnissa liikennevalvontaa voitaisiin toteuttaa esimerkiksi kuntayhtymien kautta. Varsinkin ylinopeuden voitaneen katsoa olevan liikenneturvallisuusongelma lähes kaikissa Suomen kunnissa. Monissa kunnissa onkin liikenneturvallisuuden parantamiseksi asetettu 40 km/h tai 30 km/h nopeusrajoituksia keskusta-alueille.

Hallinnollisen maksuseuraamusjärjestelmän käyttöön otto ei olisi ristiriidassa liikenneturvallisuustavoitteen kanssa. Mietinnössä on katsottu, että kameravalvonnan rahoitus tulisi toteuttaa siten, että järjestely on sopusoinnussa liikenneturvallisuustavoitteen kanssa. Kunnalliseen liikennevalvontaan liittyvä hallinnollinen maksuseuraamusjärjestelmä ei ole ristiriidassa liikenneturvallisuustavoitteen kanssa, koska tehostuneella valvonnalla lisättäisiin ennalta ehkäisevää kiinnijäämisriskiä. Ennalta ehkäisevä vaikutus on riippumaton sanktiojärjestelmästä. Hallinnollinen maksuseuraamus ei myöskään vähennä rikkomusten paheksuttavuutta. Tutkimusten mukaan lievien rikkomusten valvonnassa sanktion laadulla ei ole sanottavaa merkitystä (Matti Tolvanen; Hallinnolliset maksut vähäisten tieliikenteen rikkomusten sanktioina, Lakimies 2/2002, s. 214 ja siinä viitatu tutkimukset).

Kiinnijäämisriskin huomattavalla lisääntymisellä voidaan katsoa olevan suurempi ennalta ehkäisevä vaikutus kuin rangaistuksen juridisella nimityksellä.

Jos pysäköintivirhemaksulain kaltainen hallinnollinen maksuseuraamus otettaisiin käyttöön muissakin liikennevirheissä, voisi niistä tehdä vastalauseen suoraan kunnalliselle valvojalle, kuten nykyisin pysäköintivirhemaksusta pysäköinnin valvojalle. Esim. Helsingissä vain n. 3 % vastalauseista viedään hallinto-oikeuteen (kaupunkisuunnittelulautakunnan lausunto 11.9.2003). Uusi seuraamusjärjestelmä ei siten aiheuttaisi merkittävässä määrin lisääntyviä käsittelykustannuksia hallinto-oikeuksissa.

Jos pysäköintivirhemaksulain kaltaista haltijavastuuta ja käännettyä todistustaakkaa ei perustuslain ja kansainvälisten ihmisoikeussopimusten vuoksi katsota mahdolliseksi ottaa käyttöön muissa liikennevirheissä, voitaisiin oikeusturvatakeita lisätä myös hallinnolliseen maksuseuraamusjärjestelmään. Jos kuljettajaa ei saada valvontakuvista selvitettyksi voidaan todistajia kuulla myös hallinnollisessa maksuseuraamusjärjestelmässä. Jos rikesakkomenettelyssä ajoneuvon haltija voidaan velvoittaa todistamaan ajoneuvon kuljettajan henkilöllisyyden selvittämisasiassa (mietinnön s. 19), voitaisiin näin menetellä myös hallinnollisessa maksuseuraamusjärjestelmässä. Jos tällainen todistamisvelvollisuus kuljettajan henkilöllisyyden selvittämisasiassa asetetaan, lähenee se tosiasiassa käännettyä todistustaakkaa. Selvittäessään todistajana ajoneuvon kuljettajan henkilöllisyyden todistaa ajoneuvon haltija samalla oman syyttömyytensä.

Voidaan myös kysyä liittykö haltijavastuuseen todellisia oikeusturvaongelmia, koska haltijalla ja omistajalla on tiedot käyttäjistä, joilta hän voi halutessaan periä virhemaksun. Järjestelmä korostaisi myös haltijan vastuuta ajoneuvon luovuttamisessa toisen käyttöön. Varastetun ajoneuvon haltija ei luonnollisestikaan ole vastuussa varkaan tekemistä virheistä.

Hallinnollisen maksuseuraamusjärjestelmän käyttöönottoa voidaan pitää myös rikosoikeudellisen suhteellisuusperiaatteen mukaisena, kun vähäisempiä liikennevirheitä ei enää pidettäisi varsinaisina rikosoikeudellisina rikkomuksina vaan virheinä.

Jos kunnallista liikennevalvontaa ja hallinnollista maksuseuraamusjärjestelmää ei voida ottaa käyttöön tässä vaiheessa automaattisen liikennevalvonnan yksinkertaistamisen yhteydessä, tulisi jatkotyöskentelyssä hallinnollinen maksuseuraamus ottaa vielä arvioitavaksi. Samassa yhteydessä voitaisiin harkita myös vapaaehtoisen kunnallisen valvonnan ja hallinnollisen maksuseuraamusjärjestelmän käyttöönoton laajentamista myös uuden järjestyslain sisältämiin ympäristöön kohdistuviin järjestysrikkomuksiin, kuten katurauhan ja päihdyttävien aineiden nauttimiskieltojen rikkomisiin sekä vaaraa ja häiriötä aiheuttaviin töihin, vaarantaviin mainoksiin, ympäristöhygieniaan ja töhrimiseen soveltuvien aineiden väärinkäyttöön liittyviin rikkomuksiin. Muita ympäristöön liittyviä rikkomuksia, joihin voitaisiin ajatella sovellettavan kunnallista valvontaa ja hallinnollista maksuseuraamusjärjestelmää, ovat esimerkiksi jätehuoltomääräysten rikkominen (jätelaki), rakentamisrikkomus (maankäyttö- ja rakennuslaki), vähäisempi terveyden vaarantamisrikkomus (terveydensojelulaki) ja vähäisempi ympäristörikkomus (RL 48:3, ympäristönsuojelulain 64 § ja vesiliikennelain 5 ja 15 §:t).

Muutosehdotuksia lakiesitykseen

Kuntaliitto esittää po. lakiesitykseen seuraavia lisäyksiä:

Automaattisen liikennevalvonnan yhteydessä määrättävän seuraamuksen ulottaminen myös tapauksiin, joissa ylitys sallitusta nopeudesta on alle 30 km/h ja olosuhteet ovat sellaiset, ettei rikkomus ole ollut omiaan aiheuttamaan vaaraa toisen turvallisuudelle. Muutos vastaisi muiden Pohjoismaiden tasoa ja esimerkiksi Hollannin ja Itävallan käytäntöä. Vaikka tällaisen muutoksen voidaan väittää heikentävän liikenneturvallisuutta eivät kokemukset muista Pohjoismaista tue tätä olettamusta (Matti Tolvanen; Lakimies 2/2002, s. 215 ja siinä viitatus Pohjoismaiset selvitykset).

Päin punaista liikennevaloa ajaminen tulisi myös saattaa automaattisen liikennevalvonnan piiriin, koska siinä kiinnijäämisriski on ollut häviävän pieni ja koska rikkomuksella on ollut vakavia seurauksia etenkin jalankulkijoiden turvallisuudelle.

Muutosehdotus pysäköintivirhemaksulakiin

Automaattisen liikennevalvonnan yhteydessä voitaisiin myös pysäköintivirhemaksulakia muuttaa siten, että maksukehoitus voitaisiin antaa myös kameralla todetun pysäköintivirheen perusteella.

SUOMEN KUNTALIITTO


Risto Parjanne
toimitusjohtaja


Kari Prättälä
lakiasiain päällikkö