

07.05.2018

POL-2018-362

Lakivaliokunta
lav@eduskunta.fi

Poliisiylijohtaja Seppo Kolehmainen

Puuttumiskynnys ylinopeuksiin liikennevirhemaksun myötä

1. Nykytila

Nykyisellään ylinopeus liikenne rikoksena täyttyy kun ylitetään sallittu tie- tai ajoneuvokohtainen ajonopeus. Tällöin voidaan antaa huomautus tai rikesakko taikka jos sallitun nopeuden ylitys on yli 20 km/h niin päiväsakkoja. Poliisi on ohjeistanut puuttumiskynnyksen TLL 108 a §:n perusteella, jonka mukaan Poliisihallitus antaa tarkempia määräyksiä ja ohjeita tieliikennelain tai sen nojalla annettujen säännösten mukaan poliisille kuuluvien toimenpiteiden suorittamisesta. Puuttumiskynnyksen ohjeistamisen tavoitteena poliisilla on että samassa valvontatilanteessa ja -olosuhteissa samanlaisesta teosta tulee sama seuraamus. Kolmen kilometrin varmuusvähennyksen jälkeen jos sallitun nopeuden ylitystä on 3-6 km/h seuraa huomautus ja jos ylitystä on varmuusvähennyksen jälkeen enemmän kuin 7 km/h seuraa rikesakko. Huomautuksenanto perustuu TLL 104 §:ään, jonka mukaan poliisimies voi edellytysten täytyessä muihin toimenpiteisiin ryhtymättä antaa rikkomukseen syyllistyneelle huomautuksen.

2. Esitetyn liikennevirhemaksun vaikutukset ja kustannukset poliisille

On erittäin tärkeää, että poliisilla on jatkossakin mahdollisuus ohjeistaa valvontaa puuttumiskynnyksen osalta. Mikäli 1 km/h ylitys johtaisi aina liikennevirhemaksuun tai edes huomautukseen aiheuttaisi tämä merkittävästi lisätyötä poliisille. Esimerkiksi huomautusten antaminen aina 1-3 km/h ylityksistä tarkoittaisi valtavaa määrää huomautuksia vuositasona. Liikenneviraston tutkimuksen 33/2017 mukaan kesäkaudella pääteiden autoista 44 % ajoi ylinopeutta tiellä olevan rajoitusmerkin suhteen. Talvikaudella ylinopeutta ajoi 52 % autoista. Pääteillä ajettujen ylinopeuksien osuus laski viime vuodesta sekä kesällä että talvella. Huomattavaa ylinopeutta (yli 10 km/h yli tiekohtaisen nopeusrajoituksen) ajoi kesällä 10 % ja talvella 12 % autoista. Pelkästään automaattivalvonnassa pahimmillaan voisi olla kyse jopa useamman miljoonan huomautuskirjeen lähettämisestä vuosittain.

Seuraamusten käsittely ei olisi mahdollista poliisin nykyresursseilla, mikäli valvonnan taso pysyisi entisellään. Seuraamusten käsittely vaatisi arviolta automaattivalvonnan henkilöstön viisinkertaistamista. Tämä tarkoittaisi arviolta 240 henkilötyövuoden lisäystä em. tehtäviin, tällöin vuotuisten palkkakustannusten nousu olisi n. 13,2 M€. Samalla nykyiset n. 300 000 €:n vuotuiset postituskulut kasvaisivat lisää 1 200 000 €. Nykyisessä tilantees-

sa kyseinen henkilöstön lisäys ei olisi edes lisärahoituksella toteutettavissa, koska poliiseja ei valmistu riittävää määrää. Myöskään poliisien siirtäminen muista tehtävistä automaattivalvontaan ei nykyisessä poliisin kokonaistilanteessa tule kysymykseen, eikä se olisi poliisin liikenneturvallisuustyön näkökulmasta oikea ratkaisu.

