Dennis Pasterstein

26.5.2015

Eduskunta
Lakivaliokunta

Asiantuntijalausunto oikeusministeriön kahdesta vastineesta

Eduskunnan lakivaliokunta pyytää kirjallista asiantuntijalausuntoa hallituksen esityksestä 1/2016 vp eduskunnalle laeiksi rikoslain 2 a ja 9 luvun muuttamisesta sekä pysäköinninvalvonnasta annetun lain 3 §:n muuttamisesta oikeusministeriön kahdesta vastineesta rajautuen niissä esitettyihin esityksen täydentäviin perusteisiin.

Mahdolliset vaikutukset ylinopeusrikkomusten puuttumiskynnykseen

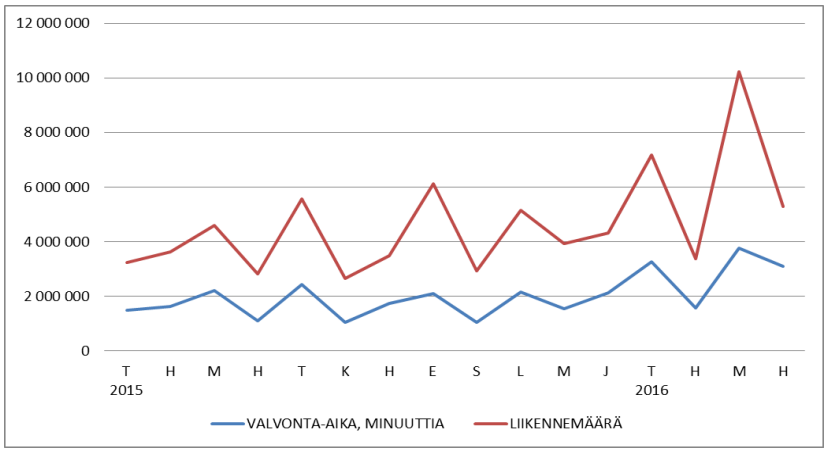
Poliisihallitus on omassa 11.2.2015 päivätyssä lausunnossaan esittänyt, että rikesakkosummista säädettäessä tulisi harkita oman alemman rikesakkosumman säätämistä korkeintaan 10 km/h ylityksiä varten, joka olisi korkeintaan 140 euroa. Liikennevalvonnan uskottavuuden ja oikeudenmukaisuuden kannalta on ongelmallista, että kaikki ylinopeudet välillä 0 - 15 km/h katsotaan sekä nykyisessä että esityksen mukaisessa mallissa rangaistusarvoltaan samanlaisiksi. Tämä on kannatettava esitys, sillä nykyisin noin 60 % Poliisin liikenneturvallisuuskeskuksen käsittelemistä tapauksista on asiakkaalle kotiin lähetettäviä kirjallisia huomautuksia. Jos Poliisihallitus päätyy alentamaan nykyistä rikesakon puuttumiskynnystä 8 km/h useammalla kilometrillä esimerkiksi Ruotsissa käytössä olevaan 6 km/h tai Hollannissa käytössä olevaan 4 km/h ylinopeuteen, on hallituksen esityksessä mainittu alin ylinopeudesta määrättävä rikesakko 150 euroa. Tämä voi nostaa kynnystä rikesakon puuttumiskynnyksen alentamiseksi, joka ei tue liikenneturvallisuuden positiivista kehitystä. Ylinopeusvalvonnassa puuttumiskynnyksen tulee olla hyvin lähellä sallittua nopeusrajoitusta, jolloin nopeusvalvonnasta saadaan paras mahdollinen hyöty liikenneturvallisuuden näkökulmasta.

