

Asia: LVM/417/03/2013

Hallituksen esitysluonnos tieliikennelaksi ja eräksi siihen liittyviksi laeiksi

Lausunnonantajan lausunto

Voitte kirjoittaa lausuntonne alla olevaan tekstikenttään

12.4.2017

Liikenne- ja viestintäministeriölle

Viite

Liikenne- ja viestintäministeriön lausuntopyyntö 15.2.2017

LAUSUNTO LUONNOKSESTA TIELIIKENNELAKIA JA ERÄITÄ SIIHEN LIITTYVIÄ LAKEJA KOSKEVAKSI
HALLITUKSEN ESITYKSEKSI

Yleistä

Oikeusrekisterikeskus esittää lausuntonaan tieliikennelakia ja eräitä siihen liittyviä muita lakeja koskevasta hallituksen esitysluonnoksesta (jäljempänä esitys) seuraavaa. Ehdotettu esitys on poikkeuksellisen laaja ja monitahoinen. Tässä lausunnossa otetaan esitykseen kantaa lähinnä liikennevirhemaksun ja Oikeusrekisterikeskuksen hoitamien täytäntöönpanotehtävien kannalta ja lisäksi arvioidaan yleisluonteisesti, millaisia vaikutuksia esityksellä on oikeushallinnon tietojärjestelmiin ja järjestelmäkustannuksiin.

Lainsäädäntöhakkeista

Laki sakon ja rikesakon määräämisestä (754/2010) tuli voimaan 1.12.2016 lukien (jäljempänä sakkomenettelylaki). Sakkomenettelylailla kumottiin aikaisemmat rangaistusmääräysmenettelylaki ja rikesakkolaki. Samassa yhteydessä tuli voimaan laki rikesakkorikkomuksista (756/2010), jolla rikesakko määriteellään laissa tarkoitettujen tekojen ainoaksi rangaistukseksi. Mainittujen lakien

voimaansaattaminen kesti yli viisi vuotta niiden antamisesta lukien johtuen lähinnä tietojärjestelmien kehittämiseen liittyvistä ongelmista mutta myös esimerkiksi uudistuksen laajuudesta ja virkamiesten kouluttamiseen liittyvistä haasteista eri hallinnonaloilla. Sakkomenettelylaista saadut kokemukset ovat vielä suhteellisen vähäisiä ja kestää vielä pitkään, ennen kuin tilanne sakkomenettelylain soveltamisen suhteen on vakiintunut. Oikeusrekisterikeskuksen käsityksen mukaan on todennäköistä, että nopealla aikataululla ei kyetä toteuttamaan lainsäädäntöön, tietotekniikkaan ja viranomaisten toimintaan kohdistuvia muutoksia, jotka ovat edellytyksenä esityksessä tarkoitettujen uudistusten toteuttamiseksi. Esityksen suunniteltu voimaantuloaikataulu jää tässä vaiheessa epäselväksi (esityksen kohta: 3. Voimaantulo).

Liikennevirhemaksu

Koska kysymyksessä on laaja yleisuudistus, näyttää siltä, että liikennevirhemaksua ja sen täytäntöönpanoa koskeva sääntely esityksessä on jäänyt varsin yleisluontoiseksi. Mahdollisesti jatkovalmistelussa on syytä muutoinkin kuin lausuntopalautteen perusteella vielä arvioida ehdotettua liikennevirhemaksua ja täytäntöönpanoa koskevaa sääntelyä.

Liikennevirhemaksun suhde muuhun seuraamusjärjestelmään

Esityksen lähtökohtana on kehittää tieliikenteen seuraamusjärjestelmää. Tieliikenteessä otettaisiin käyttöön erityinen hallinnollinen seuraamus: liikennevirhemaksu. Liikennevirhemaksun ohella tieliikenteessä määrättäisiin edelleen pysäköintivirhemaksuja ja ylikuormamaksuja hallinnollisina seuraamuksina.

