

L. Hantula, J. Jumppanen

17.8.2003

Oikeusministeriö
PL 25
00023 VALTIONEUVOSTO

OM 35/41/2002
19.09.2002
OM 027:00/2002
Laur

ASIA Rikesakkomenettely automaattisessa liikenteenvalvonnassa
VIITE Oikeusministeriön lausuntopyyntö OM 35/41/2002(21.7.2003)

Liikennevakuutuskeskus (LVK) on tutustunut Rikesakkomenettelyn yksinkertaistaminen automaattisessa liikennevalvonnassa - työryhmän mietintöön ja toteaa sen johdosta pyydettyä lausuntonaan seuraavaa:

1. Ylinopeuksien vaikutus onnettomuuksissa

Liian suuri ajonopeus on yleisin yksittäinen tekijä vakaviin liikenneonnettomuuksiin. Liikenneonnettomuuksien tutkijalautakuntien vuosina 2001 tutkimissa, moottoriajoneuvossa kuolleiden onnettomuuksissa ajoi 33 % aiheuttajakuljettajista vähintään 10 km/h ylinopeudella ennen onnettomuutta. Tutkijalautakunnat arvioivat, että 21 prosentissa ylinopeus vaikutti myös onnettomuuden syntymiseen. Lisäksi tilanteeseen nähden liian suuri nopeus oli tekijänä 14%:ssa onnettomuuksista, vaikka ylinopeus oli pienempi tai rajoituksen mukainen (liukas keli, kaarteet, risteys jne.). Liian suuri ajonopeus vaikutti siis kaikkiaan 35 %:iin onnettomuuksista.

Tienkäyttäjien turvallisuuden kannalta onkin tärkeitä, että nopeusrajoituksia noudatetaan ja sen toteuttamiseksi myös automaattisen valvonnan edellytyksiä parannetaan.

Tätä ei kuitenkaan tule tehdä perinteisen poliisivalvonnan kustannuksella. Tienkäyttäjät kokevat liikenteen ilmapiirin huonontuneen viime vuosina (Liikenneturva 2003) ja huomattavaa ylinopeutta ajoi Tiehallinnon seurannan mukaan 10-15 % autoista. Piittaamattomien osuus tutkijalautakuntien tutkimissa, kuolemaan johtaneissa onnettomuuksissa on pitkällä ajanjaksolla lähes kaksinkertaistunut (Turun yliopisto, Salo 2002). LVK pitää tärkeänä sitä, ettei automaattinen valvonta vähennä poliisin perinteisen valvonnan voimavaroja, koska automaattisen valvonnan käyttö on rajoitettua ja poliisin antama palaute välittömästi tapahtuman jälkeen on oleellista käyttäytymiseen vaikuttamiseksi.

2. Ehdotukset ja liikenneturvallisuus

Työryhmä on jatkanut ajoneuvon haltijan vastuuta käsitelleen oikeusministeriön työryhmän 2001 esittämien vaihtoehtojen pohjalta ns. rikesakko ja vastustamisvelvollisuus-mallin kehittämistä ilmeisesti syyllisyysperiaatteen säi-

lyttämiseksi rangaistavuuden perusteena. Ensimmäinen työryhmähän piti myös haltijavastuuseen perustuvaa, hallinnollisen maksun mallia mahdollisena.

Työryhmän ehdotus näyttää sinänsä toimivalta. Käytännössä saattaa valvonnan tehostuminen jäädä vähäiseksi, jos ajoneuvojen kuljettajat ryhtyvät laajasti vastustamaan rikesakkoja. Asian esitutkinta, kuvien käsittely ja muu seurannaistyö saatavat täyttää valvovan poliisin työajan niin, että käytännössä valvontaa voidaan tehdä vain lyhyinä aikoina ja muu aika kuluu tutkintaan. Tietävästi Ruotsissa on saatu tällaisia kokemuksia. Yhden rikkomuksen käsittelyaika on ollut 43 minuuttia, (Jaldung 2003) joten kovin nopeasti se ei suju.

Haltijavastuuseen ja hallinnolliseen maksuun perustuva järjestelmä olisi tässä suhteessa tehokkaampi. Sitä tuskin voitaisiin katsoa ihmisoikeuksien rikkomukseksi, onhan se käytössä mm. Alankomaissa, Isossa-Britanniassa ja Itävallassa. Ruotsissa on poliisin toimintaa selvittänyt komitea esittänyt hallinnolliseen maksujärjestelmään siirtymisen selvittämistä, koska se säästäisi poliisin voimavaroja ja lisäisi valvonnan tehokkuutta ja todellista kiinnijäämisriskiä.

