7.3.2018

Eduskunta
Perustuslakivaliokunta

Lausunto hallituksen esitykseen eduskunnalle tieliikennelaiksi ja eräiksi siihen liittyviksi laeiksi (HE 180/2017 vp)

Eduskunnan perustuslakivaliokunta on pyytänyt liikenne- ja viestintäministeriöltä lausuntoa otsikossa mainitun hallituksen esityksen valiokuntakäsittelyyn liittyen. Valiokunta pyytää lausunnossa vastaamaan seuraaviin kysymyksiin:

Hyvän hallinnon periaatteet nojautuvat myös hallinnollisissa sanktioissa viranomaisten selvitysvastuulle. Miten ehdotetussa sanktiojärjestelmässä on tarkoitus turvata tämä viranomaisten selvitysvastuun toteutuminen? Onko jatkossakin tarkoitus, että automaattivalvonnassa kuvataan ajoneuvon rekisterikilven lisäksi kuljettaja vai onko tarkoitus siirtyä sellaisiin menettelyihin, joissa kuljettajan kuvaamisesta luovutaan.

Liikenne- ja viestintäministeriön nimeämänä asiantuntijana lausun asiassa seuraavaa:

1. lakiesityksen 6 luvussa säädettäväksi esitettävän liikennevirhemaksun määrääminen on hallinnollisen päätösvallan ja siten toimeenpanovallan käyttämistä. Kyse on tieliikenteen vähäisimmistä rikkomuksista eikä rikkomusten massaluonne huomioon ottaen virhemaksupäätöksen tekemiseen esitetä säädettäväksi erityisiä tutkintavaltuuksia. Viranomaisen päätösvalta perustuisi tieliikennelakiin ja päätöksen lainmukaisuus olisi mahdollista saattaa hallintotuomioistuimen arvioitavaksi prosessilailla säännellyssä oikeudenkäyntimenettelyssä. Menettelyyn kohdistuisi virkavastuu ja siinä noudatettaisiin hallintolain 6 §:n edellyttämällä tavalla esimerkiksi rikkomusasian puolueetonta ja riippumatonta selvittämistä sekä päätöksen perustelemista koskevia hyvän hallinnon vaatimuksia.

1. lakiesityksen 160 §:n mukaan liikennevirhemaksu saataisiin määrätä tieliikennelaissa määritellyn liikennerikkomuksen seuraamuksena. Määräämisen lähtökohtana on, että päätösvaltaa käyttävä viranomainen hankkii päätöksen tekemistä varten tarpeelliset tiedot sekä selvitykset. 1. lakiesityksen 173 §:n mukaan viranomaisen on selvitettävä virhemaksua koskevaa päätöstä varten muun muassa:

- tiedossa olevan tienkäyttäjän tai kuljettajan henkilötiedot tai ajoneuvon omistajan, haltijan tai tilapäisen käyttäjän yhteystiedot;
- ajoneuvon yksilöimiseksi tarvittavat tiedot;
- virheen tai rikkomuksen tekoaika ja -paikka, laatu sekä muut virheen tai rikkomuksen kuvaamiseksi tarvittavat tiedot.

1. lakiesityksessä ei säädetä siitä, millä keinolla päätöksen tekemistä varten edellä mainitut seikat on todettava ja selvitettävä. Hallituksen esityksessä ei myöskään esitetä erikseen säädettäväksi asian selvittämisestä eikä asianosaisen kuulemisesta. Näiltä osin

Liikenne- ja viestintäministeriö | Käyntiosoite Eteläesplanadi 16 (kirjaamo) Helsinki | Postiosoite PL 31 00023 Valtioneuvosto | Puhelin 029516001 | www.lvm.fi etunimi.sukunimi@lvm.fi kirjaamo@lvm.fi

merkityksellisiä säännöksiä ovat hallintolain 31 ja 34 §. Tämän lisäksi sovellettavaksi tulisi asianomaista valvontaviranomaista koskeva toimivaltuuslainsäädäntö, esimerkiksi poliisilaki (872/2011). Liikennevirhemaksu annettaisiin tiedoksi esityksen 174 §:ssä säädetyllä tavalla.

Liikennevirhemaksu olisi esityksen 161 §:n perusteella mahdollista määrätä myös moottorikäyttöisellä ajoneuvolla tehdyn sellaisen liikennerikkomuksen seuraamuksena, joka on havaittu automaattisessa liikennevalvonnassa tai muuten ajoneuvoa pysäyttämättä ja joka koskee:
1) henkilökohtaisen turvalaitteen käyttämättä jättämistä;
2) punaisen liikennevalon noudattamatta jättämistä;
3) esitettävässä laissa tarkoitettua etuajo-oikeutta, väistämisvelvollisuutta, kieltoa, rajoitusta tai määräystä osoittavan liikennemerkin noudattamatta jättämistä tai sääntöliikennemerkin noudattamatta jättämistä;
4) ajoneuvokohtaisen nopeusrajoituksen noudattamatta jättämistä; tai
5) häiritsevää tai tarpeetonta ajoa koskevan kiellon noudattamatta jättämistä.

