



OIKEUSMINISTERIÖ  
Lainvalmisteluosasto  
PL 25  
00023 VALTIONEUVOSTO

Tampereen kaupunki  
Pysäköinninvalvonta  
PL 487  
33101 TAMPERE

Oikeusministeriön Tampereen kaupungille 2.12.2009 päivätyllä kirjeellä osoittama lausuntopyyntö asiassa OM 1/41/2009. Määräpäivä lausunnolle on 5.1.2010.

## LAUSUNTO PYSÄKÖINNINVALVONTAA KOSKEVAN LAINSÄÄDÄNNÖN UUDISTAMISASIASSA

### **Yleistä**

Pysäköinninvalvontaa koskeva lainsäädäntö on osittain vanhentunutta ja kaipaa siten uudistamista. Yksityisen pysäköinninvalvonnan mahdollistavan lainsäädännön tarvetta tulee arvioida erittäin kriittisesti. Tampereen kaupungin pysäköinninvalvonnan suhtautuminen valvontamaksun tyypin rangaistusluontoisen yksityisoikeudellisen maksuseuraamuksen käyttöönottoon on kielteinen.

Julkisen pysäköinninvalvonnan tehtävänä on valvoa pysäyttämistä ja pysäköintiä koskevien kieltojen ja rajoitusten noudattamista. Valvontatehtävään sisältyy maksukehotusten antamisen lisäksi merkittävänä osana työtehtäviä myös tienkäyttäjien yleinen neuvonta ja ohjaaminen. Tarkoituksena on pyrkiä minimoimaan virheellinen pysäköinti. Yksityisen pysäköinninvalvonnan tarkoituksena puolestaan voidaan pitää valvontaa harjoittavan yrityksen liikevaihdon maksimointia. Tämän vuoksi onkin hyvin vaikeaa pitää hyväksyttävänä lakia, joka sallisi yrityksen maksutulosten maksimoinnin rangaistusluontoisia seuraamuksia määräämällä.

### **Laki julkisesta pysäköinninvalvonnasta**

#### *1 § 1 mom. Soveltamisala*

Lakiehdotuksen perusteluissa mainitaan, että pysäköintivirhemaksua ei voitaisi määrätä pelastuslain 33 §:n 2 momentissa säädetyn pelastustielle pysäköimistä koskevan kiellon rikkomisesta. Tätä voidaan pitää asianmukaisena täsmennyksenä ottaen huomioon, että pelastuslaissa määrätty seuraamus lain rikkomisesta on sakko. Pelastustielle pysäköintejä erityisesti yksityisillä piha-alueilla tapahtuu



kuitenkin huomattavan paljon ja poliisilla ei ole resursseja puuttua kaikkiin ongelmatapauksiin. Tässä tapauksessa olisikin perusteltua pelastuslain muutoksella mahdollistaa pysäköintivirhemaksujen määrääminen pelastustielle pysäköinnistä ja sakko olisi seuraamuksena vain, jos pysäköinti estäisi kokonaan pelastustien käyttämisen.

#### *2 § 2 mom. Soveltamisalan rajoitukset*

Kohta ”yksityisellä alueella tai maastossa” tarkoittanee myös maaston kohdalla yksityisessä omistuksessa olevaa maa-aluetta eli yksityistä maastoa. Kunnan omistuksessa olevien maastoalueiden tulee olla automaattisesti kunnallisen pysäköinninvalvonnan piirissä ilman erillistä valtuutusta tai pyyntöä. Selvytyden vuoksi kyseinen lainkohta tulisi kirjoittaa uudelleen siten, että siinä määrättäisiin rajoitus koskemaan yksityistä aluetta, joka ei ole tieliikennelaissa tarkoitettu tie.