Mikäli ylinopeudesta on aina annettava huomautus tai määrättävä liikennevirhemaksu, olisi toisena vaihtoehtona se, että automaattivalvonnan kameroita pidettäisiin päällä vain hetkittäin, että huomautukset ja liikennevirhemaksut ehdittäisiin käsitellä. Muutos nykyiseen olisi merkittävä. Nykyisellään kamerat ovat päällä pääsääntöisesti 24/7, mutta 1 km/h ylityksiin puuttumalla kameroita voitaisiin pitää päällä vain muutama tunti vuorokaudessa. Tämä ei olisi valvonnallisesti järkevää, eli valvontaa olisi vain ajoittain ja pääosa seuraamuksista olisi huomautuksia, jolloin myös suurempaa ylinopeutta ajavien kiinnijäämisriski pienenesi nykyisestä huomattavasti. Käytännössä seuraamusjärjestelmä tukkeutuisi huomautusten käsittelystä.

Osaan poliisin automaattivalvonnan laitteista on sisäänrakennettu varmuusvähennys, eli osa laitteista vähentää aina mitatusta ajoneuvon nopeudesta 3 km/h ja osassa valvontavälineitä vähennyksen tekee poliisimies. Tällä varmistetaan mittauksen luotettavuus ja kansalaisen oikeusturva. Tämä on osa poliisin puuttumiskynnyksen ohjeistusta. Näin ollen yhden km/h ylityksen määrittelemisen aina huomautuksen tai liikennevirhemaksun rajaksi olisi käytännössä nykylaitteilla vaikeaa, mikäli poliisilla ei olisi oikeutta puuttumiskynnyksen määrittelyyn.

Ilman puuttumiskynnyksen määrittelymahdollisuutta arvio henkilöstö- ja postituskustannusten lisäyksestä olisi poliisille noin 14,4 M€ vuosittain, mikäli tarkoituksena olisi nykyisen valvontatason ylläpitäminen ja siinä paljastuvien seuraamusten käsittely.

Myös poliisipartioiden tekemässä valvonnassa yhden kilometrin puuttumiskynnyys vaikeuttaisi poliisin toimintaa. Olisi mahdotonta puuttua edes merkittävään määrään havaituista ylinopeuksista. Tämä vähentäisi yleistä luotamusta valvontaa kohtaan, kun valtaosaan tapauksista ei ehdittäisi lainkaan puuttua ja toisaalta puututtaessa seuraisi jo yhden km/h ylinopeudesta liikennevirhemaksu tai huomautus.

Liikenneturvallisuuden näkökulmasta ei löydy riittävää perustetta yhden kilometrin tai erittäin pieniin ylinopeuksiin puuttumiseen. Myös poliisin liikenteen valvonta painottuisi pakotettuna liikaa vain nopeusvalvontaan, jolloin muiden liikenneturvallisuutta vaarantavien tekojen valvontaan jäisi huomattavasti nykyistä vähemmän aikaa.

On huomioitava, että liikennevirhemaksuja on tarkoitus määrätä myös muista liikenneriikkomuksista ylinopeuksien lisäksi. Ilman puuttumiskynnyksen ohjeistamismahdollisuutta poliisin toiminta muuttuisi myös ylikuormaksujen sekä ajo- ja lepoaika-rikkomusten osalta. Seuraamusmenettelyt kiristyisivät, koska molemmissa poliisin ohjeistama puuttumiskynnykset poistuisi.

Yleisen lainkuulaisuuden ja liikennesääntöjen yleisen hyväksyttävyyden takia on tärkeää, että poliisi puuttuu selkeisiin tapauksiin ja niistä seuraamukset ovat oikeassa suhteessa lainvastaiseen tekoon.

3. Ehdotukset lainsäädäntömuutoksiksi uuteen tieliikennelakiin

Keskeinen ongelma on se, mikäli poliisin on aina pakko määrätä liikennevirheestä vähintäänkin huomautus. Eli mikäli pienistä 1-5 km/h ylinopeuksista olisi annettava vähintäänkin huomautus tai sitten liikennevirhemaksu. Huomautukset, joilla ei ole taloudellista tai ajo-oikeudellista vaikutusta tukkisivat poliisin automaattivalvonnan seuraamusprosessin, jonka takia valvonnan ajallista kattavuutta olisi vähennettävä huomattavasti.

