
Liikenne- ja viestintäministeriö

kirjaamo@lvm.fi

leif.beilinson@lvm.fi

LAUSUNTO LUONNOKSESTA VALTIONEUVOSTON PERIAATEPÄÄTÖKSEKSI TIELIIKENNETURVALLISUUDEN PARANTAMISEKSI

Lausuntopyyntönnö 15.11.2016 LVM/1629/08/2016

Kiitämme tilaisuudesta lausunnon antamiseen otsikossa mainitussa asiassa. Rajoitumme käsittelemään periaatepäätösluonnosta ainoastaan liikenneoikeuden näkökulmasta.

Tavoitteet ja toimenpiteet

Tieliikenteen pelisäännöt selkeiksi. Tavoite on sinänsä oikea ja hyväksyttävä. Kun pelisääntöjä selkiytetään tieliikennelain kokonaisuudistuksella, oikea ja riittävä tiedottaminen koko valtakunnassa kaikille tienkäyttäjryhmille on ensiarvoisen tärkeää. (vrt. v. 1981 tieliikennelain viestintä). Selkeät ja hyvin omaksutut liikennesäännöt ovat edellytyksenä myös oikeudenmukaisen rikosvastuun toteuttamiseksi liikenteen sääntöjen rikkomisesta.

Tehokkuutta liikennesääntöjen valvontaan ja seuraamuksiin. Tavoitteet ovat oikeat, mutta toteutustavat eivät. Sakkomenettelyn laajentaminen siirtämällä tuomioistuimessa käsiteltäviä liikennesakosasioita entistä enemmän rangaistusmääräysmenettelyn piiriin saattaa merkitä rangaistuksen vaikuttavuuden vähenemistä. Uuden hallinnollisen virhemaksun käyttöön otto on puolestaan lainsäädäntöteknisesti vaativa hanke, jonka rakentaminen tilastojen kaunistamiseksi pelkästään tieliikenteen rikkomuksia varten on sekä taloudellisesti että oikeudellisesti kyseenalaista. Rikollisuustilastoissa esitetään jo nyt liikennesakkomukset erikseen.

Euroopan Unionin alueella tapahtuva tuomioiden vastavuoroinen tunnustaminen ja täytäntöönpano merkitsevät vääjäämättä, että Suomen sakotusjärjestelmää on yhdenmukaistettava muiden EU-maiden sakotusjärjestelmiä vastaavaksi ainakin liikennesakkojen osalta. Kiinteämääräisen rikosakon piiriin voitaisiin siirtää ne rikkomukset, joista sakkokäsikirjan (SisMin ohje seuraamuksen määräämisestä rikosakko- ja rangaistusmääräys-menettelyssä 4.6.2010) mukainen normipäiväsakkojen lukumäärä (nps) on enintään 20. Seuraavassa esitetään esimerkin luontoisesti eräitä tällaisia rikosnimikkeitä:

Nps	Liukuma	Rikkomuksen laatu	Tekijä
12-20	8-24	21 - 35 km/h ylinopeus/ max 60 km/h -nopeusrajoitus	Ajoneuvon kuljettaja
10-20	6-24	21 - 38 km/h ylinopeus / yli 60 km/h -nopeusrajoitus	Ajoneuvon kuljettaja
	5-30	Ajoneuvon puutteellinen kunto (luokat 1 -3)	
12	6-18	7.Turvallisen tilannenopeuden käyttämättä jättäminen	Ajoneuvon kuljettaja
12	6-18	8. Olosuhteiden edellyttämän huolellisuuden ja varovaisuuden noudattamatta jättäminen	Ajoneuvon kuljettaja
12	6-20	11. Ohittaminen vaaraa aiheuttaen	Ajoneuvon kuljettaja
8	4-12	31. Ajokaistan vaihtaminen ryhmitysalueella	Ajoneuvon kuljettaja
6	3-9	34. Ajokaistan tarpeeton vaihtaminen	Ajoneuvon kuljettaja
10	6-14	36. Peruuttaminen / kääntäminen muita vaarantaen	Ajoneuvon kuljettaja
4	2-6	40.Mopon kuljettaminen jalkakäytävällä	Ajoneuvon kuljettaja
8	4-12	51. Virheellinen ryhmittäminen	Ajoneuvon kuljettaja
	8-18	81.Punaisen liikennevalon noudattamatta jättäminen	Ajoneuvon kuljettaja
14	10-30	294.Muiden kuin ajoneuvon kuuluvien rekisterikilpien kiinnittäminen / käyttäminen	Ajoneuvon kuljettaja
4 / RS	2-6	361. Punaisen liikennevalon noudattamatta jättäminen	Jalankulkija
14	10-18	382 Eläinten kaupallinen kuljetus ilman lupaa	
20	16-24	411. Käyttöpöytä hallussaan paljastinlaitetta	Ajoneuvon kuljettaja
14	10-18	421. Pakollisen ajopiirturin käytön laiminlyönti	Ajoneuvon kuljettaja
14	10-20	431. Luvaton tavaraliikenteen harjoittaminen	

Ruotsissa suurin osa tieliikenteen seuraamuksista määrätään kiinteämääräisinä järjestyssakkoina (ordnungsboter), joita sovelletaan myös moniin muihin rikkomuksiin. Ruotsin tavoin Suomessakin sakotusohje tulisi siirtää valtakunnansyyttäjän vahvistettavaksi, jolloin se saisi oikeudellisesti syyttäjiä paremmin velvoittavan luonteen. Ohje on omiaan yhtenäistämään sakotuskäytäntöä ja käytännössä sillä on huomattavasti laajempi merkitys kuin esimerkiksi laintasoisesti säädetyllä rikesakolla.

Rikesakon käyttöalueen laajentaminen tämän tyyppiin rikkomuksiin yksinkertaistaisi sakotusmenettelyä. Taloudelliset olosuhteet voidaan ottaa huomioon kiinteiden sakkojen alentamis- tai korotusperusteena (näin esim. Saksan Geldbuss-järjestelmässä). Samalla voitaisiin kumota poliisin sakkomääräystä koskevat säännökset sakon ja rikesakon määräämisestä annetun lain (27.8.2010/754) 2 luvussa.

Sanktioinnissa on joka tapauksessa noudatettava syyllisyysperiaatetta, joten ehdoton haltijavastuu ei voi tulla kyseeseen missään seuraamusmuodossa. Hallinnollisissakin seuraamuksissa on pidettävä kiinni siitä, että ajoneuvon omistaja tai haltija vapautuu maksuvelvollisuudesta. todennäköisyysnäytöllä syyttömydestään.

Turvallisempia ajoneuvoja teille. Ajoneuvokannan keski-ikäen alentaminen vähentäisi myös polttoaineen kulutusta ja siten ympäristöpäästöjä ja on siten kannatettava tavoite. Tieliikenteen vero- ja maksujärjestelmien uudistamisessa tulisi pyrkiä eroon auton hankintaan perustuvasta autoverosta, jonka EU-oikeuden vastaiset käytännöt ovat aiheuttaneet ongelmia koko 20-vuotisen EU-jäsenyyden ajan.

Toteutus ja seuranta

Tieliikenteen rikkomusten määrän mittaamiseen ei luonnoksessa esitetä keinoja. Seuraamusten lukumäärä mittaa neutraalisti rikkomusten lukumäärä, koska sen tulos riippuu olennaisesti poliisin liikennevalvontaan käyttämästä työpanoksesta ja valvontakeinojen automatisoinnista.

Sastamala, 28.11.2016

Liikenneoikeusyhdistys ry

Risto Tuori
puheenjohtaja