



OIKEUSMINISTERIÖ

Oikeusministeriö

1. 10. 2003  
ad 35, 41, 2002  
04027:00/2002  
Laro

Viite: Lausuntopyyntö 21.7.2003, OM 35/41/2002

**Asia:** Rikesakkomenettelyn yksinkertaistaminen automaattisessa liikennevalvonnassa, työryhmämietintö 2003:7

Pyydettynä lausuntona työryhmän mietinnöstä *Rikesakkomenettelyn yksinkertaistaminen automaattisessa liikennevalvonnassa* Linja-autoliitto toteaa seuraavaa:

Viime vuosina henkilöautoliikenteen kasvun seurauksena suurten ja keski suurten kaupunkien pääväylien liikennemäärät ovat kasvaneet ja siten liikenne on ruuhkautunut etenkin aamun ja iltapäivän työmatkaliikenteen aikana. Liikenne on osin siirtynyt joukkoliikenteelle varatuille kaistoille. Tämä kehitys on vaikeuttanut oleellisesti bussiliikenteen tehokasta ja kilpailukykyistä toimintaa. Joukkoliikennekaistojen väärinkäyttö aiheuttaa ongelmia kaupunkiliikenteen kuin myös kaukoliikenteen hoidossa. Ruuhkautuneen liikenteen vuoksi bussiliikenteen hoitoon sitoutuu ylimääräistä kalustoa ja henkilöstöä, mikä aiheuttaa sekä yrityksille että liikenteen ostajille ylimääräisiä kustannuksia. Bussiliikenteen osalta ruuhkat aiheuttavat vaikeuksia myös aikatauluissa pysymisessä, minkä matkustajat kokevat heikentyneenä palvelutasoa.

**Linja-autoliitto suhtautuu periaatteessa myönteisesti työryhmän esitykseen, jonka mukaan rikesakkolain mukaista rikesakkomenettelyä yksinkertaistetaan automaattisessa liikennevalvonnassa.** Linja-autoliiton näkemyksen mukaan poliisin automaattisella liikennevalvonnalla voidaan tehokkaasti vaikuttaa siihen, että joukkoliikennekaistoja ei käytetä väärin. Menettelytapojen yksinkertaistamisen myötä poliisin resursseja oletettavasti vapautuu enemmän itse liikenteen valvonnan tehtäviin. **Haluamme tässä yhteydessä kuitenkin kuvata niitä ongelmia, mitä esitetty rikesakkomenettely aiheuttaa bussiyrityksille ja toivomme, että niihin löytyy ratkaisut jatkokesittelyn yhteydessä.**

**Linja-autoliitto pitää tärkeänä, että syyllisyysperiaatteesta ei luovuta** eli rikkomuksesta viime kädessä vastaa tekoon syyllinen eli kuljettaja. Bussikuljettajien syyllistyessä rikkomuksiin **esitetty rikesakkomenettely johtaa bussiyritysten osalta aina ns. vastustamismenettelyyn.** Tämä johtuu siitä, että esityksen mukaan yritykset joutuisivat käytännössä ilmoittamaan joko liikenteestä vastaavan henkilön, liikennejohtajan tai vastaavan henkilön ajoneuvon haltijaksi ajoneuvorekisteriin. Vain erittäin harvoissa tapauksissa tämä henkilö itse ajaa bussia. Mikäli bussiyritys ei vastusta rikesakkoa, niin ajoneuvon haltijaksi ilmoitetun henkilön oma ajo-oikeus voidaan pidättää useamman rikesakkoseuraamuksen johdosta. **Pidämmekin tärkeänä, että vastustamismenettely on mahdollisimman yksinkertainen ja yritystä ei saa velvoittaa selvittämään rikkomukseen syyllistyneen kuljettajan henkilöllisyyttä.**

