



6.10.2003

Oikeusministeriö
PL 25

00023 VALTIONEUVOSTO

9.10.2002
ad 35, 41, 2002
OM 027:00/2002
Lau

OIKEUSMINISTERIÖN TYÖRYHMÄMIETINTÖ RIKESAKKOMENETTE-
LYN YKSINKERTAISTAMISEKSI AUTOMAATTISESSA LIIKENNEVAL-
VONNASSA

Khs 2002-2189

Lausuntopyyntönne 21.7.2003, dnro OM 35/41/2002

Kaupunginhallitus toteaa pyydettyä lausuntonaan seuraavaa:

Liikenneturvallisuuden kannalta tehokkaassa, haltijavastuuseen perustuvassa ylinopeuksien kameravalvonnassa on vastakkain kaksi perustuslaillista oikeushyvä: toisaalta oikeus henkilökohtaiseen turvallisuuteen ja toisaalta oikeus syylliseksi epäillyn juridisesti asianmukaiseen kohteluun. Edellisessä on kyse ihmishengistä, jälkimmäisessä kiinteähintaisista virhemaksuista. Lainvalmistelussa on nyt kannettu selkeästi enemmän huolta jälkimmäisestä oikeushyvästä.

Valtioneuvoston periaatepäätöksessä (18.1.2001) edellytettiin, että vuosina 2001–2005 selvitetään mahdollisuudet valmistella lainsäädäntömuutos vähäisten ylinopeuksien seuraamusten määräämiseksi ajoneuvon haltijalle sekä mahdollisuudet ottaa käyttöön kunnallinen nopeusvalvonta täydentämään poliisin valvontaa.

Nyt lausunnolla oleva lainmuutosesitys ei täytä kumpaakaan tavoitetta. Se ei toteuta ajoneuvon haltijan todellista vastuuta automaattisessa liikennevalvonnassa havaituista rikkeistä, vaikka esityksen pääasiallista sisältöä koskevan luvun otsikossa näin väitetäänkin. Lainmuutosesitys ei myöskään mahdollista tienpitäjän todellista osallistumista automaattiseen liikennevalvontaan.

Oikeusministeriön asettaman työryhmän jo yli kaksi vuotta sitten (14.6.2001) valmistuneessa mietinnössä todettiin juridisesti mahdolliseksi siirtää vähäiset ylinopeudet pois rikosoikeudellisesta järjestelmästä. Niistä säädettäisiin seuraamukseksi hallinnollinen maksu. Vastuussa hallinnollisen maksun suorittamisesta olisi pysäköintivirhemaksujen tapaan ajoneuvon rekisteriin merkitty omistaja tai haltija.



6.10.2003

Helsingin kaupunki on jo kahdessa aiemmassa aloitteessaan valtioneuvostolle sekä edellisessä lausunnossaan (18.3.2003) oikeusministeriölle ilmaissut tavoittelevansa tämän kaltaista, liikenneturvallisuuden kannalta ratkaisevaa, lainsäädäntöä.

Nyt lausunnolla oleva esitys vähentää selvästi poliisin työmäärää kameravalvonnan perusteella määrättyä rikesakkoa kohden. Suurin osa tapauksista hoituu ilman työlästä todellisen kuljettajan selvittämistä ja rikesakon tiedoksiantoa poliisin toimipisteessä. Esityksen mahdollistama valvonnan lisäys on kuitenkin liikenneturvallisuuden kannalta täysin riittämätön.

Oikeusministeriön esitys ei juuri poikkea Ruotsin tämänhetkisestä järjestelmästä. Ruotsissa poliisi joutuu selvittämään todellisen kuljettajan, ellei ajoneuvon omistaja reagoi postitse saamaansa rikesakkomääräykseen.