#### *3 § Pysäköintivirhemaksu*

*1 mom.* Säännösehdoituksessa pysäköintivirhemaksun enimmäismääräksi ehdotetaan edelleen 40 euroa (kalleimmalla maksuvyöhykkeellä 50 euroa). Tältä osin säännös siis pysyisi muuttumattomana. Pysäköintivirhemaksun enimmäismäärä on kuitenkin aivan liian pieni verrattuna esimerkiksi joukkoliikenteen tarkastusmaksuun. Pysäköintivirhemaksun mahdollinen enimmäismäärä tulisikin nostaa vähintään joukkoliikenteen tarkastusmaksun tasolle. Pysäköintivirhettä voidaan kuitenkin pitää vähintään yhtä paheksuttavana tekona ja jopa enemmän vaaraa tai haittaa aiheuttavana (esimerkiksi pysäköinti suojatielle tai sen eteen taikka pysäköinti kiinteistölle johtavan ajotien eteen) kuin liputta matkustamista. Nykyisellään pysäköintivirhemaksun pelotevaikutus ja ennaltaehkäisevyysvaikutus ovat lähes olemattomia.

*3 mom.* Kyseisessä säännöksessä ehdotetaan joutokäyntirikkomuksesta määrättävän pysäköintivirhemaksun enimmäismääräksi 35 euroa. Jos joutokäyntirikkomuksesta määrättävän virhemaksun enimmäismääräksi säädetään 35 euroa, tulee joutokäyntirikkomusten valvonnasta käytännössä varsin hankalaa ja ehkä jopa taloudellisesti kannattamatonta Tampereen kaltaisissa paikoissa, joissa on jo tällä hetkellä käytössä kaksi eri suuruista virhemaksua (40 ja 50 euroa). Kolmen erilaisen virhemaksulomake-erän painattaminen ei ole taloudellisesti järkevää, sillä pienten erien tilaaminen on aina suhteessa paljon kalliimpaa suurempien erien tilaamiseen nähden. Myöskin kolmen eri virhemaksulomakenipun mukana kantaminen hankaloittaisi pysäköinnintarkastajien työtä. Varsin todennäköisesti joutokäyntirikkomusten valvominen Tampereella jäisi ainoastaan poliisin harteille, ja poliisin resurssien vuoksi todennäköisesti varsin vaillinaiselle valvonnalle.

#### *4 § 2 mom. Rengaslukko*

Lakiehdotuksen mukaan rengaslukkoa ei tarvitse irrottaa ennen kuin korvaus ja virhemaksut on maksettu. Mikäli rengaslukon irrottaminen määrätään laissa kunnallisen viranomaisen tehtäväksi, tulisi tältä kohdin selventää, kuinka pian rengaslukko on irrotettava. Tarkoituksenmukaisena ei voida pitää, että rengaslukon irrottamista varten olisi kunnassa olemassa ympärivuorokautinen päivystys, vaan kunnan velvollisuutena tulisi olla rengaslukko irrottaminen virka-ajan puitteissa ja mahdollisimman pian mutta kuitenkin esimerkiksi viimeistään kolmantena päivänä.



nä pyynnön esittämisestä. Tällä tavoin perjantai-iltana tullut rengaslukon irrottamispyyntö voitaisiin toteuttaa seuraavana maanantaina, eikä mitään erityisiä viikonloppu- tai iltapäivystyksiä tarvitsisi järjestää. Päivystysten järjestäminen kasvattaisi merkittävästi rengaslukosta aiheutuvia kustannuksia ja tästä syystä asiakkaan maksettavaksi tuleva rengaslukukorvaus muodostuisi helposti huomattavan korkeaksi, jopa kohtuuttomaksi. Mikäli edellä mainittua ei katsota perusteluksi käytännöksi, tulisi lakiin tehdä lisäys mahdollisuudesta ulkoistaa rengaslukojen kiinnittäminen ja avaaminen.