Liikennevirhemaksu määrättäisiin esitetyn tieliikennelain 6 luvun 161 -171 §:n mukaisista teoista eikä tieliikennelaissa olisi enää muuta liikennesrikkomuksen käsitettä. Toisaalta esitetyn lain 160 § 2 mom 1 kohdan mukaan edellä mainitusta 161 – 171 §:ssä tarkoitetuista teoista ei määrättäisi tieliikennevirhemaksua, jos liikennesrikkomus käsitellään rikosasioista säädettyssä järjestyksessä. Epäselväksi jää, mikä seuraamus rikosasioiden käsittelystä säädettyssä järjestyksessä voitaisiin määrätä 161-171 § mukaisista teoista, kun otetaan vielä huomioon, ettei rikosasiaa käsittelevällä tuomioistuimella ole 160 §:n 1 momentin perusteella toimivaltaa liikennevirhemaksua määrätä.

Vaikka sinänsä on perusteltua kehittää tieliikenteen omaa seuraamusjärjestelmää, ongelmaksi saattaa muodostua tieliikenteen ja yleisen seuraamusjärjestelmän yhteensovittaminen. Nyt esitetyt säännökset ovat ilmeisen riittämättömiä, kun on käsiteltävänä samalla kertaa useampia joko samaan tai eri aikaan tehtyjä tekoja. Esityksestä puuttuu säännökset yhteisten seuraamusten määräämisestä siinä tilanteessa, kun osasta teoista tulisi rikosoikeudellinen seuraamus ja osasta hallinnollinen liikennevirhemaksu.

Tieliikenteessä tehty rikkomus saattaisi edelleen mennä käsiteltäväksi tuomioistuimeen rikosasioista säädettyssä järjestyksessä (160§). Näin ilmeisesti kävisi ainakin silloin kun samalla teolla toteutuu

kahden tai useamman rikoksen tai rikkomuksen tunnusmerkistö ja ainakin yhdestä niistä aiheutuisi ankarampi seuraamus kuin tieliikennevirhemaksu. Esimerkiksi, kun henkilö syyllistyy törkeään rattijuopumukseen ja samalla laiminlyö turvavyön käytön (70 eur) ja ajaa ylinopeutta 60 km/h rajoitusalueella 12 km/h (140 eur), kokonaisuutta ajatellen olisi selkeää, että törkeän rattijuopumusasian käsittelemiseen toimivaltainen tuomioistuin määräisi rangaistuksen, joka kattaisi seuraamisen kaikista teoista. Esityksen mukaan rikesakkorikkomuksista annetun lain säännökset kumottaisiin siltä osin, kun tieliikennelain perusteella tulisi määrättäväksi liikennevirhemaksu. Tuomioistuimella ei olisi toimivaltaa määrätä ylinopeudesta ja turvavyön käyttämättä jättämisestä erillistä liikennevirhemaksua (160 ja 185§). Tuomioistuimella ei olisi mahdollisuutta esityksen perusteella myöskään määrätä yhteistä sakko- tai vankeusrangaistusta kaikista käsiteltävinä olevista osateoista. Näyttää siltä, että ainoa vaihtoehto käsitellä vastaava perustapaus olisi se, että poliisi ensin määräisi ylinopeudesta ja turvavyön käyttämättä jättämisestä liikennevirhemaksun yht 140 euroa ja saattaisi törkeän rattijuopumuksen esitutkintaan ja syyteharkintaan. Esityksessä ei ole arvioitu, olisiko tällainen toimintatapa ne bis in idem periaatteen mukaista.

Liikennevirhemaksun ja muun seuraamusjärjestelmän yhteensovittamiseen liittyviä ongelmia lisää osaltaan se, että sakkomenettelylain soveltamisalaa ollaan laajentamassa. Keskeinen esitetty uudistus olisi, että poliisi voisi sakkomenettelylain mukaisessa järjestyksessä käsitellä tavallisen rattijuopumusasian eli määrätä rattijuopumuksesta sakkorangaistuksen ja ajokiellon. Liikennevirhemaksua koskevassa esityksessä ei nyt ole lainkaan otettu huomioon, että liikennevirhemaksulla ratkaistavissa oleva rikkomus saattaisi siirtyä käsiteltäväksi paitsi rikosasioista säädettyssä järjestyksessä, myös sakkomenettelylain mukaisessa järjestyksessä, kun samalla kertaa on käsiteltävä ainakin yksi osateko, joka edellyttää sakkomenettelylain mukaista käsittelyjärjestystä. Joka tapauksessa kaikkien osapuolien kannalta on epätoivottava tilanne, jossa poliisi samalla kertaa joutuisi määräämään sekä liikennevirhemaksun että sakkomenettelylain mukaisessa järjestyksessä antamaan päiväsakkorangaistuksen.

