Lausunto
16.2.2016

Eduskunnan lakivaliokunta

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

Autoliitto kiittää mahdollisuudesta tulla kuulluiksi ja antaa lausunto tässä asiassa.

Hallituksen esityksessä nyt esitetyt ja aikaisemmin 1.9.2015 toteutetut rike- ja päiväsakkojen korotukset kytketään valtiontalouden alijäämään eli niistä tehdään uusi veroinstrumentti muiden joukkoon. Korotuksilla ja valvonnan painottamisella nopeusvalvontaan tavoitellaan 63 miljoonan euron lisätuloja. Hallituksen esityksessä todetaan suoraan, että rikollisuustilanteen kehitys ei sinällään viittaa tarpeeseen korottaa päiväsakkojen rahamäärää, mutta sakkojen korotus on osa hallituksen päättämiä julkisen talouden välttämättömiä sopeutustoimia.

Autoliitto katsoo, että sakotusjärjestelmän irrottaminen kriminaalipoliittisesta järjestelmästä ja sen kytkeminen osaksi finanssipolitiikkaa ei kuulu oikeusvaltion toimintaperiaatteisiin. Rangaistuksia, valvontaa tai sääntöjä ei pidä mitata, seurata tai luoda valtiontaloudellisista syistä.

Liikennevalvonnan tavoitteena oli aiemmin liikenneturvallisuuden varmistaminen. Tämä tapahtui näkyvän poliisivalvonnan avulla, jolloin oli mahdollista puuttua välittömästi ajotapoihin, ylläpitää sattumanvaraista kiinnijäämisriskiä ja käyttää harkintaa seuraamuksia määrättäessä. Rahan keräämisen sijaan liikenneturvallisuuden parantaminen oli rangaistusten tärkein tavoite. Hallituksen tavoite moninkertaistaa sakkotulot valtion tulojen lisäämiseksi on painottamassa poliisin toimintaa liikenneturvallisuustyöstä varojen keräämiseen.

Liikenteestä jaettavat seuraamukset tulisi aina suhteuttaa teon yleisvaarallisuuteen ja kaikista muista rangaistavista teoista annettaviin seuraamuksiin. Kategorinen liikennesakkojen moninkertaistaminen valtion budjetin paikkaamiseksi sopii huonosti tähän ajatteluun. Jo nyt liikenteen seuraamusjärjestelmämme on kansainvälisessä vertailussa ankara.

Liikenneseuraamusten osalta keskeinen ongelma liittyy myös poliisin sakkokäsikirjaan. Sakkokäsikirja ei huomioi riittävällä tavalla yleistä tuomioistuinlinjaa, joka on käsityksemme mukaan käytännössä lievempi kuin sakkokäsikirjan mukaan annetut seuraamukset. Keskeinen ongelma on myös se, ettei ylinopeussakoista ole riittävästi ylimpien tuomioistuinten ennakkopäätöksiä. Päiväsakkojen korotukset lisäävät näiden epäkohtien vaikutusta.

Kun tähän yhdistetään automaattivalvonnan ilman liukumaharkintaa antamat ”automaattiset” normipäiväsakot, niin nykyinen järjestelmä on erityisesti nyt esitettyjen korotusten jälkeen oikeusturvan kannalta kyseenalainen. Automaattinen kameravalvonta ei puutu moottoripyörien eikä ajoneuvokohtaisen nopeusrajoituksen piirissä olevien (ajoneuvoyhdistelmät) ajoneuvojen ylinopeuksiin. Kamera ei myöskään huomioi olosuhteita eli samalla tieosuudella autoilija voi saada partioivalta poliisilta ja kameravalvonnasta hyvin erisuuruisen sakon.

Päiväsakkojen taso

Päiväsakon alinta rahamäärää ollaan korottamassa 9 euroon. Jatkossa keskimääräinen seuraamus alimmassa tuloluokassa on näpistyksestä 12 päiväsakkoa eli 96 euroa, lievästä pahoinpitelystä 15 päiväsakkoa eli 135 euroa ja pahoinpitelystä 35 päiväsakkoa eli 315 euroa. Edellä mainittuihin seuraamuksiin verrattuna 285 euron rikesakko 16-20 km/h ylinopeudesta ei vastaa kansalaisten yleistä oikeustajua eikä se ole mitenkään suhteutettu tekojen yleisvaarallisuuteen. Toinen keskeinen kysymys on se, voidaanko rajoitetussa

Autoliitto ry
Hämeentie 105 A
PL 35
00551 Helsinki

Automobile and
Touring Club of Finland
Hämeentie 105 A, P.O.Box 35
FIN-00551 Helsinki Finland

puh. /tel. +358 9 7258 4400
fax +358 9 7258 4460
e-mail: autoliitto@autoliitto.fi
www.autoliitto.fi

trade reg. no FI02010093
reg.ass.no 108558
domicile Helsinki

rikesakkomenettelyssä käsitellä ja antaa 400 euron rikesakko, joka vastaa 45 päiväsakkoa, ilman oikeusturvan ja perusoikeuksien vaarantamista?