Oikeusministeriön esityksen mukaan poliisi joutuisi selvittämään kuljettajan, jos omistaja vastustaa postitse saamaansa rikesakkomääräystä. Vastustaminen tapahtuisi rikesakkomääräyksen yhteydessä lähetetyllä palautuslomakkeella ilman erityistä vaivannäköä, eikä vastustamista pitäisi perustella. Jos vaikkapa vain 10 prosenttia rikesakkomääräyksen saaneista vastustaa rikesakkoa, muodostuu poliisin tukintaresursseista kynnys kiinnijäämisriskin riittävälle lisäämiselle.

Ruotsin liikenneturvallisuusviranomaiset (NTF) pyrkivät juuri tästä syystä todelliseen haltijavastuuseen perustuvaan lainsäädäntöön. Poliisin toimintaa selvittänyt komitea on Ruotsissa arvioinut, että ylinopeusrikkomusten siirtäminen pois rikosoikeudellisesta järjestelmästä säästäisi poliisin voimavaroja sekä lisäisi valvonnan tehokkuutta ja todellista kiinnijäämisriskiä. Se, ettei esitystä ole vielä toteutettu, ei tarkoita sitä, että Suomessa pitäisi nyt pyrkiä järjestelmään, josta Ruotsissa ollaan aikeissa luopua.

Liikenteen kameravalvonnan ideana on lisätä ennalta ehkäisevää kiinnijäämisriskiä massarikkomuksista, ei korvata poliisin perinteistä pysäytysvalvontaa, jolla on omat tavoitteensa ja etunsa. Poliisin nykyisin resurssein ei esitetyn lainmuutoksen avulla näytä lähivuosina mahdolliselta edes moninkertaistaa nykyistä kiinnijäämisriskiä, vaikka liikenneturvallisuuden kannalta riski pitäisi monikymmenkertaistaa.

Voidaan karkeasti arvioida, että esimerkiksi miljoona siirrettävillä kameroilla havaittua ylinopeusrikettä vaatii oikeusministeriön esittämässä ehdollisen rikesakon järjestelmässä poliisihallinnolta yli sadan henkilö-

Postiosoite

PL 1
00099 HELSINGIN KAUPUNKI
Kaupunginkanslia@hel.fi

Käyntiosoite

Pohjoisesplanadi 11-13
Helsinki 17
<http://www.hel.fi>

Puhelin

+358 9 1691

Faksi

+358 9 655 783

Tilinro

800012-62637

Y-tunnus

0201256-6-6
Alv.nro
FI02012566



6.10.2003

työvuoden panoksen. Helsingin kaupungin tavoittelemassa, tienpitäjän valvonnan mahdollistamassa järjestelmässä olisi rikkeiden havaitsemisen ja käsittelyn kokonaistyömäärä lähes samansuuruinen. Kuitenkin poliisihallinnon välttämätön osuus olisi tällöin vain viisi henkilötyövuotta.

Tienpitäjä voisi hoitaa kameravalvonnan pääosin suppeamman koulutuksen saaneella henkilöstöllä kuin pitkän koulutuksen ja erityisvaltuudet saaneet poliisit. Parlamentaarinen rikoslakitoimikunta painotti juuri tätä näkökulmaa päätyessään jo vuonna 1973 esittämään rikoslain ulkopuolelle siirrettyä kunnallista liikkuvan liikenteen valvontaa. Komi-teamietinnössä korostettiin myös sitä, että päättäminen kuntalaisten liikenneturvallisuudesta kuuluu olennaisena osana kunnallisen päätöksenteon velvollisuuksiin ja oikeuksiin.

Ylinopeuksien valvonta on nykyisin niin vähäistä, ettei sen lievää tehostamista välttämättä edes huomata. Keskipäivä kuljettaja saa Helsingissä rangaistuksen ylinopeudesta korkeintaan kerran 20 vuodessa ja punaista päin ajamisesta kerran sadassa vuodessa. Lievästi tehostetun valvonnan ennalta ehkäisevä turvallisuusvaikutus jää hyvin pieneksi.