Yhteistä rangaistusta koskeva sääntely

Periaatteellisella tasolla sakkomenettelylain merkittävä uudistus oli, että tuomioistuimelle, syyttäjälle ja esitutkintaviranomaiselle tuli mahdollisuus määrätä yhteinen seuraamus samalla kertaa käsiteltävistä rikoksista niin, että yhteinen seuraamus koskee vankeudella, päiväsakolla ja rikesakolla rangaistavia tekoja. Yhteistä rangaistusta koskevat ainakin rikoslain 7 luvun 1 § 2-3 mom, 3a§ ja 3b§:n säännökset. Yhteistä rangaistusta koskevien säännösten merkitys käytännössä on tosin jäänyt vielä toistaiseksi ilmeisen vähäiseksi. Nyt ehdotetun liikennevirhemaksua koskevan sääntelyn keskeinen puute on, että vastaavaa sääntelyä yhteisestä seuraamuksesta tieliikennevirhemaksun osalta ei ole. Olisikin toisaalta erikoista, jos jostakin teosta saattaisi seurata joko hallinnollinen seuraamus tai rikosoikeudellinen rangaistus riippuen siitä, minkälaisesta tekokokonaisuudesta on kyse. Sääntelyn puuttuminen johtaa ongelmiin poliisin työssä, kun ainoa mahdollisuus käsitellä varsin yleisiä tekokokonaisuuksia on, että määrätään seuraamus sekä hallinnollisessa että sakkomenettelylain mukaisessa järjestyksessä. Myös rahamääräisten seuraamusten täytäntöönpano tulee kestävämmän hankalaksi puhumattakaan sakotetun asemasta esimerkiksi siinä tapauksessa, että hän haluaisi valittaa asiassa.

Yleinen johtopäätös

Pelkästään edellä esitetyn pohdinnan perusteella vaikutta ilmeiseltä, että esityksen liikennevirhemaksua koskeva osuus ei ole vielä toteutuskypsiä. Liikennevirhemaksusta on syytä tässä vaiheessa luopua, ettei koko uudistuksen eteneminen vaarannu. Kun sakkomenettelylain yhteydessä annettiin laki rikesakkorikkomuksista, tällä lailla jo saavutettiin keskeiset tavoitteet, jotka liittyivät rahamäärältään kiinteän liikennevirhemaksuun liittyvän seuraamuksen käyttöalan laajentamiseen. Poliisin, oikeushallinnon ja lainvalmistelun voimavarat kannattaa keskittää sakkomenettelylain mukaisen lainsäädännön ja toimintojen kehittämiseen. Vaihtoehtoisesti esityksen jatkovalmistelussa on merkittävästi panostettava liikennevirhemaksua ja sen täytäntöönpanoa koskevien säännösten täsmentämiseen ja yhteensovittamiseen muun seuraamusjärjestelmän kanssa.

Yksityiskohtaisempia kommentteja

Jos liikennevirhemaksun käyttöönottoa edelleen pidetään tarpeellisena, Oikeusrekisterikeskuksen puolesta esitetään seuraavia yksityiskohtaisia kommentteja esityksessä oleviin säännöksiin.