Suomi on saanut kansainvälistä mainetta päiväsakoilla määrätyillä ennätyssakoilla ja nyt seuraamukset ovat vähintään kaksinkertaistumassa. Ylinopeus 21 km/h 100 km/h alueella 2500 euron nettokuukausituloilla johtaa nyt n. 370 euron ja jatkossa n. 700 euron rangaistukseen. Vastaavasti 1500 euron nettokuukausituloilla rangaistus on nyt noin 200 euroa ja jatkossa noin 370 euroa. Alle 650 euron nettokuukausituloilla ei ole lainkaan progressiivista sakkovaikutusta, vaan kiinteän sakon alue ulottuu noin 16:sta aina 50 km/h ylinopeuksiin saakka. Alimman tuloluokan sakkojen osuus on puolet kaikista sakoista ja niistä perimättä jäävien osuus on suhteellisesti suurin.

Jatkossa 6000 euron nettotuloilla 20km/h:ssa ylitys 100 km/h rajoitusalueella merkitsee 285 euron rikesakkoa. Mikäli nopeus kasvaa tästä 1 km/h:lla, on seuraus yli kuusinkertainen eli 1870 euroa. Vastaavasti 20 000 euron nettotuloilla seuraamus 1 km/h nopeuden lisääntymisestä on 23-kertainen eli 6540 euroa. Ilmiselvää on se, ettei teon yleisvaarallisuuden tai moitittavuuden määrän lisääntyminen ole enää missään suhteessa seuraamuksen kiristymisen kanssa.

Suomen päiväsakkojärjestelmä on jo nyt kansainvälisesti vertailtuna erittäin ankara, koska sitä sovelletaan 21 km/h ylityksistä alkaen. Muissa maissa kiinteän sakon soveltamisala on laajempi. Lienee kansainvälisesti myös hyvin poikkeuksellista, että Suomessa voidaan määrätä vankeusrangaistus (muuntorangaistus) tyhjällä nelikaistaisella tiellä hyvissä olosuhteissa ajetusta 21 km/h ylinopeudesta.

Jatkotoimenpiteet?

Hallituksen esityksessä on laskettu, että vuonna 2016 sakkotulot lisääntyvät 48 miljoonalla eurolla ja seuraavasta vuodesta 63 miljoonalla eurolla. Syksyllä tapahtunut sakkojen korotus kuitenkin osoitti ensi vaiheessa, että kirjoitettujen sakkojen määrä laski ja valtion tulot jäivät arvioitua pienemmäksi. Keskeinen kysymys onkin se, mihin toimiin hallitus ryhtyy, jos sakkotulot eivät kasva riittävästi sakkoja kiristämällä?

Yksi vaihtoehto lieneekin puuttumiskynnyksen alentaminen valtiontaloudellisista syistä. Tämä johtaa siihen, että keskimääräiset ajonopeudet laskevat varmuuden vuoksi selvästi alle rajoitusten eli matka-ajat pitenevät. Keskimääräiset ajonopeudet ovat jo nyt alle rajoitusten, eivätkä nopeudet ole olleet kasvussa. Tämä kehitys nostaisi kuljetuskustannuksia ja lisäisi kansalaisten ajoneuvoissa viettämää aikaa, mikä olisi poissa kilpailukyvystä ja tehokkuudesta. Samalla kansalaisten arvostus poliisin liikenneturvallisuustyötä kohtaan laskee.

Toinen vaihtoehto on korottaa sakkoja lisää. Tämä taas johtaisi entistä suurempaan vääristymään eri rikosten seuraamusten välillä. Hallituksen esitys sisältää mahdollisuuden korottaa rikesakko 400 euroon saakka ilman erillistä eduskunnan päätöstä.