#### *6 § Toimenpiteistä luopuminen*

Säännöksessä on ehdotettu mahdollisuutta luopua toimenpiteistä tietyissä tapauksissa. Tämän säännöksen tarkoittama seuraamuksen määräämättä jättäminen on kuitenkin tarkoituksenmukaisinta kohdentaa nimenomaisesti muutoksenhakuvaiheeseen. Seuraamuksen määräämättä jättäminen pykälässä mainituissa tapauksissa edellyttää aina tulkintaa. Näin laajaa tulkintavaltaa ei ole tarkoituksenmukaista tai edes perusteltua antaa pysäköinnintarkastajille. Esimerkiksi Tampereella on 13 pysäköinnintarkastajaa, joista jokaisella on erilainen käsitys siitä, mikä olisi ilmeisen anteeksi annettavaa huomaamattomuutta tai ajattelemattomuutta taikka ilmeisen kohtuutonta. Yhdenmukaisen tulkinnan ja asiakkaiden yhdenvertaisen kohtelun vuoksi onkin tärkeää, että kyseisen säännöksen mukainen tulkinta ja harkinta kuuluisi pysäköinninvalvojalle ja asiat käsiteltäisiin kirjallisen muutoksenhaun kautta. Sama luonnollisesti koskisi hallinto-oikeutta ja korkeinta hallinto-oikeutta.

Yksityiskohtaisissa perusteluissa on mainittu, että kuljettajan tulee tarvittavissa määrin ottaa selkoa liikennemerkeistä ja muista järjestelyistä. Todettakoon tähän, että Hämeenlinnan hallinto-oikeuden linja tähän asti on ollut varsin tiukka – ajoneuvon kuljettajalla on selonottovelvollisuus liikennemerkeistä myös niissä tapauksissa, kun liikennemerkit ovat olleet lumen tai puiden lehtien peitossa. Tiukkaa linjaa puoltaa tieliikennelain 3 §, jonka mukaan tienkäyttäjän on noudatettava liikennesääntöjä sekä muutoinkin olosuhteiden edellyttämää huolellisuutta ja varovaisuutta vaaran ja vahingon välttämiseksi. Vaikeissa olosuhteissa huolellisuusvelvollisuus korostuu entisestään.

Perusteluissa on myös todettu, että toimenpiteistä luopumista arvioitaessa voitaisiin kiinnittää huomiota henkilökohtaisiin ominaisuuksiin kuten ikään, terveydentilaan tai kehitystasoon. Tältä osin on kuitenkin tärkeää tiedostaa tieliikennelain tielläliikkuville asettamat erityiset vaatimukset. Tieliikennelain 63 §:n mukaan ajoneuvoa ei saa kuljettaa se, jolta sairauden, vian, vamman tai väsymyksen vuoksi taikka muusta vastaavasta syystä puuttuvat siihen tarvittavat edellytykset. Jälkimmäisen säännöksen edellytysten täytyessä tehtyä pysäköintivirhettä ei voida pitää anteeksi annettavana. Henkilökohtaisia ominaisuuksia ei siten lähtökohtaisesti voida pitää merkityksellisenä seikkana. Ainoastaan rikoslain mukainen pakkotila voisi olla hyväksyttävä peruste toimenpiteistä luopumiselle tällaisissa tapauksissa.



*7 § 1 mom. Päätöksen sisältö*

*1 kohta* Säännösesityksen mukaan pysäköintivirhemaksua koskevassa päätöksessä on mainittava päätöksen tehnyt viranomainen ja käsittelijän nimi tai muu tunnistetieto. Epäselvää tältä osin on, mitä tässä tarkoitetaan päätöksen tehneellä viranomaisella ja mitä puolestaan käsittelijällä.

Muun tunnistetiedon käyttämismahdollisuuden lisäämistä lakiin voidaan pitää perusteltuna ja erittäin hyvänä täsmennyksenä. Ainakin Tampereella henkinen ja fyysinen väkivalta pysäköinnintarkastajia kohtaan on lisääntynyt viime vuosina. Useampia tapauksia on käsitelty oikeudessa. Koska pysäköinnintarkastajiin kohdistuu jo muutoinkin paljon negatiivisia mielenilmauksia, pysäköinnintarkastajien työturvallisuuden kannalta voidaan pitää tärkeänä, että virhemaksut on lain mukaan mahdollista "allekirjoittaa" pelkällä yksilöllisellä tunnistenumeraalla. Virhemaksun antaja on tunnistenumeron avulla yksilöitävissä jälkikäteen, eikä virhemaksun saajan oikeusturva siten vaarannu.

*3 kohta ja 7 kohta* Päätöksessä on myös mainittava virheen tai rikkomuksen teko-aika ja -paikka (3 kohta) ja lisäksi maksun määräämispäivä ja kellonaika (7 kohta). Käytännössä virheen teko-aika on sama kuin maksun määräämisaika.