Soveltamisala, 160§

Kuten jo edellä on todettu, liikennevirhemaksun määrää poliisi tai muu 185 §:ssä tarkoitettu viranomainen. Liikennevirhemaksu on esityksen 161-171 §:ssä tarkoitettujen tekojen ainoa rangaistus. Käräjäoikeudella tai muulla yleisellä tuomioistuimella ei ole toimivaltaa määrätä maksua tai yhteistä sakko-, tai vankeusrangaistusta silloin, jos liikennevirhemaksulla rangaistavissa olevalla teko tulisi käräjäoikeuden arvioitavaksi sen johdosta, että kaikkia samalla kertaa ratkaistavana olevia osatekoja ei voida ratkaista liikennevirhemaksulla. Vastaava ongelma on poliisilla ja syyttäväviranomaisella, jos tulevaisuudessa sakkomenettelyn soveltamisalaa laajennetaan siten, kuin työryhmämietinnössä OM/41/2016 on esitetty. Jos päädytään siihen, että samaa tekokokonaisuuteen kuuluvista osateoista määrätään sekä liikennevirhemaksu, että varsinaisessa rikosprosessissa määrättävä seuraamus tai sakkomenettelylain mukaisessa prosessissa määrättävä seuraamus, myös valitusreitti hajaantuu hallinto- ja yleisiin tuomioistuimiin, mikä on ainakin asiakasnäkökulmasta kestävä ratkaisu. Jatkovalmistelussa on arvioitava, miten liikennevirhemaksua koskevat säännökset yhteen sovitetaan rikosasioiden käsittelyjärjestyksen ja sakkomenettelylain mukaisen käsittelyjärjestyksen kanssa.

Liikennevirhemaksun ja ajoneuvokohtaisen maksun tiedoksianto, 172 ja 174§

Liikennevirhemaksun tiedoksiantoa koskeva säännös on niukkasanainen. Ajoneuvokohtainen maksu on annettava tiedoksi 30 päivän kuluessa tekopäivästä, mutta varsinaisen liikennevirhemaksun tiedoksiantoaikaa suhteessa teko aikaan ei ole mitenkään rajoitettu. Esimerkiksi rikoslain 8 luvun 1§:n 4 kohdassa on rajoitettu sakolla ja rikesakolla rangaistavan rikoksen syyteaikaa niin, että syyte on nostettava kahden vuoden kuluessa. Saman luvun 2 ja 3 §:ssä on täsmennetty, miten syyteoikeuden vanhentuminen katkeaa sakkomenettelylain mukaisessa prosessissa. Vaikka liikennevirhemaksu on hallinnollinen seuraamus, myös sen osalta on tarpeen säätää maksun määräämisoikeuden vanhentumisesta vastaavalla tavoin, kun on säädetty syyteoikeuden

vanhentumisesta. Määräämisoikeuden vanhentumisaika ei ilmeisestikään voi olla ainakaan pidempi kuin rikesakolla.

Sakkomenettelylain 11 §:ssä on rajoitettu tiedoksiantovelvollisuutta niin, että tiedoksianto toimitetaan vain henkilölle itselleen, kun tämä on syyntakeinen vaajaa valtainen, eli alle 18 vuotias. Ilmeisesti myös liikennevirhemaksun tiedoksiantovelvollisuutta olisi syytä rajoittaa vastaavalla tavalla.

Erikseen olisi syytä arvioida, onko liikennevirhemaksun tiedoksiantopäivä aina myös maksun määräämispäivä, vai voiko poliisi erikseen määrätä maksun ja erikseen antaa sen tiedoksi. Asialla on Oikeusrekisterikeskuksen kannalta merkitystä ainakin siinä mielessä, miten liikennevirhemaksun täytäntöönpanon vanhentumisaika lasketaan.

Päätöksen sisältö, 176 §

Esityksen 176 § 1 mom 8 kohdan mukaan päätöksessä, jolla liikennevirhemaksu määrätään, on mainittava, mikä seuraamus maksun laiminlyönnistä on. Toisaalla laissa säädetään, että maksu peritään sakon täytäntöönpanosta annetun lain (jäljempänä SakkoTpl) mukaisessa järjestyksessä. Aikaisemmin suunniteltiin, että maksamisen laiminlyönyt henkilö olisi velvollinen maksamaan viivästysmaksua. Koska esityksestä on poistettu viivästysmaksua koskeva kohta, ilmeisesti myös edellä mainittu kohta kahdeksan voitaisiin poistaa, koska mitään viivästys- tai koronmaksuvelvollisuutta ei olisi.

Muutoksenhakukielto, oikaisuvaatimus, valitus 177 §, 178§, 179 §

Liikennevirhemaksua koskevaan päätökseen ei saisi hakea muutosta valittamalla, vaan ensisijaisesti muutosta haettaisiin oikaisuvaatimuksella, joka tehtäisiin maksun määränneelle viranomaiselle.