Kolmas vaihtoehto valtion tulojen varmistamiseksi on keskittää valvontaa sinne ja siihen tekomuotoon, missä saadaan paras tuotto. Olisi kuitenkin ensiarvoisen tärkeää, että liikennevalvonta ja sen resurssit painottuisivat todellisiin ongelmiin, kuten ajokunnon ja turvalaitteiden käytön valvontaan ja vakaviin liikenneturvallisuutta uhkaaviin tekoihin. Pitkän kehityksen seurauksena liikenneturvallisuuden merkitys valvontatoiminnassa on kohonnut. Viimeaikainen kehitys näyttää kuitenkin siltä, että valtiontaloudelliset tavoitteet ovat korostumassa, eikä se voi olla vaikuttamatta poliisin kenttätyöhön. Tämä kehitys rapauttaa kansalaisten arvostuksen poliisityötä kohtaan.

Neljäs vaihtoehto on alentaa nopeusrajoituksia ja lisätä sitä kautta liikennerikkomuksia ja verotuloja. Kohdistamalla nopeusrajoitusten alentaminen erityisesti sinne, missä liikenneympäristö ei asetettua rajoitusta tue, voidaan varmistaa valtion tulojen lisääntyminen. Tämä kehitys laskisi merkittävästi yleistä sääntökunnioitusta.

Rikesakon soveltamisala

Parhaillaan on valmistelussa tieliikennelain kokonaisuudistus, jonka valmistelun yhteydessä on tarkoitus arvioida myös seuraamusjärjestelmää. Nyt tehty uudistus on ennenaikainen ja vie pohjan

tältä työltä. Uudistuksen kokonaisvaikutusten etukäteisarvioinnin kannalta olisi ollut tärkeää saada 1.9.2015 toteutettujen korotusten vaikutuksista tutkimustietoa, jolloin tämän muutoksen perusteita ja niiden kestävyyttä olisi voitu tarkastella riittävällä varmuudella.

Keskeinen asia, joka tulisi muuttaa välittömästi tässä yhteydessä, on rikesakon soveltamisalan laajentaminen nykyisestä 20 km/h:ssa 30 km/h:ssa käsittäviin ylinopeuksiin. Tällöin saadaan poistettua normaalin 20 km/h nopeusrajoitusmuutosten alueella tapahtuvat osittain inhimilliseen erehdykseen perustuvat virheet ankaran päiväsakkojärjestelmän piiristä. Liikenneturvallisuuden huippumaassa Ruotsissa järjestelmä toimii näin.

Rikosoikeudellisten seuraamusten ja hallintoseuraamusten yhteensovittaminen

Sakkojen lisäksi keskeinen osa seuraamusjärjestelmää ovat hallinnolliset ajokorttiseuraamukset. Näiden yhteensovittaminen rikosseuraamuksiin olisi oikeusturvan kannalta keskeinen asia. Nyt samasta teosta annetaan seuraamuksia kahdessa eri tuomioistuinjärjestelmässä ilman riittävää yhteensovittamista. Hallituksen esityksen sakkomuutoksen jälkeen tämä epäkohta korostuu entisestään.

Yhteenveto

Hyvässä liikennejärjestelmässä säännöt, seuraamukset ja niiden valvonta ovat tasapainossa. Kansalaiset lähes poikkeuksetta hyväksyvät ne ja niiden periaatteet ja noudattavat niitä. Kansainväliset vertailut ovat osoittaneet, että Suomessa asiat ovat näin. Mikäli tätä tasapainoa horjutetaan ja kansalaisten sääntökunnioitus sekä luottamus liikenneturvallisuustyötä ja poliisia kohtaan horjuu, niin sitä ei korvata mitenkään valvontaa ja rangaistuksia koventamalla.

Autoliitto katsoo, että nyt esitetyt muutoksen seuraamusjärjestelmään eivät ole liikenne- tai kriminaalipoliittisesti perusteltuja. Liikennevalvonnan resurssien ja seuraamusten kohdentaminen tulee toteuttaa liikenneonnettomuuksien torjunnan kannalta tarkoituksenmukaisella tavalla. Verotuksen eli valtiontulojen keräämisen sotkeminen näihin asioihin ei kuulu oikeusvaltion periaatteisiin. Esitetty muutos sisältää perusoikeuksien ja oikeusturvan kannalta kyseenalaisia elementtejä. Tästä syystä muutosta ei tulisi toteuttaa tai ainakin sen toteuttamista tulisi lykätä, kunnes tieliikennelain kokonaisuudistus ja sen yhteydessä tehtävät selvitykset valmistuvat. Vasta tämän jälkeen voidaan riittävällä tavalla arvioida seuraamusjärjestelmän kokonaisuus ja jo totutettujen korotusten vaikutukset.

Kunnioittavasti,



Pasi Nieminen

Autoliitto Ry