*8 § Tiedoksianto*

*2 mom.* Kyseisen säännösehdotuksen mukaan, jos maksua ei ole suoritettu määrääjässä, pysäköinninvalvojan on lähetettävä viipymättä päätös maksusta vastuussa olevalle ajoneuvon omistajalle tai haltijalle tiedoksi kirjeellä. Tässä tapauksessa olisi siis kyse eräänlaisesta maksumuistutuksesta tai maksumääräyksestä. Laissa tai sen perusteluissa tulisi ottaa kantaa tällä kohtaa myös maksuajasta. Eräpäivää maksumuistutukseen/maksumääräykseen ei liene voida laittaa, sillä alkuperäisen maksun eräpäivä on tällöin mennyt jo umpeen ja korko alkanut juosta, joten maksu olisi suoritettava välittömästi. Kuitenkin jokin takaraja maksamiselle olisi asetettava, minkä jälkeen maksamaton maksu voitaisiin laittaa ulosottoon. Lisäksi tulee pitää mielessä, että viranomaistoiminnalle on asetettu tietty täsmällisyysvaatimus. Toisaalta, jos koron sijaan käytössä olisi edelleen virhemaksun korotus, voitaisiin maksumuistutukseen/maksumääräykseen sisällyttää eräpäivä. Tätä voitaisiin kenties pitää asiakkaan kannalta parhaimpana ratkaisuna. (ks. tähän liittyen 17.2 §:n alla oleva)

Todettakoon myös, että lakiesityksen 8.2 § ja 17 § mahdollistavat tulkinnan, että maksumuistutuksen/maksumääräyksen jälkeenkin maksuaikaa virhemaksun maksamiselle on 30 päivää tiedoksisaannista. Tämä ei kuitenkaan voi olla säännösten tarkoituksena, vaan jo koronkin takia maksu olisi suoritettava niin pian kuin mahdollista.

*3 mom.* Kyseisen säännöksen muotoilu ei ole täysin onnistunut. Aiemmin 2 momentissa sanotaan, että päätös on annettava tiedoksi viipymättä, ja 3 momentissa puolestaan sanotaan, että päätös on annettava tiedoksi kuuden kuukauden kuluessa. Nykyisen voimassa olevan lain 11 §:n muotoilu on tältä osin onnistuneempi.



*9 § 2 mom. Vastuu pysäköintivirhemaksusta ja pyörälukkokorvauksista*  
Ehdotukseen sisältyvä ”ajoneuvon rekisteriin merkitty omistaja tai haltija” on erittäin hyvä täsmennys. Aika ajoin tulee eteen tilanteita, joissa ajoneuvorekisterin tiedot ajoneuvon omistajasta tai haltijasta eivät täsmää asiakkaan esittämien tietojen kanssa. Koska ajoneuvon ostajalla tai myyjällä ei ole sanktioitua velvollisuutta tehdä muutosilmoituksia ajoneuvorekisteriin, jäävät nämä ilmoitukset toisinaan kokonaan tekemättä. Pysäköinninvalvonnalla viranomaisena on kuitenkin oltava oikeus luottaa ajoneuvorekisteristä saataviin tietoihin, eikä sen tule joutua vastaamaan tappiosta, jonka perusteena on ajoneuvon ostajan tai myyjän laiminlyönti.

Tällä kohdin lakiesityksen yksityiskohtaisissa perusteluissa olisi toivottavaa ottaa yhtenä erityiskysymyksenä kantaa myös autovuokrausyritysten vastuuseen. Tällä hetkellä monissa kaupungeissa on käytäntö, että mikäli virhemaksun on tehnyt ulkomaalainen kuljettaja vuokra-autolla ja vuokrausyritys esittää vuokrasopimuksen, virhemaksu poistetaan. Tätä ei voida pitää hyväksyttävänä käytäntönä, sillä pysäköinninvalvonta joutuu näissä tapauksissa kantamaan autovuokrausyritykselle kuuluvan riskin. Käytäntö onkin vääristynyt ja autovuokrausyrityksiä suosiva. Autovuokrausyrityksillä on asiakkaistaan tarkat tiedot, ja heillä on ajoneuvon omistajana tai haltijana takautumisoikeus, joten he voivat (yrittää) periä maksetun virhemaksun kuljettajalta.

