15.2.2016

Eduskunta
Lakivaliokunta

HE 1/2016 vp Hallituksen esitys eduskunnalle laeiksi rikoslain 2a ja 9 luvun muuttamisesta sekä pysäköinninvalvonnasta annetun lain 3 §:n muuttamisesta

LIIKENNETURVAN LAUSUNTO

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

Fiskaalinen tavoite ei ole hyväksyttävä peruste sakkojen korotukselle

Liikenneturva pitää myönteisenä asiana sitä, että oikeusministeriön saamien lausuntojen perusteella rikesakkoihin ehdotettavaa korotusta on lievennetty luonnosversion korotusehdotuksiin verrattuna.

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.

Sakkojen korotus voisi olla perusteltua, jos se toteutettaisiin osana järjestelmän ehdotettua laajempaa ajantasaistamista. Seuraamusjärjestelmällä pitäisi ensisijaisesti pyrkiä rikollisuuden ennaltaehkäisyyn. Liikennerikoksia voitaisiin hallita paremmin siten, että niistä kiinnijäämisen todennäköisyyttä lisättäisiin.

Ehdotettua kattavampi valvonnan ja seuraamusten kehittäminen parantaisi liikenneturvallisuutta ja vähentäisi onnettomuuksista yhteiskunnalle aiheutuvia kustannuksia. Pelkällä sakkojen korottamisella ei todennäköisesti saada toivottua liikennekäyttäytymisen muutosta. Tämä on tuotu esiin myös hallituksen esityksen perusteluissa, jossa viitataan kriminologiseen ja kriminaalipoliittiseen tutkimustietoon.

Sakkojen korotusten puhtaasti fiskaalinen lähtökohta heikentää liikennevalvonnan ja varsinkin ylinopeusvalvonnan hyväksyttävyyttä. Liikenteen valvonnassa ja seuraamuksissa pitäisi pyrkiä ottamaan rikosten moitittavuus entistä paremmin huomioon. Tieliikenteessä tulee valvoa mm. kuljettajien ajokykyä (lääkkeet, alkoholi, huumeet ja ajoterveys), ajotapoja ja raskasta liikennettä. Liikennevalvonta on myös kansainvälistä. Valvottavana on niin ulkomaalaisia ihmisiä kuin ajoneuvojakin, ml. rajat ylittävä valvonta. Näihin tehtäviin tarvitaan tieliikenteeseen erikoistuneita poliisivoimia.

Kun valvonta painottuu yhä vahvemmin ”kustannustehokkaaseen” automaattiseen nopeusvalvontaan, koko liikennevalvonnan merkitys turvallisuudelle hämärtyy. Lisäksi fiskaalisten tavoitteidenkin toteutuminen on epävarmaa, koska kuljettajat oppivat ottamaan automaattivalvonnan puutteet huomioon hyödyntäen yhä laajemmin erilaisten varoitusjärjestelmien palveluita. Tämä ei sinänsä johda turvallisuuden kan-

nalta hyvään lopputulokseen, jos ylinopeudet vähenevät vain kameratolppien kohdalla.

Myös perustuslakivaliokunta on lausunnossaan todennut, että **fiskaaliset tavoitteet eivät ole hyväksyttäviä perusteita seuraamussääntelylle** ja tähän perustuen pitänyt rikosuhrimaksun tuotto-odotuksiin liittyvää tavoitetta erittäin ongelmallisena, PeVL 61/2014 vp – HE 293/2014 vp.

Seuraamusjärjestelmään tarvitaan rakenteellista muutosta

Koska rikesakkojen rahamäärät kaksinkertaistettiin jo syyskuun alussa voimaan tulleella uudistuksella, Liikenneturva ei pidä perusteltuna, että näin pian toteutettaisiin uusi rikesakkojen rahamäärien korottaminen. 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 50 km/h nopeusrajoitusalueilla. Korkeamman nopeuden teillä tätä suurempiin ylinopeuksiin liittyy varmemmin piittaamattomuus. Ehdotetun mukainen siirtyminen rikesakosta päiväsakkoon olisi perusteltu vain kapealla tuloalueella. Pienituloisille siirtymisellä ei olisi mitään merkitystä ja korkeammilla tuloilla sakkomäärän hyppy rikesakosta päiväsakoille olisi todella suuri. Kuitenkin 21 km/h ylinopeus voi vielä olla ”inhimillisen huolimattomuuden” 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.

Kuten esityksessä todetaan, muuttumattoman sakon alue ulottuisi minimipäiväsakon saajilla 31 päiväsakkoon asti, joka vastaa noin 50 km/h:n ylinopeutta. Vaikka muuttumattoman sakon alue hieman supistuisi verrattuna syksyllä 2015 toteutetun muutoksen jälkeiseen tilanteeseen, se olisi edelleen suuri. Liikenneturvallisuuden kannalta tällä seikalla ei voi olla myönteisiä vaikutuksia. Sen sijaan ylinopeudet voivat edellä kuvatun tilanteen myötä 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.

LIIKENNETURVA

ANNA-LIISA TARVAINEN
Anna-Liisa Tarvainen
Toimitusjohtaja

LIITE
ALT/SVH