Trafi Liikenteen turvallisuusvirasto
Trafiksäkerhetsverket

Lausunto

Päiväys/ Datum 12.02.2016

Dnro/Dnr TRAFI/35939/03.03.00/2016

Lakivaliokunta
Eduskunta

Liikenteen turvallisuusviraston lausunto lakivaliokunnalle hallituksen esityksestä HE 1/2016 vp eduskunnalle laeiksi rikoslain 2 a ja 9 luvun muuttamisesta sekä pysäköinninvalvonnasta annetun lin 3 §:n muuttamisesta

Liikenteen turvallisuusvirasto kiittää lakivaliokuntaa lausuntopyynnöstä ja toteaa lausuntonaan kohteliaimmin seuraavaa:

Ehdotetut muutokset perustuvat hallitusohjelmassa esitettyihin päämääriin ja ne ovat osa julkisen talouden välttämättömiä sopeutustoimia. Esityksellä on myös kiinteä yhteys syksyllä toteutettuun rikesakkojen korotukseen. Sekä nyt ehdotetut muutokset sakkoihin että syksyllä toteutettu rikesakkoja koskenut muutos koskevat käytännössä suurimmalta osalta liikennerikkomuksia ja -rikoksia.

Liikenteen turvallisuusvirasto on laatinut alustavan arvion rikesakkojen korotuksen 1.9.2015 vaikutuksesta ylinopeuksiin syyskuun 2015 nopeustietojen perusteella. Arvion perusteella on mahdollista, että rikesakkojen korotus on hieman vähentänyt ylinopeudella ajamista, sillä Liikenneviraston mittauspisteiden tietojen mukaan ylinopeudella ajavien autojen osuus pysyi syyskuussa elokuun tasolla, kun aiempina vuosina ylinopeudet ovat syyskuussa yleistyneet. Muutos on kuitenkin hyvin pieni, ja se voi johtua myös jostain muusta tekijästä kuin rikesakkojen korotuksesta, esimerkiksi henkilöautoliikenteen edellisvuosia suuremmasta kasvusta elo-syyskuussa 2015. Vuosien väliset erot loka-joulukuun keleissä vaikeuttavat näiden kuukausien nopeustietojen käyttämistä vaikutusten arviointiin. Poliisin automaattisessa nopeusvalvonnassa ei lokakuussa saatujen tietojen perusteella näy muutosta ylinopeudella ajavien autojen osuudessa.

Kun sakkojen korotuksen vaikutuksia myöhemmin tutkitaan, ajonopeuksien tarkasteluun tarvitaan kehittyneitä tilastollisia menetelmiä, jotta sakkojen mahdollinen vaikutus voidaan erottaa muiden tekijöiden aiheuttamasta vaihtelusta.

Marko Sillanpää
tieliikennejohtaja

Liite: Liikenteen turvallisuusviraston muistio Rikesakkojen korotuksen 1.9.2015 vaikutus ylinopeuksiin

Rikesakkojen korotuksen 1.9.2015 vaikutus ylinopeuksiin

Alustava tarkastelu syyskuun 2015 nopeustietojen perusteella

Tausta

Rikesakkoja korotettiin valtioneuvoston asetuksella 1. syyskuuta 2015 alkaen. Rikesakon rahamäärät nousivat kaksinkertaisiksi lukuun ottamatta korkeinta 115 euron rikesakkoa, joka korotettiin 200 euroon.[1]

Rikesakoista suurin osa määrätään liikennerikkomuksista ja ennen kaikkea ylinopeuksista. Vuonna 2014 rikesakkoja määrättiin noin 261 000 kappaletta, joista 226 000 määrättiin nopeusrikkomuksista. Rikesakoista 163 000 kappaletta määrättiin ajoneuvoa pysäyttämättä, eli automaattisen liikenteenvalvonnan avulla.[2]

Nopeusrikkomuksista määrättävät rikesakot ovat 1.9.2015 alkaen taulukon 1 mukaisia:

Taulukko 1. Rikesakot, jotka määrätään nopeusrajoituksen rikkomisesta moottorikäyttöisellä ajoneuvolla, 1.9.2015 alkaen [3].