Oikeusrekisterikeskus puoltaa tätä järjestelyä. Sakkomenettelylain mukaisessa prosessissa ei ole vastaavaa oikaisuvaatimusmenettelyä eikä kokonaisvaltaista itseoikaisumenettelyä. Ainoastaan sakkomenettelylain 3 luvun mukaisen automaattisessa valvonnassa annetun rikesakon voi poliisipäällikkö poistaa. Jo nyt on todettu, että käräjäoikeudet työllistyvät kohtuuttomasti ja aivan perusteettomasti sen johdosta, että sakkomenettelylaissa ei ole itseoikaisu- tai oikaisuvaatimusmenettelyä.

Koska liikennevirhemaksu on hallinnollinen seuraamus, maksun määrännyt virkamies tai viranomainen voisi myös omasta aloitteestaan hallintolain 8 luvun mukaisessa järjestyksessä korjata päätöksessään olevan virheen. Tästä mahdollisuudesta ja oikaisuvaatimuksen ja hallintomenettelylain mukaisen menettelyn suhteesta sekä hallintomenettelylain mukaisen

menettelyn rajoittamisesta esimerkiksi 5 vuoden määräajan osalta olisi syytä ainakin informaatiomielessä säätää esityksen 178 §:ssä esitettyä tarkemmin.

Esityksen 179 §:n mukaan valitus tehtäisiin hallinto-oikeudelle sen jälkeen, kun oikaisuvaatimus on annettu. Säännöksen johdosta liikennejuttuja käsittelevät tulevaisuudessa käräjäoikeudet, hovioikeudet, korkein oikeus, hallinto-oikeudet ja korkein hallinto-oikeus. Oikeusrekisterikeskuksen käsityksen mukaan olisi vielä syytä harkita, kannattaako valitusten käsittelyä osoittaa hallinto-oikeuksien tehtäväksi. Jos sakkomenettelylain soveltamisalaa laajennetaan, myös siinä yhteydessä olisi vielä arvioitava, onko kokonaisuutta ajatellen järkevää ohjata ajokieltoseuraamuksia koskevia valituksia hallinto-oikeuksien käsiteltäväksi. Liikennejuttujen käsittely hajaantuu huolestuttavalla tavoin eri tuomioistuimiin. Joka tapauksessa oikeushallinnon tietojärjestelmiin aiheutuu päällekkäisyyttä, josta seuraa merkittäviä lisäkustannuksia.

Vaikka liikennevirhemaksu olisi hallinnollinen seuraamus, ei ole estettä sille, että käräjäoikeus ensimmäisenä aseena käsittelee maksua koskevan valituksen. Nykyisinkin käräjäoikeudet määräävät ajokieltoseuraamuksia liikennejutuissa, vaikka ajokieltokin on luonteeltaan enemmänkin hallinnollinen seuraamus. Liikennevirhemaksun luonne hallinnollisena seuraamuksena ei ole riippuvainen pelkästään siitä, että valituksen käsittelee hallintotuomioistuin. Käräjäoikeus käsittelee nykyisinkin esimerkiksi eu-sakkopuitepäätöksen voimaantulon (2.3.2007/231) mukaisen asian, kun Oikeusrekisterikeskuksen päätöksestä tunnustaa ja panna täytäntöön toisessa jäsenvaltiossa määrätty sakko, on valitettu. Voimaantulon mukainen prosessi Oikeusrekisterikeskuksessa on hallintomenettelyä. Lain esitöissä on ansiokkaasti perusteltu, miksi hallintoprosessissa annetusta päätöksestä tässä tapauksessa valitetaan käräjäoikeuteen.

Esityksessä viitataan Alankomaissa sovellettavaan Mulderin lakiin. Alankomaissa Mulderin lain mukaisessa hallinnollisessa prosessissa määrättyistä liikennesakoista valitetaan rikosasioita käsittelevään tuomioistuimeen. Tällä perusteella sakot ovat pantavissa täytäntöön myös muissa eu jäsenvaltioissa.

Jos Suomessa päädytään siihen, että liikennevirhemaksua koskeva valitus käsitellään hallintotuomioistuimessa, menetetään kansallisesti mahdollisuus periä sakkoa sakkopuitepäätöksen mukaisessa järjestyksessä toisessa eu-jäsenvaltiossa. Vaikka eu vastavuoroisen perinnän merkitys on toistaiseksi ollut vähäinen, merkitys joka tapauksessa kasvaisi tulevaisuudessa, ellei muutoksenhakutuomioistuimen valinnalla nyt haluta estää kehitystä.