Oikeusministeriön esityksen mukaisella lainsäädännöllä on valvontaku- vat otettava aina edestä päin, jotta poliisi pääsee kiistämistapauksissa todellisen kuljettajan jäljille. Esitys ei siten mahdollista moottoripyörien kameravalvontaa. Moottoripyörien rekisteritunnus on vain ajokin taka- osassa eikä kypäräpäistä kuljettajaa voida muutoinkaan tunnistaa. Hel- singissä on tänä vuonna kuollut liikenneonnettomuuksissa jo viisi moottoripyöräilijää.

Lakiesityksen yleisperusteluissa on esitetty useita väärin painotettuja, jopa virheellisiä argumentteja.

Perusteluissa oletetaan, että rikkeiden dekriminalisointi (hallinnollinen maksuseuraamus) antaisi väärän vähättelevän viestin rikkeen moititta- vuudesta. Tällaisesta ilmiöstä ei ole mitään näyttöjä. Päinvastoin on loogista olettaa, että kiinnijäämisriskin huomattavalla lisääntymisellä olisi suurempi ennalta ehkäisevä vaikutus kuin rangaistuksen juridisella muodolla. Tämän virheellisen lähtöoletuksen vuoksi ei työryhmä ole esittänyt esimerkiksi punaista päin ajamista ehdollisen rikesakon piiriin.

Ehdollista rikesakkoa ei myöskään esityksen mukaan voitaisi määrätä yli 20 km:n/h ylinopeuksista. Tosiasiallisesti 20 km/h ei kuitenkaan ole mikään kynnys, jonka ylitys automaattisesti muuttaa rikkeen lievästä vakavaksi. Asiaa olisikin pitänyt lähestyä kiinnijäämisriskin maksimoin- nin näkökulmasta. Helsingin kaupunkisuunnitteluviraston liikennesuun- nitteluosaston laskelmien mukaan 30 km/h on raja, jonka ylitysten

6.10.2003

edellyttämä poliisitutkinta todellisen kuljettajan selvittämiseksi ei tukehauta todelliseen haltijavastuuseen perustuvaa järjestelmää ja siten estä lievempien rikkeiden riittävän tiheää havaitsemista ja rankaisua. Esimerkiksi Hollannissa ja Itävallassa on juuri 30 km/h vallittu haltijavastuun ylärajaksi. Lainsäädäntöä tulisi Suomessakin tältä osin muuttaa.

Lakiesityksen perusteluissa annetaan ymmärtää, että kunnallisessa kameravalvonnassa on vaarana taloudellisen voiton hankkiminen, joka ei olisi sopusoinnussa liikenneturvallisuuksavoitteen kanssa. Tällaiseen huoleen ei ole syytä. Helsingin kaupungin tavoitteleva kunnallinen liikuvan liikenteen valvonta tapahtuisi poliisipiirin päällikön johdolla, kuten nyt pysäköinnin valvonta.

Liikenteen perinteisessä pysäytysvalvonnassa joudutaan valvontapisteet valitsemaan siten, että ajoneuvot voidaan pysäyttää turvallisesti ja muuta liikennettä liaksi haittaamatta. Kameravalvonnassa ei ole tällaisia rajoitteita. Kameravalvonnassa ei myöskään ole ongelmana rikkeiden riittävän tiheää havaitseminen, vaan havaittujen rikkeiden hallinnollinen käsittely. Kunnallisessa kameravalvonnassa ei siten olisi mitään muita syitä valita valvontapisteitä kuin liikenneturvallisuus ja joukkoliikenteen sujuvuus.

Hallinnollisen maksuseuraamuksen saaneen ajoneuvon haltijan ainoa valitustie ei ole hallinto-oikeus, jonka ruuhkautumista ja käsittelykustannuksia esityksen yleisperusteluissa pelätään.