*10 § 3 mom. Toimivaltaiset viranomaiset*

Momentin viimeinen virke ”Pysäköinninvalvoja voi myöntää maksuajan pidennystä” olisi loogisempaa sijoittaa 17 §:n (Maksuaika ja viivästysseuraamus) yhteyteen.

*13 § 2 mom. Kunnallisen pysäköinninvalvojan ja -tarkastajan tehtävät*

Säännösehdotuksen viimeisen virkkeen mukaan virkamerkki on esitettävä tarvittaessa tai vaadittaessa. Säännös vastaa voimassa olevaa sääntelyä. Sisältö kaipaasi kuitenkin hiukan täsmennystä. Onko virkamerkki esitettävä (tai vastaavasti pysäköinnintarkastajan nimi ilmoitettava esimerkiksi toimistosta sitä kysyttäessä) aina, vai voiko olla tilanteita, joissa voidaan kieltäytyä nimen ilmoittamisesta? Jos asiakas käyttäytyy erittäin uhkaavasti, onko hänelle tästä huolimatta kerrottava pysäköinninvalvojan tai -tarkastajan nimi. Entä tapauksissa, joissa voidaan pitää varsin todennäköisenä jonkinlaisia kostotoimenpiteitä?

*14 § Muutoksenhakukielto*

Tämä säännös on hyvä lisäys voimassa olevaan lakiin.

*15 § 1 mom. Oikaisuvaatimus*

Kyseisessä kohdassa on ehdotettu oikaisuvaatimusajaksi 30 päivää tiedoksisisaannista. Nykyinen kahden viikon määräaika on erittäin toimiva ja tarpeeksi pitkä. 30 päivää lyhyempää oikaisuvaatimusaikaa puoltaa se, että oikaisuvaatimuksia (nykyisiä vastalauseita) varten asiaa tulee tiedustella usein myös virhemaksun kirjoittaneelta pysäköinnintarkastajalta. Yksittäiset tapaukset unohtuvat hyvin nopeasti jo pelkästään virhemaksujen suuren määrän vuoksi. Olisikin hyvin epätodennäköistä, että pysäköinnintarkastaja muistaisi kirjoittamastaan virhe-



maksusta mitään enää kuukauden jälkeen, ellei kyseessä ole ollut todella erityistapaus. Asian selvittelyn kannalta olisi siis tärkeää, että oikaisuvaatimusaika olisi mahdollisimman lyhyt. Asiakkaiden oikeusturvan kannalta oikaisuvaatimuksen tekemiseen varattua aikaa ei kuitenkaan voida säätää liian lyhyeksi. Kuntalain mukaista oikaisuvaatimusaikaa vastaava kahden viikon oikaisuvaatimusaika olisi siten tässä perusteltu ja suositeltava jo yhdenmukaisen menettelyinkin vuoksi.

#### *16 § 2 mom. Muutoksenhaku*

Valituslupamenettely korkeimpaan hallinto-oikeuteen on hyvä ja perusteltu muutos lainkäytön yhdenmukaistamiseksi. Nykyisellään eri hallinto-oikeuksien samankaltaisista asioista antamat päätökset voivat poiketa hyvinkin paljon, eikä tätä voida pitää hyväksyttävänä kansalaisten yhdenvertaisen kohtelun kannalta.

#### *17 § Maksuaika ja viivästysseuraamus*

*1 mom.* Pysäköintivirhemaksun maksuajaksi on ehdotettu 30 päivää. Joukkoliikenteen tarkastusmaksun (80 euroa) maksuaika on viikon, ja jo pelkästään tähän suhteutettuna pysäköintivirhemaksun maksuajasta tulisi kohtuuttoman pitkä. Kahden viikon maksuaika on käytännössä havaittu riittäväksi. Suurin osa niistä asiakkaista, jotka ylipäänsä maksavat virhemaksun, pystyvät sen halutessaan maksamaan kahden viikon maksuajan puitteissa. Kun lisäksi pysäköinninvalvoja voi pyynnöstä myöntää maksuaikaa, on maksuajan pidentäminen 30 päivään tarpeetonta. Kahden viikon maksuaika on myös erittäin yleisesti käytössä muutoinkin.