Rikesakkomääräyksen vastustamista varten on aina rikesakkomääräyksen liitettävä tätä tarkoitusta varten lomake. Kiinnitämme tässä yhteydessä huomiota siihen, että rikesakkomääräys voidaan antaa vuoden aikana rikkomuksen tekopäivästä. Bussiyrityksien on lähes mahdotonta ilman suurta työtaakkaa selvittää vuoden takaisten rikkomuksiin syyllistyneiden kuljettajan henkilöllisyyttä. Mainittakoon, että suurimmilla yrityksillä on samanaikaisesti töissä satoja kuljettajia. Samaa bussia ajaa usea henkilö saman päivän aikana. Automaattisella liikennevalvonnan **kamerakuvaan liittämisen rikesakkomääräykseen helpottaisi yrityksissä rikkeeseen syyllistyneen kuljettajan selvittämistä ja siten vähentäisi myös poliisin esitutkinnan työmäärää. Esitämme, että rikesakkomääräykseen liitetään aina kuva tapahtumasta.** Rikkeeseen syyllistyneiden kuljettajien selvittäminen ei saa johtaa kuljettajien ja työnjohdon välisen ilmapiirin heikentymiseen. Ilmapiirin heikentymistä voidaan välttää liittämällä kuva rikesakkomääräykseen. Korostamme tässä yhteydessä sitä, että työnantajalle ei tule osoittaa ilmiäntoivellisuutta.

Rikkeeseen syyllistyneen kuljettajan henkilöllisyyden selvittämistä vaikeuttaa myös se, että bussimatkailussa bussinvuokraus on varsin yleistä. Kuljettajan syyllistyessä rikkomukseen rikesakko kohdistuisi bussin vuokranneen yrityksen liikenteestä vastaavalle henkilölle tai liikennejohtajalle. Bussiyrityksellä ei välttämättä ole näissä tapauksissa tietoa siitä, kuka bussia on kuljettanut. Bussitoimialalla voi kehitys lisäksi johtaa siihen, että kuljettajina käytetään tulevaisuudessa henkilövuoraukseen keskittyneiden yritysten välittämää työvoimaa. Työsuhteet voivat olla lyhyitä ja työvoiman vaihtuvuuden vuoksi rikkomuksiin syyllistyneiden kuljettajien löytyminen vaatii paljon työtä. Myös bussien vuokraaminen lyhytaikaisesti toiselle yritykselle on mahdollista. Näissä tapauksissa on haltijan vaihdoksesta on tehtävä rekisteri-ilmoitus, jos sopimukseen perustuen bussin käyttö kestää yli 30 päivää. Bussin vuokranneen yrityksen kuljettajan syyllistyessä rikkomukseen rikesakkomääräys kohdentuisi näissä tapauksissa väärälle yritykselle sen rekisteriin ilmoittamalle henkilölle, jolla ei ole välttämättä mitään mahdollisuuksia selvittää rikkeeseen syyllistyneen kuljettajan henkilöllisyyttä.

**Rikesakkomenettelyä kehitettäessä on huolehdittava siitä, että bussiyrityksen ns. yhteyshenkilö (ajoneuvon haltija) kutsutaan bussikuljettajien syyllistyessä rikkomustapauksiin poliisin esitutkintalain mukaiseen kuulusteluun ainoastaan todella tarpeellisissa tilanteissa.** Ns. puuttumiskynnys on säilytettävä bussiliikenteen osalta ja puututtava vain niihin tapauksiin, joilla todella on ollut liikenneturvallisuutta vaarantavia vaikutuksia.