Myös liikennevirhemaksusta voisi tehdä vastalauseen suoraan liikennevalvojalle, kuten nyt pysäköintivirhemaksusta pysäköinninvalvojalle. Helsingissä tehdään vuosittain pysäköinninvalvojalle lähes 10 000 vastalauseita. Näistä vain n. 300 viedään hallinto-oikeuteen.

Oikeusministeriön lakiesityksen perusteluissa lähdetään siitä, että ajokiello tulee säilyttää seuraamuksena, joka voidaan määrätä toistuvasti ylinopeuksiin syylistyneelle henkilölle. Tämä on ongelmallista todelliseen haltijavastuuseen perustuvassa valvonnassa. Ongelma ei kuitenkaan ole vakava. Nykyisen valvonnan tasolla ajokiello toistuvista rikkeistä koskee vain aivan marginaalisen pientä joukkoa. Jos kiinnijäämisriskiä saadaan voimakkaasti lisättyä, lisääntyy samalla riski menettää ajo-oikeus jo yhdestä rajusta ylinopeudesta. Jatkossa voidaan harkita lainsäädäntöä, jossa poliisi voi ottaa rikkomuksista toistuvasti havaitun ajoneuvon rekisterikilvet määrääjäksi pois. Riippumatta siitä, onko kyse ajoneuvon holtittomasta käytöstä tai holtittomasta luovuttamisesta muiden käyttöön.



6.10.2003

Lakiesityksen perusteluissa viitataan siihen, ettei oikeusministeriön suurimmilta kunnilta ja kuntaliitolta aiemmin pyytämässä lausunnoissa osoitettu kovin suurta halukkuutta kunnalliseen kameravalvontaan.

Lausunto kuitenkin pyydettiin nyt käsillä olevasta ns. ehdolliseen rikesakoon perustuvasta järjestelmästä. Se ei mahdollista todellista kunnallista valvontaa. On luonnollista, että kuntatalouden nykytilassa kunnilla ei ole intoa osallistua valtionhallinnolle kuuluviin tehtäviin laitehankinnoin tai toimistohenkilökuntaa palkkaamalla.

Monessakaan kaupungissa ei ole vielä lainkaan pohdittu liikkuvan liikenteen kunnallisen valvonnan tuomia liikenneturvallisuusetuja. Pääkaupunkiseudun liikenneturvallisuuden strategiasuunnitelmassa vuodelta 2001 on kuitenkin selkeästi asetettu ylinopeuksien kunnallinen kameravalvonta liikenneturvallisuustyön tärkeimmäksi tavoitteeksi. Helsingin kaupungin tavoittelemassa lainsäädännössä kunnalla, kuntayhtymällä tai tiepiirillä on mahdollisuus - ei velvoitetta - osallistua poliisin tukena liikkuvan liikenteen valvontaan. Liikenteen kameravalvonnan tarkoituksena on lisätä ennalta ehkäisevää kiinnijäämisriskiä massarikkomuksista. Se ei korvaisi poliisin perinteistä pysäytysvalvontaa.

Ylinopeus on liikenneturvallisuusongelma kaikissa Suomen kunnissa. Todelliseen haltijavastuuseen ja siirrettäviin kamerayksiköihin perustuvassa järjestelmässä olisi jokaisella pienelläkin kunnalla mahdollisuus kuntayhtymien kautta lisätä alueellaan ylinopeuksien kameravalvontaa. Kunnallinen pysäköinninvalvonta toimii tällä hetkellä 66 kunnassa.

Nyt lausunnolla olevan esityksen yleisperusteluissa viitataan toistuvasti Suomen perustuslakiin ja kansainvälisiin ihmisoikeussopimuksiin. Annetaan ymmärtää, että hallinnolliseen maksuseuraamukseen perustuva todellinen haltijavastuu olisi näiden vastainen.