Mahdolliset liikenneturvallisuusvaikutukset

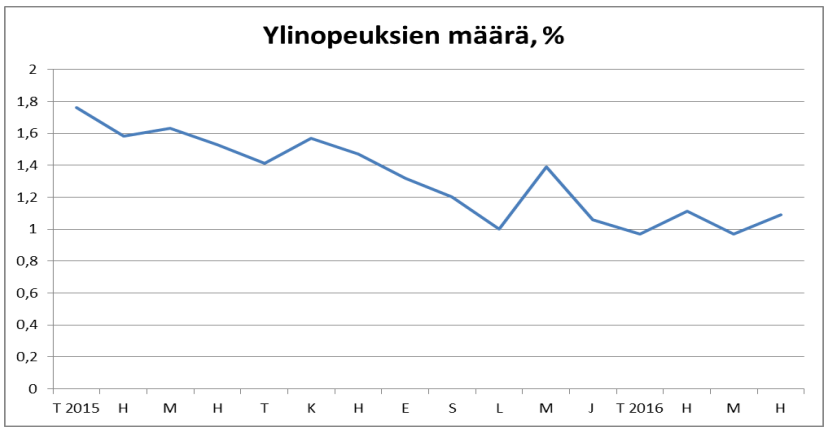
Oikeusministeriön vastineessa sivulla 14 todetaan, että rikollisuuden ehkäisyn osalta sakkojen korottamisen vaikutus on rajallinen, mutta ei kuitenkaan olematon. Hallituksen esityksessä todetaan, että vaikutuksia on vai-

kea arvioida ja että tutkimusten mukaan ennaltaehkäisevä vaikutus riippuu rangaistusten ankaruutta enemmän kiinnijäämisriskistä ja rankaisemisen todennäköisyydestä eikä korotusten vaikutuksia yleensä kyetä havaitsemaan tutkimuksissa.

Poliisin automaattisen liikennevalvonnan laiterekisterin (Pauli -rekisteri) tilastoista voi havaita syyskuussa 2015 tehdyn rikesakon korotuksen vaikutuksia ylinopeuksien määrään. Kuviossa 1 näkyy sekä valvontaa suorittaneiden automaattivalvontakameroiden ohittama liikennemäärä ja valvontaminuutit, joissa on selkeää kasvua edellisestä vuodesta. Esimerkiksi vertailu tammikuun-huhtikuun 2015 ja 2016 välillä on havaittavissa nousua keskimäärin 92 %. Kuviosta 2 näkyy, että automaattivalvonnassa havaittujen ylinopeuksien määrä on laskenut noin 30 % eli ennen korotusta noin 1,5 % valvontakameran ohi ajaneista kuljettajista tuli valvontakameran kuvaamaksi ylinopeuden takia, korotuksen jälkeen taas keskimäärin 1,1 %. Samanaikaisesti asiakkaille kotiin lähetettävien kirjallisten huomautusten määrä on lisääntynyt ja rikesakkojen määrä on laskenut, joka myös viittaa keskinopeuksien laskuun.



Kuvio 1



Kuvio 2

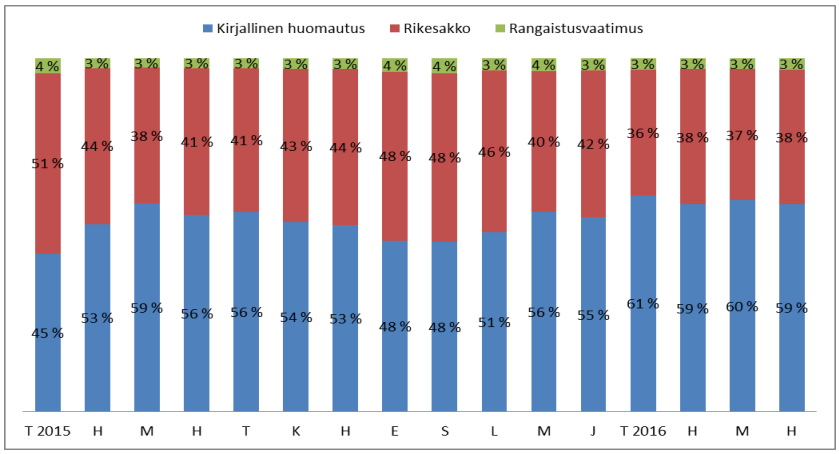
Liikenteen turvallisuusvirastolta saatu selvitys tukee myös ylinopeuksien määrän vähenemistä rikesakon korotuksen jälkeen, mutta siitä selviää, että suurin parannus on tapahtunut niillä tieosuuksilla, joilla on automaattista liikenteenvalvontaa ja erityisesti valvontatolppien läheisyydessä.