*2 mom.* Lakiehdotuksen mukaan virhemaksun korotus puolitoistakertaiseksi maksuviivästyksen vuoksi poistuisi ja tilalle tulisi veronlisäyksestä ja viivekorosta annetun lain mukainen korko. Viivekorko 40 euron pysäköintivirhemaksulle olisi tämän hetkiselä viitekorolla laskettuna 3,20 euroa vuodessa. Viivekorkoa voidaan pitää aivan liian riittämättömänä maksuviivästyksen seuraamuksena. Tampereella määrättiin vuonna 2008 noin 73 800 pysäköintivirhemaksua. Maksu-määräyksiä lähetettiin 23 769 kpl. Ulosottoon maksumääräyksiä päätyi 8561 kpl ja estetodistuksella palautui 4867 kpl. Kokonaan maksettuja virhemaksuja tilitettiin noin 63 300 kpl. Maksunkorotuksen sisältävä maksumääräys on kokemuksen mukaan erittäin tehokas perintäkeino.

Korkoon siirtymistä voitaisiin lisäksi pitää hirvittävän paljon työllistävänä ja asiakaspalvelua vaikeuttavana sekä asiakaspalvelutilanteita lisäävänä pysäköinninvalvonnan muutoinkin valmiiksi jo erittäin epäkiittolisessa toimistotyössä. Koron osuuden laskeminen jäisi asiakkaiden itsensä varaan. Mikäli asiakas ei maksaisi korkoa tai se olisi maksettu väärin, tulisi näistä lähettää erillinen maksumuistutus. Käytännössä useat kääntyisivät todennäköisesti pysäköinninvalvonnan toimiston puoleen koron määrää laskiessaan. Ongelmatilanteita ilmenisi esimerkiksi silloin, jos asiakas soittaisi pysäköinninvalvonnan toimistoon ja kysyisi, miten paljon hänen pitäisi maksaa. Pysäköinninvalvonnasta voitaisiin kertoa asiakkaalle maksun suuruus kyseisenä päivänä. Jos asiakas maksaisikin maksun myöhemmin ja siten koron osuus jäisi liian pieneksi, voisi hän vedota siihen, että viranomaisen antoi hänelle tietyn tiedon, johon hänen oli oikeus luottaa. Sen todentaminen, mitä asiakkaalle on puhelimesta sanottu ja milloin, on usein jälkikäteen mahdoton-



ta. Koron osuuden laskemisesta asiakkaalle taas ei voida kieltäytyäkään, koska viranomaisella on lakiin perustuva neuvontavelvollisuus.

Lisäksi perustelutekstissä esitetyt perusteet korkoon siirtymisen sille ovat ontuvia. Perustelutekstin mukaan korotus voi olla kohtuuton esimerkiksi silloin, kun maksukehoitus on ajoneuvosta ilkeästi poistettu tai henkilö ei esimerkiksi matkan vuoksi ole maksusta saanut tietoa eikä voinut maksuaikaa siten noudattaa. Todettakoon tähän, että ainakin Tampereella noudatetun käytännön mukaan kummassakin edellä mainitussa tapauksessa korotusosa on pysäköinninvalvojan päätöksellä aina poistettu asiakkaan vedotessa edellä mainittuihin seikkoihin, sillä virhemaksun tiedoksisaannin on katsottu tapahtuneen vasta, kun asiakas on saanut postitse maksumääräyksen. Mikäli puolitoistakertaista korotusta pidetään yleisesti liian suurena, voisi korotus olla pienempikin, erityisesti silloin, jos virhemaksun enimmäismäärää korotetaan. Korotuksen yhtenä etuna voidaan pitää sen selkeyttä. Korottunut pysäköintivirhemaksu ei kasva enää korkoa vaan saatavan määrä pysyy vanhentumiseen asti saman suuruisena. Viivekorkoon siirtyminen ei ainakaan Tampereen kaupungin pysäköinninvalvonnan kannan mukaan ole mitään osin suositeltavaa.