Suomessa on harjoitettu todelliseen haltijavastuuseen perustuvaa kunnallista pysäköinninvalvontaa yli 30 vuotta. Kun laki pysäköintivirhemaksusta säädettiin, vastasivat perustuslain syylliseksi epäillyn oikeusturvaa koskevat säädökset nykyisiä. Sen sijaan oikeus henkilökoh-taiseen turvallisuuteen, jota liikenneturvallisuuskin on mitä suurimmas-sa määrin, otettiin vasta vuoden 2000 uuteen perustuslakiin.

Jos kaupungin tarkoittama järjestelmä olisi nykyisen perustuslain vastainen, olisi sitä todennäköisesti myös voimassa oleva laki pysäköintivirhemaksusta. Se taas merkitsisi palaamista järjestelmään, jossa poliisi odottelee väärin pysäköineen ajoneuvon vierellä tunnistaakseen rikkeen tehneen kuljettajan. Tämä ei voi olla tarkoituksenmukaista. Päinvastoin, Helsingin kaupunki katsoo, että myös pysäköintivirhelainsäädä-

6.10.2003

däntöä olisi kehitettävä siihen suuntaan, että nykyaikaista kameratekniikkaa voitaisiin hyödyntää esimerkiksi vilkkaiden jalankulkualueiden siivoamiseksi kielletystä pysäköinnistä.

Lainvalmistelun aikana on vedottu siihen, ettei esimerkiksi ylinopeuksia voida verrata pysäköintivirheisiin, koska edelliset ovat vakavampia rikkomuksia. Kaupunkikin pitää ylinopeuksia vakavampina rikkomuksina. Juuri siksi kiinnijäämisriski turvallisuutta vaarantavista ylinopeuksista pitää nostaa vähintään samalle tasolle kuin nyt on pysäköinnin valvonassa. Tämä voidaan saavuttaa vain hallinnollisen maksun ja sen mahdollistaman kunnallisen valvonnan avulla.

Hollannissa ja Itävallassa on todellinen haltijavastuu lievestä ylinopeuksista (alle 30 km/h) ollut voimassa yli 10 vuotta. Euroopan ihmisoikeustuomioistuin ei ole tiettävästi näihin puuttunut. Euroopan ihmisoikeustuomioistuin on myös pitänyt hyväksyttävänä sitä, että lievissä masarikosasioissa, kuten tieliikenneri rikkomuksissa, seuraamuksen voi määrätä muu kuin oikeusviranomainen.

Lausunnolla olevan mietinnön mukaan poliisi joutuisi selvittämään kuljettajan, jos omistaja vastustaa postitse saamaansa rikesakkomääräystä. Vastustaminen tulisi ilmaista rikesakkomääräyksen yhteydessä lähetetyllä palautuslomakkeella. Vastustamista ei tarvitsisi perustella.

Mietinnön mukaan ehdollista rikesakkoa voidaan soveltaa vain luonnolliseen henkilöön. Ajoneuvokannasta kuitenkin huomattava osuus on rekisteröity oikeushenkilön nimiin. Työryhmän mukaan ehdotettu järjestelmä edellyttää, että ajoneuvorekisteriin merkitään auton pääasiallinen käyttäjä, luonnollinen henkilö, jolla on ajokortti. Ehdotettu rekisteröintimuutos lienee tavattoman työläs.

Luonnollisen henkilön on suhteellisen helppo ehdotetussa järjestelmässä kiistää menestyksellisesti vastuunsa rikesakosta. Jo yksin tämä seikka tulee painamaan alas rikesakon perintäprosenttia. Siihen vaikuttavat lisäksi negatiivisesti todetut ulosotto-oikeudelliset varattomuudet. Näin rekisteröidyksi käyttäjäksi voidaan tarkoitushakuisesti valikoida henkilöitä, joilla ei ole taloudellista vastuukykyä. Kun tähän vielä lisätään tapaukset, joissa vastuuhenkilö todetaan ulosotossa tuntemattomaksi (muuttunut, mutta tuntemattomaksi jäänyt uusi osoite), on pelättävissä, että ehdollisen rikesakon perintäprosentti jää huomattavavan alhaiseksi.