	Nopeusrajoitus enintään 60 km/h	Nopeusrajoitus yli 60 km/h
Ylinopeus enintään 15 km/h	170 €	200 €
Ylinopeus yli 15 km/h ja enintään 20 km/h	140 €	200 €
Mopoilijan ylinopeus enintään 15 km/h	100 €	100 €

Rikesakkojen ja päiväsakkojen vaikutusta ylinopeuksiin on tutkittu useissa ulkomaisissa tutkimuksissa. Norjalaisen liikenneturvallisuustoimenpiteiden käsikirjan mukaan suurimmassa osassa tutkimuksista ei ole havaittu yhteyttä rike- tai päiväsakkojen suuruuden ja ylinopeuksien yleisyyden välillä[4], mutta Ruotsissa vuonna 2006 tehdyssä tutkimuksessa[5] tällainen yhteys havaittiin. Tutkimuksessa mitattiin ajonopeuksia pääteillä joitakin viikkoja ennen ja jälkeen rikesakkojen korotuksen. Tulosten mukaan keskinopeus laski 1,4 km/h ja ylinopeutta ajavien henkilöautojen osuus laski kahdeksan prosenttiyksikköä (40,6 % -> 32,2 %).

Tämän muistion tavoitteena on arvioida alustavasti, onko syyskuun alussa tehty rikesakkojen nosto vähentänyt tieliikenteen ylinopeuksia. Aineistona tarkastelussa

[1] Rikesakkoihin korotus 1. syyskuuta alkaen. Oikeusministeriön tiedote 20.8.2015. http://www.oikeusministerio.fi/fi/index/ajankohtaista/tiedotteet/2015/08/rikesakkoihinkorotus1.syyskuutaalkaen.html

[2] Tilastokeskus, StatFin tilastopalvelu.

[3] Valtioneuvoston asetus rikesakkorikkomuksista, 1081/2015. https://www.finlex.fi/fi/laki/alkup/2015/20151081

[4] Trafikksikkerhetshåndboken. Verkkojulkaisu http://tsh.toi.no/index.html?22974

[5] Cedersund, H-Å. (2008). Hur påverkades hastigheterna av höjda böter? VTI-notat 19-2008. Linköping, Väg- och transportforskningsinstitutet. http://www.trafikverket.se/contentassets/67693ef04f0244798a853172ddb32ca6/slutrapport_hur_paverkas_hastigheterna_av_hojda_boter.pdf

ovat Liikenneviraston nopeustiedot ja poliisin tilastot automaattisesta liikenteenvalvonnasta. Aiheesta tehtäneen perusteellisempi tutkimus vuonna 2016, jolloin tarkasteluun sisältyvät myös mahdolliset myöhemmin tehtävät rikesakkojen muutokset.

Ajonopeudet pääteiden LAM-pisteissä

Liikennevirasto mittaa liikennemääriä ja ajonopeuksia jatkuvasti noin 400 automaattisessa mittauspisteessä eli LAM-pisteessä. Tiedot ovat käytettävissä Liikenneviraston extranetin Tiira-palvelun kautta.

Tiirasta poimittiin aineistoksi 101 pääteiden LAM-pistettä, jotka sijaitsevat nopeusrajoituksen ja tietyypin perusteella yleisimmillä tietyypeillä, ja joissa ei ollut nopeusrajoitusmuutoksia heinä-syyskuussa vuosina 2012–2015. Aineistosta rajattiin myös pois sellaiset mittauspisteet, joissa keskinopeuden vaihteluiden perusteella näytti olleen merkittäviä tietöitä tarkasteltavana ajanjaksona.

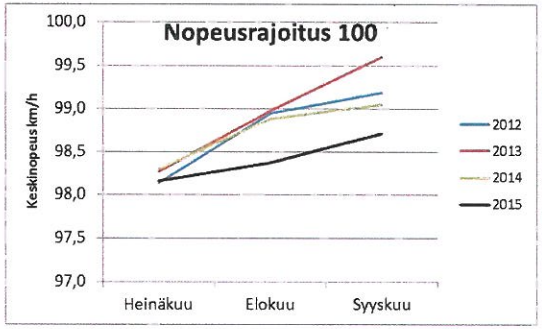
Tarkasteltavista mittauspisteistä koottiin tiedot henkilö- ja pakettiautojen keskinopeudesta ja ylinopeutta ajavien osuudesta. Kunkin tietyypin ja nopeusrajoituksen keskinopeus ja ylinopeutta ajavien osuus laskettiin keskiarvona mittauspistekohtaisista luvuista. Tällöin kullakin mittauspisteellä on lopputuloksessa sama painoarvo, eikä mittauspisteiden liikennemäärien eroja oteta huomioon.