Seuraavat asiat viittaavat siihen, että ylinopeudet ovat vähentyneet merkittävästi rikesakon korotuksen jälkeen:

1. Huomautusten määrä on lisääntynyt ja rikesakkojen määrä vähentynyt (kuvio 3)
2. Automaattivalvontakameroilla on pystytty valvomaan noin 50 % aikaisempaa enemmän:

Keskiarvo 10.1.2015 - 31.8.2015 = 44 kameraa päivässä
Keskiarvo 1.9.2015 - 31.12.2015 = 52 päivässä
Keskiarvo 1.1.2016 - 29.2.2016 = 59 päivässä

3. Kiinnijääneiden ylinopeuksien määrä on laskenut merkittävästi (kuvio 2)



Kuvio 3

Vastinemuistion sivulla 20 mainitaan *"Liikenneturva ehdottaa, että ylinopeuksista määrättävien rikesakkojen määrissä voisi olla nykyistä ja ehdotettua enemmän porrastusta, jolloin rikesakon määrää korotettaisiin ylinopeuden kasvaessa. Liikenneturvan mukaan olisi myös syytä arvioida, pitäisikö rikesakon käyttöalaa laajentaa esimerkiksi 30 km/h:n ylinopeuteen asti* (oma lisäys, nykyisin 20 km/h asti) *yli 50 km/h:n nopeusrajoitusalueilla. Autoliitto ry toteaa, että rikesakon soveltamisalaa tulisi laajentaa 30 km/h käsittäviin ylinopeuksiin."*

Tämä on kannatettava ehdotus, sillä viime vuosina 21-30 km/h ylinopeuksista on Poliisin liikenneturvallisuuskeskuksesta lähetetty noin 10.000 rangaistusmääräystä poliisilaitoksille tiedoksiannettavaksi. Rangaistusvaatimuksen vaatima työaika rikesakon viemään työaikaan verrattaessa on moninkertainen automaattisen liikennevalvonnan prosessissa. Vapautuva työaika pystytään ohjaamaan uusien tapausten käsittelyyn.

Yhteenveto

Saatavilla oleva tilastomateriaali 1.9.2015 suoritetun rikesakon korotuksen jälkeen on ajallisesti melko suppea, mutta suuntaa-antava. Mikäli sama laskeva trendi ylinopeuksissa jatkuu, tulee liikenneturvallisuus paranemaan ja poliisin automaattinen liikennevalvonta lisääntymään. Tämä johtuu siitä, että sakkojen ja kirjallisten huomautusten määrä vähentyy, jolloin nykyisillä resursseilla automaattisia liikennevalvontakameroita voidaan sijoittaa aikaisempaa enemmän valvontatolppiin ja näin nostaa kiinnijäämisriskiä.

Mikäli Poliisihallitus ei laske rikesakon puuttumiskynnystä nykyisestä 8 km/h, tulee rikesakkojen määrä vähenemään. Jos puuttumiskynnystä lasketaan, niiden määrä lisääntyy nykyisillä tapausmäärillä jokaista laskettua kilometriä kohden noin 50.000 rikesakolla. Rikesakon puuttumiskynnyksen alentaminen tukee liikenneturvallisuusnäkökulmaa, mutta ehdotetut rikesakkokorotukset voivat vaikeuttaa puuttumiskynnyksen laskua. Tämän vuoksi tulisi harkita kolmatta matalampaa rikesakkoporrastusta 0-10 km/h ylinopeuksille, jolloin olisi mahdollista luopua ainakin osittain nykyisistä kirjallisista huomautuksista.

Sakkojen korotus liikenneturvallisuusnäkökulmasta on perusteltua kolmesta syystä:
1. Ylinopeuksien määrä vähentyy nykyisen tilastotiedon mukaan, joka on suorassa suhteessa liikenneturvallisuuden paranemiseen.
2. Nykyisillä automaattisen liikennevalvonnan resursseilla pystytään lisäämään valvontakameroiden määrää ja valvonta-aikaa valvontatolpissa, kun ylinopeudet vähenevät.
3. kuljettajien kiinnijäämisriski kasvaa automaattivalvonnan lisääntyessä.

Ylikomisario Dennis Pasterstein
Poliisin liikenneturvallisuuskeskuksen johtaja