Vaikka mietinnöstä ilmenevää järjestelmää voitaneen pitää askeleena oikeaan suuntaan, kaiken kaikkiaan ehdollinen rikesakko on hallinnollisesti työläs. Oikean perintäkohteen selvittely on kiistämistapauksissa

6.10.2003

usein mahdotonta. Näin järjestelmällä ei myöskään saavutettaisi tavoiteltua rikkomusten ennalta ehkäisevää vaikutusta.

Helsingin kaupunki ei näe todelliseen haltijavastuuseen perustuvassa pysäköinninvalvonnassa todellisia oikeusturvaongelmia. Jos ajoneuvon haltija ei ole itse syyllistynyt rikkeeseen, hän voi yleensä vähällä vauriolla periä virhemaksun työntekijältään, omaiseltaan tai tuttavaltaan. Pahimmassakin tapauksessa on 40 euron "omavastuu" vain terveellinen muistutus siitä, ettei ajoneuvoa pidä luovuttaa kenen tahansa käyttöön. Varastetun ajoneuvon haltija ei luonnollisestikaan ole vastuussa varkaan rikkeistä. Samoin perustein kaupunki ei näe oikeusturvaongelmia myöskään liikkuvan liikenteen rikkomusten säätämisessä todellisen haltijavastuun piiriin.

Helsingin kaupunki pitää huolestuttavana sitä, ettei se pysty riittävän vahvasti pitämään huolta kuntalaisten perustuslaillisesta oikeudesta henkilökohtaiseen turvallisuuteen ilman lain suomia valtuuksia myös liikkuvan liikenteen kameravalvontaan.

Viivyttely tehokkaan kameravalvonnan mahdollistavan lainsäädännön aikaansaamisessa merkitsee Helsingissä joka vuosi useita tarpeettomia kuolonuhreja, satoja loukkaantuneita sekä yli 100 milj. euron turhia onnettomuuskustannuksia. Koko valtakunnan mittakaavassa on kyse joka vuosi 100–200 tarpeettomasta liikennekuolemasta ja vähintään miljardin euron onnettomuuskustannuksista.

Helsingin kaupunki pitää oikeusministeriön lainmuutosesitystä liikenneturvallisuuden kannalta riittämättömänä ja esittää lainvalmistelun pohjaksi oheen liitettyä, haltijavastuun sisältävää ja tienpitäjän harjoittaman kameravalvonnan mahdollistavaa luonnosta.

Luonnos poikkeaa oikeusministeriön esityksestä lähinnä seuraavasti:

- Moottoriajoneuvon rekisteriin merkitylle omistajalle tai haltijalle voidaan määrätä liikennevirhemaksu alle 30 kilometritunnin ylinopeudesta, päin punaista liikennevaloa ajamisesta sekä liikennemerkkien vastaisesta joukkoliikennekaistalla ajamisesta.
- Liikennevirhemaksun voi poliisin ohella määrätä lääninhallituksen määräämä kunnan, kuntayhtymän tai tiepiirin liikennevalvoja.

6.10.2003

Lisäksi kaupunki esittää, että pysäköintivirhemaksulakia muutettaisiin siten, että maksukehotus voitaisiin lähettää omistajalle tai haltijalle myös kameralla todetun pysäköintivirheen perusteella.

Tämän lausunnon liitteenä on luonnos Helsingin kaupungin hahmottelemasta liikenteen kameravalvontaan liittyvästä lainsäädännöstä, jossa on kootusti esitetty ne tavoitteet ja menettelytavat, joita kaupunki pitää toimivan lainsäädännön edellytyksinä.

Lisätietoja antaa vs. kaupunginsihteeri Tanja Sippola-Alho, puhelin 169 2244.

