

7.12.2015

Oikeusministeriö

Lausuntopyyntö nro OM 28/41/2015, 9.11.2015

LAUSUNTO PÄIVÄ-, RIKE- JA YHTEISÖSAKON KOROTTAMISESTA

Liikenneturva kiittää lausuntomahdollisuudesta ja esittää muutamia näkökohtia päivä- ja rikesakkojen korottamisesta.

Sakkojen korotus voisi olla perusteltua, jos se toteutettaisiin osana järjestelmän ehdotettua laajempaa ajantasaistamista. Liikenneturva pitää kuitenkin ongelmallisena sitä, että sakkojen rahamääriä korotettaisiin pelkästään lisätulojen keräämistarkoituksessa, kuten esityksessä ehdotetaan. Ongelma korostuu erityisesti siksi, että niin merkittävä osa rikkomuksista ja rikoksista on tieliikenteen rikoksia, joista edelleen huomattava osa on ylinopeuksia.

Seuraamusjärjestelmällä, myös sakotuksella pitäisi ensisijaisesti pyrkiä rikollisuuden ennaltaehkäisyyn. Liikenne rikoksia voitaisiin hallita paremmin siten, että niistä kiinnijäämisen todennäköisyyttä lisättäisiin. Tämä parantaisi myös liikenneturvallisuutta ja vähentäisi onnettomuuksista yhteiskunnalle aiheutuvia kustannuksia. Sakkojen korottamisella ei todennäköisesti saada toivottua liikennekäyttäytymisen muutosta.

Sakkojen korotusten puhtaasti fiskaalinen lähtökohta heikentää liikennevalvonnan ja varsinkin ylinopeusvalvonnan hyväksyttävyyttä. Liikenteen valvonnassa ja seuraamuksissa pitäisi pyrkiä ottamaan rikosten moitittavuus entistä paremmin huomioon. Kun valvonta painottuu yhä vahvemmin ”kustannustehokkaaseen” automaattiseen nopeusvalvontaan, koko liikennevalvonnan merkitys turvallisuudelle hämärtyy.

Fiskaalisten tavoitteidenkin toteutuminen on epävarmaa, koska kuljettajat oppivat ottamaan automaattivalvonnan puutteet huomioon hyödyntäen yhä laajemmin erilaisten varoitusjärjestelmien palveluita. Tämä sinänsä voisi johtaa turvallisuuden kannalta hyvään lopputulokseen, jos ylinopeudet vähenevät muuallakin kuin kameratolppien kohdalla.

Koska rikesakkojen rahamäärät kaksinkertaistettiin jo syyskuun alussa voimaan tulleella uudistuksella, Liikenneturva ei pidä perusteltuna, että näin pian toteutettaisiin uusi rikesakkojen rahamäärien kaksinkertaistaminen. Jos rikesakkoja koskevaa lainsäädäntöä jälleen muutetaan, ylinopeuksista määrättävien rikesakkojen

määrissä voisi olla nykyistä ja ehdotettua enemmän porrastusta, jolloin rikesakon määrää korotettaisiin ylinopeuden kasvaessa, esimerkiksi Norjan mallin mukaisesti.

Tässä yhteydessä olisi syytä arvioida, pitäisikö myös rikesakon käyttöalaa laajentaa esimerkiksi 30 km/h ylinopeuteen asti yli 60 km/h nopeusrajoitusalueilla. Korkeamman nopeuden teillä tätä suurempiin ylinopeuksiin liittyy varmemmin piittaamattomuus. Sakkomäärän hyppy rikesakosta päiväsakoille on suuri, ja 21 km/h ylinopeus voi vielä olla ”inhimillisen erehdyksen” tuottamaa. Monesti valvontapaikkaan on tultu 20 km/h korkeammalta rajoitusalueelta. Esimerkiksi, kun 80 km/h-nopeusrajoitusalueella rajoitus alennetaan pistekohtaisesti 60 km/h-rajoitukseksi, ja alennettu rajoitus on jäänyt huomaamatta, kun tieympäristökään ei välttämättä anna viitettä nopeusrajoituksen muutoksesta.

Teknisenä huomautuksena todetaan, että taululukossa 2 ylinopeus 5 km/h ei vastanne Suomessa poliisin sakotuskäytäntöä. Poliisi antaa huomautuksen, kun ylinopeus on 3-7 km/h ja rikesakkoraja on 8 km/h. Edellä mainituista nopeuksista on jo vähennetty tekninen varmuusvähennys, 3 km/h. Rikesakkoraja on siis nopeusvalvontalaitteen mittauksen mukaan vähintään 11 km/h.

Kuten esityksessä todetaan, muuttumattoman sakon alue laajenee, jos ehdotetut muutokset toteutetaan. Liikenneturvallisuuden kannalta tällä seikalla ei voi olla myönteisiä vaikutuksia. Sen sijaan ylinopeudet voivat nousta huomattavan suuriksi, mikä merkittävästi lisää onnettomuusriskiä.

Liikenneturva toivoo liikenneturvallisuusnäkökulmien nykyistä parempaa arviointia ja huomioon ottamista kaikessa liikenteeseen liittyvässä päätöksenteossa. Tämä olisi tarpeen myös liikennerikosten seuraamuksia uudistettaessa.

LIKENNETURVA

Anna-Liisa Tarvainen
Toimitusjohtaja

ALT/SVH