Maksuaika, maksun palauttaminen, takautumisoikeus, täytäntöönpano, 180§, 181§, 182§, 183§

Liikennevirhemaksun täytäntöönpanoon liittyvät esityksen pykälät 180-183. Olisi asianmukaisempaa, jos näistä säännöksistä ensimmäisenä olisi nyt pykälässä 183 oleva säännös täytäntöönpanoon sovellettavasta laista.

Esitykseen ei sisälly ehdotusta sakon täytäntöönpanosta annetun lain muuttamiseksi, mikä olisi kuitenkin välttämätöntä, koska liikennevirhemaksu olisi eräs merkittävimmistä SakkoTpL:n mukaan perittävistä saatavista. Liikennevirhemaksu tulisi mainita ainakin SakkoTpL 1 §:n luettelossa mainitun lain mukaan täytäntöön pantavana seuraamuksena. Nyt esityksen 183 § 1 momentissa oleva säännös SakkoTpL:n soveltamisesta olisi siten informatiivinen viittaussäännös, kuten myös 2 momentin säännös Oikeusrekisterikeskuksen toimivallasta.

Maksuaika

Esityksen 180 §:n mukaan liikennevirhemaksu on maksettava 14 päivän kuluttua päätöksen tekemisestä. Jos tiedoksiantopäivä olisi eri kuin päätöksen tekemispäivä, maksu olisi ilmeisesti maksettava 14 kuluessa tiedoksiantopäivästä. Oikaisuvaatimus pitää 178 §:n mukaan tehdä 30 päivän kuluessa tiedoksiannosta. Poliisi ilmeisesti odottaisi kaikissa tapauksissa mainitun 30 päivän ajan, ennen kuin ilmoittaa ratkaisusta täytäntöönpanoa varten, jotta tiedettäisiin, onko oikaisuvaatimusta tehty. Maksuvelvolliselle annattavassa liikennevirhemaksulomakkeessa olisi maksun suorittamista varten tiliyhteystiedot ja viitenumero SakkoTpL:n 5 §:n edellyttämällä tavalla, mutta maininnalla eräpäivästä ei ole isompaa merkitystä, kun maksuvelvollinen voisi tehdä oikaisuvaatimuksen eikä liikennevirhemaksusta ennen oikaisuvaatimusajan umpeen kulumista edes ilmoitettaisiin täytäntöönpanoa varten.

Esityksen 180 § 2 momentin säännös siitä, että Oikeusrekisterikeskus voi myöntää maksuajan pidennystä on ilmeisen turha. SakkoTpL:n 14-18 §:ssä on säännökset, joiden perusteella Oikeusrekisterikeskus voi myöntää maksuaikaa. Joka tapauksessa 180 § 2 momentissa pitäisi käyttää käsitettä maksuaika, eikä käsitettä maksuajan pidennys, ettei aiheudu epäselvyyttä. Lisäksi on syytä harkita, pitäisikö SakkoTpL:n maksuajan myöntämistä koskevia säännöksiä muuttaa niin, etteivät ne koske lainkaan liikennevirhemaksuja. Maksuaikapyyntöjä tulee nykyisin Oikeusrekisterikeskukseen 10 000-16 000 kpl ja ne aiheuttavat merkittävän työmäärän. Liikennevirhemaksut ovat määrältään kiinteitä ja suhteellisen pieniä maksuja, joiden maksamiseen tieliikenteessä toimivalla yleensä on tosiasiallinen valmius.

Maksun palauttamien

Myös esityksen 181 § on tarpeeton. Jos palautus perustuisi 181 § 1 momenttiin, muun viranomaisen kuin Oikeusrekisterikeskuksen pitäisi tehdä päätös maksun poistamisesta. Tästä päätöksestä pitäisi ilmoittaa viran puolesta Oikeusrekisterikeskuksella. Missään tapauksessa ei voisi olla niin, että Oikeusrekisterikeskus joutuisi 160 § 2 mom tapauksissa itse arvioimaan, täytyvätkö palauttamisen edellytykset. Oikeusrekisterikeskus vastustaa ehdottomasti 180 § 1 momenttia nyt esitetyssä muodossa. Täytäntöön panijalle siirtyisi tosiasiasa sille kuulumaton toimivalta liikennevirhemaksuja koskevien päätösten poistamiseen.