HELSINGIN KAUPUNGINHALLITUS

Pekka Korpinen
Apulaiskaupunginjohtaja

Esko Patrikainen
vs. apulaiskaupunginsihteeri

Laki liikennevirhemaksusta

1 § Liikennevirhemaksu

Liikennevirhemaksu voidaan määrätä moottorikäyttöisellä ajoneuvolla tehdystä rikkomuksesta, joka koskee

- 1) suurimman sallitun nopeuden ylitystä enintään 30 kilometrillä tunnissa tai
- 2) punaista liikennevaloa vasten ajamista tai
- 3) liikennemerkkien vastaista ajoa linja-auto- tai raitiovaunukaistalla.

Liikennevirhemaksua ei voida määrätä, jos rikkomuksen johdosta on nostettu syyte tai annettu tiedoksi rangaistusvaatimus.

2 § Liikennevirhemaksun määrääminen

Liikennevirhemaksun määrää poliisi tai muu tässä laissa säädettyä valvontaa suorittava toimihaltija.

Liikennevirhemaksu määrätään rikkomukseen käytetyn ajoneuvon ajoneuvorekisteriin merkitylle omistajalle tai haltijalle.

Ajoneuvon omistajalla tai haltijalla, joka on suorittanut liikennevirhemaksun, on oikeus saada siitä korvaus liikennevirhemaksun aiheuttaneelta kuljettajalta.

Jos liikennevirhe on ilmeisesti vähäpätöinen, voidaan liikennevirhemaksun sijasta antaa kirjallinen huomautus.

3 § Liikennevalvoja

Lääninhallitus voi kunnallisvaltuuston tai tiehallinnon esityksestä tai suostumuksella, saatuaan asianomaisen poliisipiirin päällikön lausunnon, määrätä antamillaan ehdoilla, että kunta tai kuntayhtymä alueellaan ja tiepiiri yleisten teiden osalta huolehtii poliisin ohella liikennevirheiden valvonnasta ja liikennevirhemaksujen määräämisestä.

Jos valvonta järjestetään 1 momentissa tarkoitetulla tavalla, lääninhallitus määrää kunnalle, kuntayhtymälle tai tiehallinnon tiepiirille liikennevalvojan.

4 § Liikennevalvojan tehtävät ja valtuudet

Liikennevalvojan tehtävänä on teknisiä laitteita käyttäen valvoa liikennettä ja antaa maksumääräyksiä liikennevirheiden johdosta.

Maksumääräyksen tulee sisältää ajoneuvon tunnistetiedot, rikkomuksen teko aika ja paikka, rikkomuksen laatu, liikennevirhemaksun suuruus sekä määräyksen perusteena olevat lainkohdat. Maksumääräys on sen antajan allekirjoitettava. Liikennevalvoja voi allekirjoittaa maksumääräyksen myös koneellisesti.

Liikennevalvoja on valvonnan yleistä järjestelyä koskevissa asioissa poliisipiirin päällikön johdon ja valvonnan alainen.

Milloin liikennevalvoja tai valvonta-apulainen katsoo, että liikennevirhemaksua ei voida määrätä rikkomuksen vakavuuden johdosta, hänen tulee toimittaa rikkomuksesta tallennettu aineisto poliisille.

Kunnan tai kuntayhtymän liikennevalvoja voi toimia myös pysäköinninvalvojana siten kuin laissa pysäköintivirhemaksusta (248/1970) on säädetty.

Liikennevalvojan kelpoisuusehdoista ja tehtävistä säädetään tarkemmin asetuksella.

5 § Liikennevirhemaksun suuruus

Liikennevirhemaksu on enintään 200 euroa. Liikennevirhemaksun suuruudesta säädetään tarkemmin asetuksella.

6 § Liikennevirhemaksun saaja

Liikennevirhemaksut saa valtio. Kuitenkin liikennevalvojan tämän lain mukaisesti määräämät liikennevirhemaksut saa asianomainen kunta, kuntayhtymä tai tiepiiri.