Hallinnollista maksua voidaan perustella myös pienten ylinopeuksien yleisyydellä. Pienen ylinopeuden vaarallisuutta on vaikea osoittaa yksittäisessä tapauksessa, mutta tilastollisesti nähdään, että se lisää onnettomuus- ja vammautumisvaaraa. Järjestelmän kannalta on tärkeitä, että kaikki ajoneuvot noudattavat rajoituksia olkoon kuljettaja kuka tahansa kuten pysäköitäessäkin tärkeitä on se, mihin ja miten ajoneuvo sijoitetaan.

LVK ehdottaakin, että asian jatkokäsittelyssä vielä selvitetäisiin hallinnollisen maksun käyttöönottomahdollisuudet ja sen kautta siirryttäisiin tehokkaampaan järjestelmään. Rikkomuksia tekevien kuljettajien käyttäytymisen seuraamiseksi ja ennaltaehkäisyyn vuoksi olisi tähän luotava myös rikkomusten seurantajärjestelmä ajo-oikeuteen puuttumiseksi tarvittaessa.

Työryhmä on pohtinut automaattisen valvonnan ulottamista myös liikennevalorikkomuksiin, mutta jättäisi sen pois tässä vaiheessa. Punaista päin ajaminen on kuitenkin hyvin yleinen rikkomus ja automaattinen valvonta sopii siihen kiinteänä hyvin. Kokemukset osoittavat, että sillä on myös vaikutusta. LVK ehdottaa, että tätäkin vielä selvitetäisiin.

Työryhmä on selvittänyt myös kaupunkien ja tielaitoksen mahdollisuuksia paikalliseen valvontaan. Asiassa on periaatteellisia tekijöitä kuten vastuu ja asiantuntemuskysymykset erityisesti ehdotetussa syyllisyyteen perustuvassa järjestelmässä. Haltijavastuuseen perustuvassa järjestelmässä paikallinen valvonta voitaisiin toteuttaa helpommin ja siihen olisi vastausten perusteella halukkuuttakin. Pysäköintijärjestelmän valvonta on osoittautunut tehokkaaksi ja kun kunnilla on vastuunsa myös järjestyksenpidosta alueillaan niin pitäisi niille luoda mahdollisuus mm. pienten ylinopeuksien, punaista päin ajamisen ja linja-autokaistojen käytön valvontaan automaattisin menetelmin.

Moottoripyöräilijät näyttäisivät jäävän järjestelmän ulkopuolelle. Moottoripyörällä matkustavan riski kuolla tai vammautua miljardia kilometriä kohti on 5-kertainen henkilöautossa matkustavaan nähden. Ylinopeudet ovat moottoripyöräonnettomuuksissa vielä yleisempiä kuin muilla ajoneuvoilla (60 % aiheuttajista ylinopeutta). Tämän ja yhdenmukaisen kohtelun toteuttamiseksi olisi moottoripyörän tunnistamiseen harkittava ratkaisuja. Voitaisiinko pyöriin vaatia rekisterikilpi eteenkin vai löytyisikö muita ratkaisuja?

3. Ajoneuvojen rekisteröinnistä annetun asetuksen ja liikennevakuutuslain muuttaminen

Vakuutusalan toimintojen kannalta on välttämätöntä, että tietoteknisesti pystytään erottamaan ajoneuvon tosiasiallinen omistaja tai haltija. Yksityishenkilön ollessa ajoneuvon haltijana kaikki ajoneuvoa koskevat maksut ja toimenpiteet (vakuutusmaksut, hyvikeperintä, ulosotto yms.) kohdistuvat hänen. LVK esimerkiksi perii ajoneuvon vakuuttamisvelvollisuuden laiminlyönteeltä omistajalta korotettua liikennevakuutusmaksua vastaavan hyvikkeen. Ajoneuvon haltija on ensisijaisesti velvollinen suorittamaan hyvikkeen siltä osin, kun se kohdistuu hänen hallinta-aikaansa. Käytännössä liikennevakuutuskeskus lähettää ajoneuvoa koskevan tiedustelun ja perinnän Ajoneuvohallintokeskuksen ylläpitämän rekisterin tietojen perusteella. Perintä kohdistuu ensisijaisesti ajoneuvorekisteriin haltijaksi merkittyyyn luonnolliseen henkilöön tai oikeushenkilöön.