#### *19 § Takautumisoikeus*

Säännöksessä tai vähintäänkin sen perusteluissa olisi hyvä tuoda esiin myös takautumisoikeus suhteessa korkoon/korotukseen. Pykälässä oleva viittaus 17 §:n 2 momenttiin on virheellinen (oikea 18 §:n 2 momentti).

## **Laki yksityisestä pysäköinninvalvonnasta**

### *Yleistä:*

Tampereella on valvonnassa tällä hetkellä noin 750 yksityistä pihaa, joissa valvontaa suoritetaan yleensä pyynnöstä. Valvonnassa ei ole ilmennyt ongelmia ja erityistä tarvetta yksityiselle pysäköinninvalvonnalle ei siten ole. Yksityisten liikekeskusten pysäköinti ei Tampereella myöskään ole ongelma, ja valvontaa suoritetaan tarvittaessa. Hallituksen esityksen 78/2008 vp 2 §:n yksityiskohtaisten perustelujen mukaan sellaiset liikepaikat ja muut paikat, jotka on tarkoitettu yleisölle tai joille pääsyä ei ole mitenkään rajoitettu ja joilla esiintyy yleistä liikennettä, on katsottu tieliikenneläissa tarkoitetuksi tieksi. Yksityisten liikekeskusten eli ns. automarkettien ja vastaavien liikkeiden piha-alue on yleistä aluetta, joten pysäköinninvalvontaa siellä voidaan suorittaa myös ilman pyyntöä. Tarvetta valvonnalle ei kuitenkaan yleensä ole, ja Tampereella pysäköintipaikkoja liikekeskusten yhteyteen on pyritty järjestämään riittävästi jo kaavoituksen kautta.

### *1 § Soveltamisala*

*1 mom. 1 kohta* Säännösehdotuksen mukaan valvontamaksu saadaan veloittaa yksityisellä alueella tai maastossa. Koska 2 kohdassa määrätään, että valvontamaksu voidaan määrätä maastoliikennelain vastaisesta pysäyttämisestä tai pysäköinnistä, on 1 kohdasta tulisi poistaa ”tai maastossa”. Pysäköinnistä maastoon ei muutoinkaan määrätä tieliikennelain säännöksillä. Tässäkin kohdin parempi ilmaus olisi ”yksityisellä alueella, joka ei ole tieliikenneläissa tarkoitettu tie”.



*2 mom.* Pysäköimistä tai pysäyttämistä koskeva kielto tai määräys taikka pysäköintikiekon käyttöä koskeva määräys sekä valvontamaksu luvattoman pysäköinnin seuraamuksena on yksiselitteisellä ja selvästi havaittavalla tavalla ilmoitettava. Käytännössä tämän tulee tarkoittaa kiellon tai määräyksen sekä seuraamuksen osoittamista liikennemerkillä.

Todettakoon, että maastoliikennelain 4 §:n 1 momentin mukaista pysäköinti- ja pysäyttämiskieltoa ei tarvitse erikseen liikennemerkillä ilmoittaa, vaan se on voimassa suoraan lain nojalla. Mikäli yksityinen pysäköinninvalvonta ulotetaan myös maastoliikennelain vastaiseen menettelyyn, ovat maastoliikennelain ja yksityisestä pysäköinninvalvonnasta annetun lain säännökset tältä osin ristiriidassa. Jos maastoalueet täytyy niissä paikoissa, joissa on käytössä yksityinen valvonta, merkitä 1 §:n 2 momentin mukaisin liikennemerkein ja puolestaan julkisen valvonnan alueella merkkejä ei tarvita, on tämä autoilijoiden kannalta erittäin harhaanjohtavaa ja epäloogista. Tarkoituksenmukaisena ei myöskään voida pitää, että maastoalueet aina merkittäisiin liikennemerkeillä, jos alueella voidaan harjoittaa yksityistä tai julkista pysäköinninvalvontaa, sillä näitä alueita on määrällisesti aivan valtavasti. Muutoinkaan ei voida pitää perusteltuna sijoittaa liikennemerkkejä usein tarkemmin rajaamattomille maastoalueille. Myöskään perusteltu merkintöjen yhdenmukaisuuden vuoksi ei voida pitää, että maastoliikennelain sääntelemillä alueilla yksityisen pysäköinninvalvonta saataisiin jättää liikennemerkein ilmoittamatta. Selkeintä lienee olisi, jos maastoliikennelaki jätettäisiin yksityisen pysäköinninvalvonnan ulkopuolelle vain julkisen valvonnan piiriin. Tie liikennelain 28 §:n 2 momenttia sovelletaan yksityisellä alueella, joka ei ole tie. Vastaavasti valvontamaksu voitaisiin yksityisellä alueella, joka ei ole tie, määrätä riippumatta siitä, sijaitseeko ajoneuvo yksityisen alueen sisällä sellaisella alueella, joka on tarkoitettu moottorikäyttöiselle ajoneuvolle vai ei. Mitään erityistä perustetta tai tarvetta ulottaa yksityinen pysäköinninvalvonta maastoliikennelain piiriin ei siten edes ole.