7 § Maksuvelvollinen

Liikennevirhemaksusta on vastuussa se, joka virheen tapahtumisen aikaan on ajoneuvon omistaja tai se, jonka pysyvässä hallinnassa ajoneuvo on, jollei omistaja tai haltija saata todennäköiseksi, että ajoneuvo oli tuolloin luvattomasti käytössä, taikka osoita, että hän muusta syystä ei ole velvollinen vastaamaan maksusta.

Maksuvelvollinen voidaan määrätä ajoneuvorekisterissä olevan tiedon mukaan.

Poliisi voi liikennevalvonnan yhteydessä todetuista tämän lain mukaisista liikennevirheistä määrätä liikennevirhemaksun myös kuljettajalle, mikäli tämän henkilöllisyys on selvä.

8 § Maksun suorittaminen

Maksuvelvolliselle annetaan henkilökohtaisesti tai lähetetään postitse kirjallinen maksumääräys suorittaa liikennevirhemaksu kuukauden kuluessa määräyksen antopäivästä uhalla, että maksu muutoin peritään ulosottoteitse.

9 § Muutoksenhaku ja täytäntöönpano

Maksumääräys pannaan täytäntöön ilman tuomiota tai päätöstä noudattaen, mitä verojen ja maksujen perimisestä ulosottotoimin annetussa laissa (367/1961) on säädetty.

Ajoneuvon kuljettajalla, omistajalla tai haltijalla, joka katsoo liikennevirhemaksua koskevan maksumääräyksen aiheettomaksi, on oikeus säädetyn maksuajan kuluessa vaatia liikennevalvojalta tai poliisipiirin päälliköltä maksumääräyksen poistamista. Liikennevalvojan tai poliisipiirin päällikön on viivytyksettä ratkaistava asia ja annettava päätös asianomaiselle tiedoksi.

Jos maksumääräyksen poistamista koskeva vaade hyväksytään, on maksumääräys poistettava ja milloin maksu on jo suoritettu, määrättävä maksu palautettavaksi.

Maksumääräyksen poistamista koskevasta vaateesta annettuun päätökseen saa hakea muutosta valittamalla hallinto-oikeuteen siten kuin hallintokäytäntölaissa (332/1994) säädetään.

10 § Useammasta virheestä määrättävä liikennevirhemaksu

Jos samalla kertaa olisi määrättävä kahdesta tai useammasta liikennevirheestä liikennevirhemaksu, määrätään liikennevirhemaksu siitä virheestä, josta on säädetty korkein maksu.

Jos samalla kertaa olisi määrättävä seuraamus muistakin teoista kuin yhdestä tai useammasta liikennevirheestä, ei liikennevirhemaksua saa määrätä vaan seuraamus määräytyy rikoslain yleisten periaatteiden mukaisesti.

11 § Tarkemmat säännökset

Tarkempia säännöksiä tämän lain täytäntöönpanosta voidaan antaa asetuksella.

Asetus liikennevirhemaksuista

1 § Ylinopeus

Liikennevirhemaksu on suurimman sallitun nopeuden ylityksestä

- 1) enintään 10 kilometrillä tunnissa 50 euroa ja
- 2) yli 10 ja enintään 20 kilometrillä tunnissa 100 euroa ja
- 3) yli 20 ja enintään 30 kilometrillä tunnissa 150 euroa.

2 § Punaista liikennevaloa vasten ajaminen

Liikennevirhemaksu vasten punaista liikennevaloa ajamisesta on 100 euroa.

3 § Joukkoliikennekaistalla ajaminen

Liikennevirhemaksu liikennemerkkien vastaisesta ajosta linja-auto- tai raitiovaunukaistalla on 50 euroa.

Asetus rikesakkorikkomuksista

Asetuksesta 1038/2001 poistetaan nopeusrajoitusten rikkomuksia koskeva 8 § ja asetukseen tehdään muut liikennevirhemaksun edellyttämät vähäiset tarkistukset.