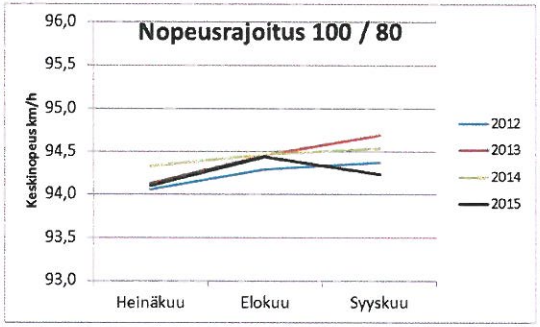
Keskinopeus ja ylinopeutta ajavien autojen osuus olivat syyskuussa rikesakkojen korotuksen jälkeen jotakuinkin samat kuin elokuussa (taulukko 2). Ympärivuotisen 100 km/h nopeusrajoituksen teillä keskinopeus kasvoi 0,3 km/h ja ylinopeudet yleistyivät yhden prosenttiyksikön, kun taas kahdessa muussa tarkastellussa tieryhmässä keskinopeus lasi 0,2 km/h ja ylinopeudet vähenivät hieman.

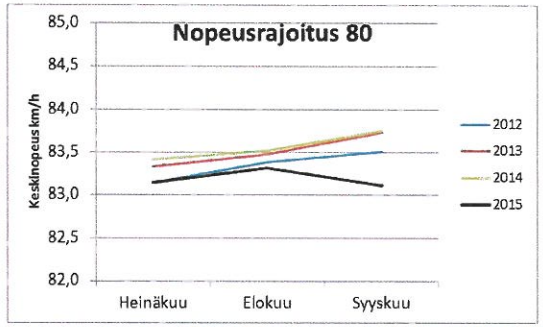
Taulukko 2. Keskinopeus ja ylinopeutta ajavien osuus elokuussa ja syyskuussa 2015.

Tietyyppi ja nopeusrajoitus	Mittauspisteitä kpl	Keskinopeus		Ylinopeutta ajavien osuus		Yli 10 km/h ylinopeutta ajavien osuus	
		Elokuu 2015	Syyskuu 2015	Elokuu 2015	Syyskuu 2015	Elokuu 2015	Syyskuu 2015
Yksiajoratainen tie, 100 km/h ympäri vuoden	13	98,4	98,7	48 %	49 %	12 %	12 %
Yksiajoratainen tie, kesä 100 km/h, talvi 80 km/h	48	94,4	94,2	31 %	31 %	6 %	5 %
Yksiajoratainen tie, 80 km/h ympäri vuoden	40	83,3	83,1	67 %	66 %	16 %	16 %

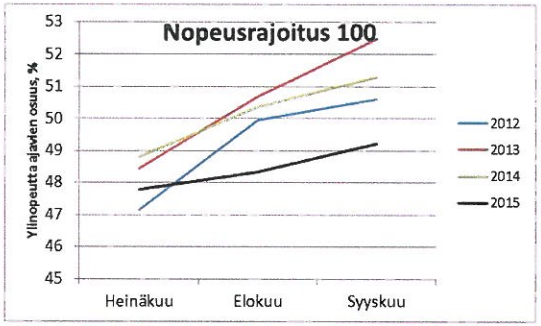
Keskinopeus ja ylinopeutta ajavien osuus vaihtelevat jonkin verran kuukaudesta toiseen. Nopeuksissa on sekä säännöllistä vuodenaikoihin liittyvää vaihtelua että satunnaisvaihtelua. Kun tarkastellaan heinä-syyskuuta vuosina 2012–2015, keskinopeus on yleensä kasvanut ja ylinopeudet yleistyneet siirryttäessä kesästä syksyyn (kuvat 1–3). Vuoden 2015 syyskuu poikkeaa tässä aiemmista vuosista: Nopeusrajoitusten 80 km/h ja 100/80 teillä keskinopeus on poikkeuksellisesti alentunut ja ylinopeudet vähentyneet syyskuussa, ja 100 km/h nopeusrajoituksen teilläkin ylinopeuksien lisääntyminen on ollut tavallista vähäisempää. Jos nopeuksien vuodenaikavaihtelu olisi ollut vuonna 2015 samanlaista kuin tavallisesti, syyskuun keskinopeus olisi ollut 0–0,3 km/h mitattua korkeampi, ylinopeutta ajavien autojen osuus 0,3–1,1 prosenttiyksikköä korkeampi ja yli 10 km/h ylinopeutta ajavien osuus 0,3–0,5 prosenttiyksikköä korkeampi.