### *2 § Valvontamaksu*

Valvontamaksun kohdalla esiin nousee kysymys arvonlisäverosta. Myös tähän puoleen tulisi kiinnittää huomiota jo lakiesityksessä.

### *3 § Valvontamaksua koskeva vaatimus*

*2 mom.* Säännösehdotuksen mukaan valvontamaksua koskevaan vaatimukseen on liitettävä ohjeet maksun riitauttamisesta. Lakiesityksessä ei kuitenkaan ole millään tavalla otettu kantaa siihen, kuka mahdolliset riitautukset ratkaisee. Tampereella määrättiin vuonna 2008 noin 73 800 pysäköintivirhemaksua, joista tehtiin 2815 vastalauseita ja 94 valitusta hallinto-oikeuteen. Yksityinen pysäköinninvalvonta tulisi tuottamaan varsin todennäköisesti prosentuaalisesti huomattavasti enemmän riitautuksia jo pelkästään yksityisiä alueita koskevien pysäköintimääräysten puutteellisuuksien vuoksi. Riitautukset käsittelevään tahoon tulisikin erityisesti kiinnittää huomiota lakiesityksessä.

*3 mom.* Lyhin maksuaika on kyseisen säännösehdotuksen mukaan lyhyempi kuin julkisessa pysäköinninvalvonnassa niissä tapauksissa, joissa valvontamak-





su on lähetetty ajoneuvon omistajalle tai haltijalle. Yhdenmukaisuuden vuoksi maksuaikojen sekä julkisen että yksityisen pysäköinninvalvonnan puolella tulisi olla vähintään yhtä pitkiä.

*5 § Valvontatoimi*

Kyseisestä säännöksestä tulisi poistaa ”tai maastossa”, mikäli maastoliikennelaki jätetään soveltamisalan ulkopuolelle.

**Laki ajoneuvojen siirtämisestä**

*5 § Siirto pysäköintiä koskevan säännöksen perusteella*

Säännösehdotuksen mukaan pysäköintivirhemaksujen tulee olla lainvoimaisia. Perustelutekstissä on täsmennetty tämän tarkoittavan, ettei päätöksiin voi hakea enää muutosta. Perustevalituksen tekemismahdollisuus ei liene kuitenkaan voi olla este säännöksen soveltamiselle.

**Yhteenveto**

Tampereen kaupungin pysäköinninvalvonta puoltaa julkista pysäköinninvalvontaa koskevan lainsäädännön uudistamista edellä mainituin täsmennyksin. Yksityistä pysäköinninvalvontaa koskevilta osin lakiehdotus on vielä varsin puutteellinen, eikä tarkempaa lausuntoa siksi ole mahdollista antaa. Tampereen kaupungin suhtautuminen valvontamaksun tyyppisen rangaistusluontoisen yksityisoi-keudellisen maksuseuraamuksen käyttöönottoon on kuitenkin lähtökohtaisesti kielteinen.

Tampereella 4.1.2010

Laura Mäki-Marttunen  
lakimies  
pysäköinninvalvoja