Ensisijainen vaihtoehto tulisi olla, että valvonnan yleisen hyväksyttävyyden ja poliisille aiheutuvien merkittävien lisäresurssitarpeiden sekä niistä muodostuvien kohtuuttomien kustannusten ehkäisemiseksi uusi tieliikennelaki sekä sitä kautta liikennevirhemaksu pitäisivät myös jatkossa sisällään poliisille mahdollisuuden ohjeistaa valvonnan puuttumiskynnystä nykyisen TLL 108 a §:n tapaan. Jos liikennevirhemaksu on vähäinen, siitä voitaisiin liikennevirhemaksun määräämisen sijaan antaa suullinen tai kirjallinen huomautus. Samoin seuraamus voitaisiin jättää kokonaan määräämättä, mikäli tähän olisi riittävät edellytykset.

Mikäli kuitenkin katsotaan, että poliisille ei voida antaa mahdollisuutta ohjeistaa puuttumiskynnyksen tasoa, tulee lainsäädännön muilla muutoksilla varmistaa se, etteivät poliisin työ määrä ja kustannukset muodostu uuden säätelyn myötä kohtuuttomiksi.

Tällöin ratkaisu voisi olla, että huomautuksen käytöstä luovuttaisiin kokonaan ylinopeustapauksissa. Esitetty TLL 160 § pitäisi sisällään erikseen maininnan, että huomautusta ei voida käyttää 164 §:n mukaisissa ylinopeustapauksissa liikennevirhemaksun tai ajoneuvo-kohtaisen liikennevirhemaksun sijaan. Lisäksi 164 §:ssä mainittaisiin, että 1-5 km/h nopeuden ylityksestä ei voida määrätä huomautusta, liikennevirhemaksua tai ajoneuvo-kohtaista liikennevirhemaksua, vastaava maininta voisi tarvittaessa olla myös 173 §:ssä ajoneuvo-kohtaisen liikennevirhemaksun osalta. Näin ajonopeuden ylitys 1-5 km/h olisi lain vastaista, mutta vailla seuraamusta. Tällöin valvonnan puuttumiskynnykseksi ja liikennevirhemaksun kynnykseksi muodostuisi teknisen varmuusvähennys 3 km/h ja 6 km/h ajonopeuden ylitys, jolloin lopullinen alin puuttumiskynnys olisi vähintään 9 km/h sallitun ajonopeuden ylitys. Nykyiseen 11 km/h puuttumiskynnystasoon verrattuna 9 km/h tasoa voitaisiin pitää hyväksyttävänä puuttumiskynnyksen tasona. Puuttumiskynnys kiristyisi nykyisestä hieman, jota voitaisiin pitää perusteltuna asetetut liikenneturvallisuustavoitteet huomioiden. Kun samalla huomautusten käyttö poistuisi nopeusvalvonnan seuraamuksena, ei poliisin työ määrä enää tällöin muodostuisi kohtuuttomaksi. Samalla ylinopeuksiin puuttuminen pysyisi hyväksyttävällä tasolla.

Olisi kuitenkin tärkeää, että muiden liikennevirheiden kuin ylinopeuksien osalta huomautus olisi edelleen käytettävissä liikennevirhemaksun sijaan, sillä kuten todettua, muutoin hyvinkin pienistä virheistä seuraisi aina liikennevirhemaksu, kun nykyisellään niistä seuraamuksena voi olla myös huo-

mautus. Muissa kuin ylinopeustapauksissa virheen taso ei ole yhtä selvästi ennalta määriteltävissä, joten seuraamuksen suhteuttaminen tekoon edellyttää viranomaiselta valvontatilanteessa harkintaa.

Jakelu

Lakivaliokunta

Tiedoksi

Kimmo Kiiski LVM, kimmo.kiiski@lvm.fi
Ville Hinkkanen OM, ville.hinkkanen@om.fi