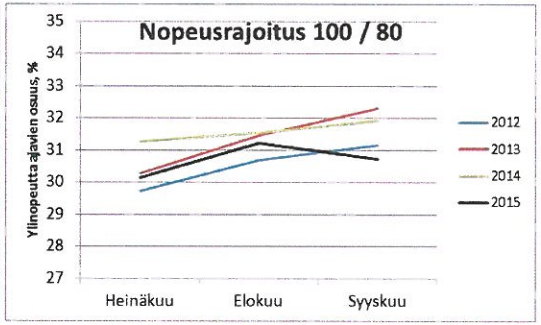


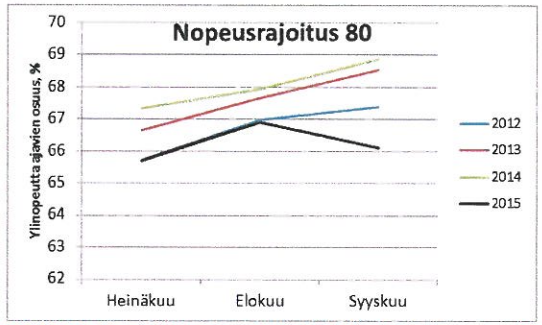




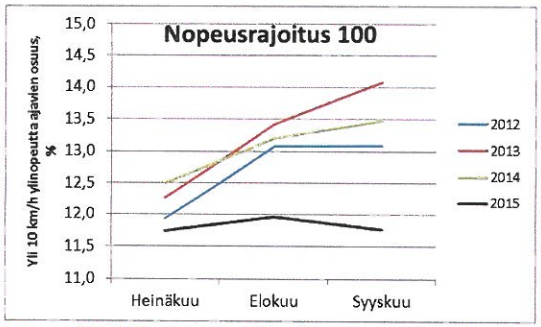
Kuva 1. Henkilö- ja pakettiautojen keskinopeuksien keskiarvo tarkastelluissa mittauspisteissä yksiajorataisilla pääteillä heinä-syyskuussa vuosina 2012–2015.

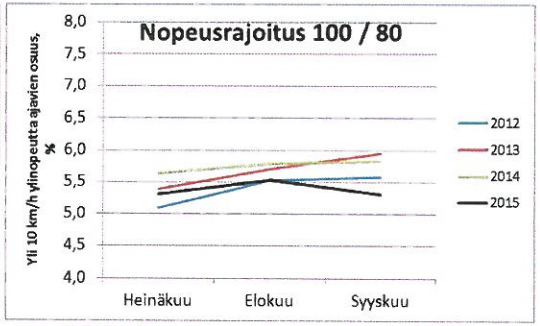


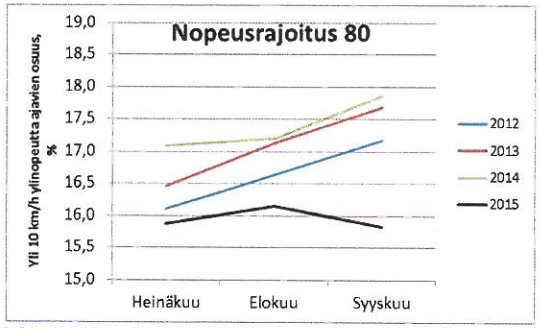




Kuva 2. Ylinopeutta ajavien henkilö- ja pakettiautojen osuuden keskiarvo tarkastelluissa mittauspisteissä yksiajorataisilla pääteillä heinä-syyskuussa vuosina 2012–2015.