Automaattinen liikennevalvonta perustuu tekniseen valvontaan perustuvaan tiedonhankintaan. Teknisestä valvonnasta säädetään poliisilain (872/2011) 4 luvun 1 §:ssä. Säännöksen mukaan teknisellä valvonnalla tarkoitetaan jatkuvaa tai toistuvaa ajoneuvoihin, ajoneuvojen kuljettajiin, jalankulkijoihin tai yleisöön kohdistuvaa teknisellä laitteella tapahtuvaa katselua tai kuuntelua sekä äänen tai kuvan automaattista tallentamista.

Ajoneuvokohtainen liikennevirhemaksu olisi mahdollista määrätä ajoneuvoa pysäyttämättä myös muulla tavalla kuin automaattista liikennevalvontaa hyödyntäen. Myös niin sanottu ehdollinen rikesakko on mahdollista määrätä sakon ja rikesakon määräämisestä annetun lain 14 §:n (754/2010) mukaan samalla tavalla. Laki on säädetty perustuslakivaliokunnan myötävaikutuksella. Ehdolliseen rikesakkoon liittyviä ulottuvuuksia ei kuitenkaan ole käsitelty lausunnossa (PeVL 7/2010 vp).

Hallinnollisen sanktion, pysäköintivirhemaksun tiedoksiannosta on säädetty pysäköinninvalvonnasta annetun lain (HE 727/2011 vp) 8 §:ssä. Pysäköintivirhemaksu annetaan tiedoksi pysäköintivirheen tehneelle kuljettajalle. Koska kuljettajaa ei käytännössä tavata, virhemaksu annetaan tiedoksi kiinnittämällä maksua koskeva päätös näkyvälle paikalle ajoneuvoon. Kuljettajan kuuleminen ei hallintolain edellyttämällä tavalla ei ole tällöin mahdollista. Laki on säädetty perustuslakivaliokunnan myötävaikutuksella (PeVL 57/2010 vp).

Hallituksen esityksessä on todettu, että automaattista valvontaa olisi myös mahdollista kohdentaa pelkästään ajoneuvon rekisteritunnukseen perusteella (s. 141, 154). Ehdollista rikesakkoa varten tietojärjestelmään tallennetaan rikkomuksen tekopaikka ja -aika, rikkomuksessa käytetty ajoneuvo ja sen kuljettaja. Poliisihallitukselta saadun tiedon mukaan automaattinen valvonta tulee perustumaan tähän menettelyyn tulevaisuudessakin muun muassa siksi, että vakavien liikennerikosten näyttäminen toteen ilman valokuvaavaa järjestelmää olisi hankalaa ja edellyttäisi raskaita tutkintatoimia. Esitettävän sääntelyn myötä erilaisia automaattisen liikenteenvalvonnan muotoja voisi paremmin yhdistää tulevaisuudessa. Tällä olisi merkitystä liikenneturvallisuuden kannalta.

Samalla muutettavaksi esitettävän ajokorttilain 65 §:n (6. lakiesitys) mukaan ajo-oikeusseuraamus olisi toistuvien rikkomusten perusteella mahdollista määrätä vain kuljettaja tunnistamalla ja kuljettaja valokuvaamalla.

Automaattiseen liikennevalvonnan ja teknisen valvonnan voimassa olevia käytänteitä on kuvattu esimerkiksi rikesakkomenettelystä annetun lain sekä eräiden muiden lakien muuttamisesta ajoneuvon haltijan vastuun toteuttamiseksi automaattisessa liikennevalvonnassa annetussa hallituksen esityksessä (HE 16/2005 vp, s. 5-7) sekä ajoneuvoliikennerekisteristä annetun lain 15 §:n ja tieliikennelain muuttamisesta annetussa hallituksen esityksessä (HE 205/2013 vp, s. 8-13).

Esitettävä ajoneuvokohtainen liikennevirhemaksu olisi siten mahdollista määrätä pelkästään ajoneuvon rekisteritietojen perusteella. Samalla tavalla valokuvaamiseen perustuen on mahdollista määrätä esimerkiksi merenkulun ympäristönsuojelulain (1672/2009) 3 luvun 1 §:ssä säädetty öljypäästömaksu. Rajavartiolaitos voi määrätä päästömaksun alusta pysäyttämättä valokuvaamalla aluksen IMO-numeron ja selvittämällä rekisteristä luonnollisen tai oikeushenkilön, joka on rikkomuksen tapahtumahetkellä aluksen omistaja tai laivanisäntä. Päästömaksua koskeva päätös osoitetaan aluksen omistajalle tai laivanisännälle. Öljypäästömaksu on mahdollista määrätä 3 luvun 7 §:n mukaan asianosaista kuulematta, jos päätöksen tarkoitus vaarantuu. Öljypäästömaksusta on säädetty perustuslakivaliokunnan myötävaikutuksella (PeVL 32/2005 vp).

Kimmo Kiiski
Liikenneneuvos