Esityksen 181 §:n 2 momentin säännös on niin ikään ilmeisen tarpeeton. SakkoTpL:n 22 §:ssä on riittävä säännös maksun palauttamisesta. Lisäksi SakkoTpL:n 23 §:n perusteella palauttamisen sijasta

maksu voidaan käyttää maksuvelvollisen muulle avoinna olevalle asialla. Liikennevirhemaksun osalta tästä ns. kuittaamismahdollisuudesta ei ole syytä poiketa.

Takautumisoikeus

Esityksen 182 §:n säännös sääntelisi samasta teosta liikennevirhemaksun tai ajoneuvokohtaisen liikennevirhemaksun saaneiden eri osapuolien keskinäisiä suhteita siinä tapauksessa, kun maksu on suoritettu kahteen kertaan. Takautumisoikeus jäisi osapuolten keskenään sovittavaksi tai viimekädessä riita-asian kanteella ratkaistavaksi. Oikeusrekisterikeskuksen oikeuteen suorittaa kuittaus SakkoTpL:n 23 §:n nojalla tällä säännöksellä ei olisi vaikutusta.

Täytäntöönpano oikeuden raukeamista koskeva säännös

Sakon täytäntöönpanosta annetussa laissa ei ole saatavien täytäntöönpano oikeuden vanhentumista koskevaa säännöstä. SakkoTpL:n mukaan perittävien korvausten vanhentuminen määräytyy velan vanhentumisesta annetun lain mukaan ja sakkojen ja menettämisseuraamusten täytäntöönpano-oikeuden raukeamisesta on säädetty rikoslaissa. Luontevaa olisi, että liikennevirhemaksu vanhentuisi kuten sakko tai rikesakko eli vanhentuminen tapahtuisi viiden vuoden kuluttua lainvoiman saaneet ratkaisun antamisesta. Tätä tarkoittava säännös on syytä lisätä esimerkiksi esityksen 183 §:ään.

Vaikutukset tietojärjestelmiin ja taloudelliset vaikutukset

Oikeusrekisterikeskuksessa on karkealla tasolla arvioitu, että liikennevirhemaksun toteuttamiseksi perintäjärjestelmään tehtävistä muutoksista aiheutuu kustannuksia 150 000 euroa, jos poliisi toteuttaa vastaavat muutokset nyt käytössä olevaan Patja järjestelmään. Jos poliisin järjestelmä muutokset toteutetaan uudessa Vitja-järjestelmässä, perintäjärjestelmän osalta kustannukset ovat suuremmat eli noin 250 000 euroa. Liikennevirhemaksun täytäntöönpanoa koskevia tilastotietoja arvioidaan tarvittavan nykyistä enemmän ja tilastotiedon pitää jatkossa olla rikkomuskohtaista esityksen 161 – 171 § tarkoitetulla tavoin. Tilastointijärjestelmän kehittämistä varten on syytä varata erikseen riittävä määräraha, jonka määräksi arvioidaan 100 000 euroa.

Jos muutoksenhaku osoitetaan esitetyllä tavalla hallinto-oikeuksien ja korkeimman hallinto-oikeuden tehtäväksi, hallintotuomioistuinten on muun ohessa kyettävä ilmoittamaan ratkaisuistaan digitaalisesti HAIPA-järjestelmänsä avulla. Ilmoituksia tulee tehtäväksi ainakin Oikeusrekisterikeskuksen täytäntöönpanojärjestelmään, liikenteen turvallisuusvirastolle ajoneuvoliikennerekisteriä varten, poliisille tietyn asteisen palautetiedon toimittamiseksi ja Tilastokeskukselle. Oletettavasti oikeusministeriön Haipa-hanke antaa pyydettyä näistä kustannuksista yksilöidyn arvion.

Johtajan sijaisena

Toimialajohtaja

Jari Saarela

Apulaisjohtaja

Leena Silvennoinen

Aalto Tauno
Oikeusrekisterikeskus