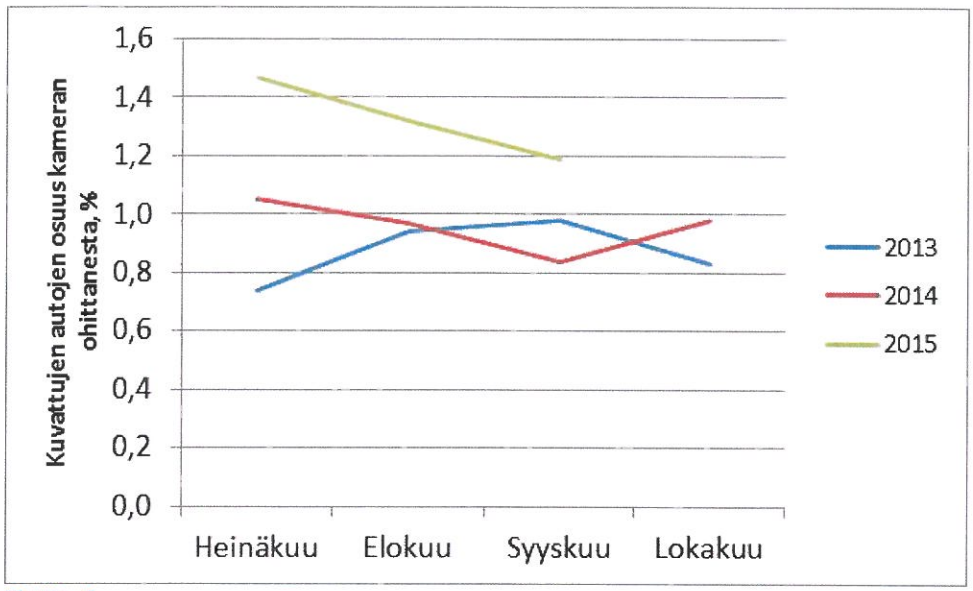




Kuva 3. Yli 10 km/h ylinopeutta ajavien henkilö- ja pakettiautojen osuuden keskiarvo tarkastelluissa mittauspisteissä yksiajorataisilla pääteillä heinä-syyskuussa vuosina 2012–2015.

Ylinopeudet poliisin automaattisessa nopeusvalvonnassa

Syyskuussa 2015 poliisin kiinteä automaattinen nopeusvalvonta kuvasi 1,2 % autoista, jotka ohittivat toiminnassa olevan valvontapisteen. Osuus on 0,1 prosenttiyksikköä pienempi kuin elokuussa 2015 (kuva 4). Kuvattujen autojen osuudessa on kuitenkin vaihtelua kuukaudesta toiseen, eikä vaihtelu näytä olevan säännönmukaista kuukausivaihtelua. 0,1–0,2 prosenttiyksikön muutokset kuukaudesta toiseen näyttävät olevan pikemmin sääntö kuin poikkeus.



Kuva 4.

Päätelmät

On mahdollista, että rikesakkojen korotus on hieman vähentänyt ylinopeudella ajamista, sillä Liikenneviraston mittauspisteiden tietojen mukaan ylinopeudella ajavien autojen osuus pysyi syyskuussa elokuun tasolla, kun aiempina vuosina ylinopeudet ovat syyskuussa yleistyneet. Muutos on kuitenkin hyvin pieni, ja se voi johtua myös jostain muusta tekijästä kuin rikesakkojen korotuksesta, esimerkiksi henkilöautoliikenteen edellisvuosia suuremmasta kasvusta elo-syyskuussa 2015. Poliisin automaattisessa nopeusvalvonnassa ei näy muutosta ylinopeudella ajavien autojen osuudessa.

Kun rikesakkojen korotuksen vaikutuksista tehdään myöhemmin tutkimus, ajonopeuksien tarkasteluun tarvitaan kehittyneitä tilastollisia menetelmiä, jotta rikesakkojen mahdollinen vaikutus voidaan erottaa muiden tekijöiden aiheuttamasta vaihtelusta.