Yrityksillä aiheutuu ylimääräistä hallinnollista työtä ja kustannuksia luonnollisen henkilön ilmoittamisesta haltijaksi ajoneuvorekisteriin. Esitetyllä rikesakkomenettelyn yksinkertaistamisella helpotetaan viranomaistoimintaa automaattisen liikennevalvonalla havaittujen liikenneriikkomusten käsittelyssä. Menettelytapa nopeuttaa rikkomusten käsittelyä ja vähentää siten toimintaan liittyviä viranomaiskustannuksia. **Luonnollisen henkilön ilmoittamisesta ajoneuvorekisteriin ei saa aiheutua luvanvaraista bussiliikennettä harjoittaville yrityksille ylimääräisiä kustannuksia missään tilanteissa.** Työryhmän esityksen mukaan rekisteri-ilmoitus olisi mahdollisuus tehdä maksutta puolen vuoden kuluessa säädösten voimaantulosta. Pidämme esitettyä määräaikaa täysin riittämättömänä. Luvanvaraista bussiliikennettä harjoittaville yrityksille rekisteri-ilmoitusten tekeminen henkilövaihdosten osalta tulee olla kaikissa tapauksissa maksutonta. Pidämme ajatusta siitä, että bussiyritykset joutuvat viranomaistoiminnan kustannusten säästämisen ja toiminnan helpottamisen (poliisi) rahoittajiksi (AKE:lle aiheutuva lisätyö) täysin vieraana. **Esitämme, että valtioneuvoston asetusta ajoneuvojen rekisteröinnistä (1598/1995) muutosesitystä muutetaan edelleen siten, että luvanvaraiseen bussiliikenteeseen rekisteröityjen**

**ajoneuvojen haltijan muutosilmoitukset ovat aina maksuttomia.** Esim. haltijaksi merkityn henkilön työpaikan vaihtumisen tai henkilön aseman muuttuessa bussiyrityksessä aiheutuu haltijanmuutosilmoituksista yrityksille jopa tuhansien eurojen ylimääräinen kustannuserä, jota emme voi pitää oikeudenmukaisena.

Bussiyritysten kannalta **ongelmatilanteita syntyy myös niissä tapauksissa, jos rikesakkomääräys ei ole saapunut jostakin syystä postin kautta yritykseen** ja yritys (liikenteestä vastaava henkilö) ei ole voinut määräajassa vastustaa rikesakkoa. Näissä tapauksissa yrityksen on mahdollisuus erillisellä hakemuksella hakea ns. vastustamismääräajan palauttamista. Määräajan palauttamista on haettava kuitenkin puolen vuoden kuluessa rikkomuksen tekopäivästä. Näissä tapauksissa yrityksen toiminnasta riippumattomista syistä aiheutuu yrityksille ylimääräistä työtä ja byrokratiaa. Teoriassa ongelma syntyy myös niissä tapauksissa, joissa poliisi lähettää rikesakkomääräyksen bussiyritykseen puolen vuoden jälkeen rikkomuksen tekopäivästä ja yritys ei saa rikesakkomääräystä tiedoksi postin kautta. Myös näissä ilmeisesti teoreettisissa tapauksissa yritykselle palautettava ns. vastustamisen määräaika. Muutoin ajoneuvorekisteriin haltijaksi ilmoitettu luonnollinen henkilö saa rikesakon rikkomuksesta, johon ei ole syylistynyt.

**Linja-autoliitto pitää esitettyä rikesakkomenettelyä bussiyritysten kannalta parempana ratkaisuna seuraamusmääräysten yksinkertaistamisessa kuin ns. hallinnollista maksujärjestelmää.** Hallinnollisessa maksujärjestelmässä maksukehottuksen saaneen olisi tuomioistuimessa osoitettava maksuvelvollisuudesta vapautumisen peruste eli todistustaakka tulisi tässä tapauksessa yritykselle. Tällainen järjestelmä aiheuttaisi yrityksissä huomattavasti enemmän töitä ja byrokratiaa rikkomustapauksiin syyllistyneiden henkilöiden selvittämisessä. Linja-autoliitto ei pidä hallinnollista maksujärjestelmää toteuttamiskelpoisena menettelytapana automaattisella liikennevalvonnalla havaittujen rikkomusten seuraamuksien määrittämisessä.

Kunnioittaen

LINJA-AUTOLIITTO



Heikki Kääriäinen  
toimitusjohtaja