Työryhmä on mietinnössään pyrkinyt ennakoimaan vakuutusalalle aiheutuvat ongelmat ehdotetulla liikennevakuutuslain 3 a §:n muutoksella. Liikennevakuutuskeskuksen näkemyksen mukaan se ei kuitenkaan sellaisenaan ratkaisisi käytännössä aiheutuvia ongelmia. Tapauksissa, joissa ajoneuvon omistajana tai haltijana ei ole luonnollinen henkilö, rekisteriin olisi ilmoitettava merkittäväksi luonnollinen henkilö, joka on ajoneuvon pääasiallinen käyttäjä tai jolla on tiedot ajoneuvoa käyttävästä henkilöstä. Työryhmä toteaa, että koska tällainen henkilö vain rekisteriteknisistä syistä merkittäisiin ajoneuvorekisteriin haltijaksi, perusteita ei olisi sille, että henkilö olisi vastuussa myös liikennevakuutuslaissa ajoneuvon haltijalle säädetyistä velvollisuuksista. Tämän vuoksi liikennevakuutuslaissa tarkoitettua omistajaa koskevia säännöksiä ei sovellettaisi luonnolliseen henkilöön, joka on merkitty rekisteriin henkilöksi, jolla on tiedot ajoneuvon käyttäjistä. Työryhmä toteaa myös, että Ajoneuvohallintokeskukselta saadun tiedon mukaan rekisteripidollisesti ehdotettua muutosta olisi nykyjärjestelmässä erittäin vaikea toteuttaa, jos henkilö edellytettäisiin merkittäväksi muuksi kuin haltijaksi.

Vakuutusalan tarpeiden kannalta olisi kuitenkin välttämätöntä erotella varsinainen haltija luonnollisesta henkilöstä, joka on ajoneuvon pääasiallinen käyttäjä tai jolla on tiedot ajoneuvoa käyttävästä henkilöstä. Mietinnössä ei ole otettu kantaa siihen, kuinka nämä henkilöt eroteltaisiin, jos eri henkilöthot merkittäisiin rekisteriin vain haltijaksi. Ilman erottelua vakuutusalan on mahdotonta kohdistaa ajoneuvoon kohdistuvia maksuja oikealle henkilölle. Liikennevakuutuskeskus katsoo, että henkilön aseman suhteessa ajoneuvon tulisi käydä selkeästi ilmi rekisteritiedoista. Ehdotettua muutosta ei tulisi

toteuttaa ilman, että varmistetaan se, että rekisteritiedoista käy ilmi henkilön asema suhteessa ajoneuvoon.

4. Rikesakkomääräyksen lähettäminen rekisteritietojen perusteella

Ehdotuksen mukaan rikesakkomääräys annettaisiin kuljettajaa selvittämättä sille luonnolliselle henkilölle, joka rikkomuksen tekoaikana oli ajoneuvon rekisteriin merkitty omistaja, haltija tai tilapäinen omistaja. Ajoneuvohallintokeskus valmistelee osana ns. PALKO –projektia uusia säännöksiä ajoneuvojen liikenteestä poistosta, joka korvaisi nykyisen rekisteristä poiston. Ajoneuvo ilmoitettaisiin liikenteestä poistetuksi, mutta rekisterikilvet jäisivät siihen kiinni. Omistajanvaihdoksia liikenteestä poiston aikana ei pääsääntöisesti kirjattaisi rekisteriin. LVK on kiinnittänyt aiemmin huomiota tämän vaikutukseen ajoneuvojen liikennevalvontaan. Automaattisessa liikennevalvonnassa olisi jatkossa myös vaikeampaa selvittää ajoneuvon omistussuhteet ja sitä kuljettanut henkilö.

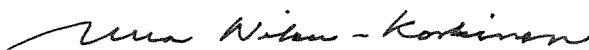
5. Yhteenveto

Yhteenvetona lausunnostaan LVK toteaa,

- että se pitää tärkeänä luoda edellytykset tehokkaalle automaattiselle valvonnalle
- että tätä ei kuitenkaan tule tehdä perinteisen poliisivalvonnan kustannuksella
- että ehdotettu järjestelmä näyttää sinänsä toimivalta, mutta tehokkaamman järjestelmän saamiseksi selvitettäisiin vielä hallinnollisen maksun käyttöönottomahdollisuudet,
- samalla selvitettäisiin järjestelmän käyttömahdollisuudet punaista päin ajamiseen ja rikkomusten rekisteröintiin ajokorttiseuraamusten soveltamiseksi nykyiseen tapaan,
- että pitäisi luoda mahdollisuus myös kunnille automaattiseen valvontaan alueillaan,
- että järjestelmän soveltaminen myös moottoripyöriin tehtäisiin mahdolliseksi
- että ajoneuvon rekisteritiedoissa tulee erotella varsinainen haltija luonnollisesta henkilöstä, joka on ajoneuvon pääasiallinen käyttäjä tai jolla on tiedot ajoneuvoa käyttävästä henkilöstä.

Ystävällisin terveisin

LIIKENNEVAKUUTUSKESKUS



Ulla Niku-Koskinen