15.5.2018

Eduskunta
Lakivaliokunta

Hallituksen esitys eduskunnalle tieliikennelaiksi ja eräiksi siihen liittyviksi laeiksi (HE 180/2017 vp)

Liikenne- ja viestintäministeriön asiantuntijana vastaan lakivaliokunnan kysymyksiin seuraavasti:

1) Ajon estäminen päihtymyksen vuoksi (183 §).

Olette jo toimittaneet kirjallisesti eräiltä osin selvitystä asiasta. Valiokunta pyytää lisäksi kirjallisesti selvitystä siitä, miksi ehdotettuun pykälään ei voi sisällyttää hallituksen esityksen perusteluissa esitettyä tarkentavaa kriteeriä ”päihtymys vaikuttaa kuljettajan ajokykyyn” tai, ”mikäli kuljettajalta puuttuu ajoneuvon kuljettamiseen vaaditut edellytykset”, esimerkiksi seuraavasti:

”Jos nautitun alkoholin toteamiseksi tehtävässä kokeessa moottorikäyttöisen ajoneuvon tai raitiovaunun kuljettajan havaitaan nauttineen alkoholia, mutta kokeen tuloksen perusteella ei ole todennäköisiä syitä epäillä hänen syyllistyneen rattijuopumukseen, ja päihtymys vaikuttaa kuljettajan ajokykyyn, poliisimies, rajavartiomies ja tullimies voivat kieltää ja tarvittaessa estää häntä kuljettamasta moottorikäyttöistä ajoneuvoa tai raitiovaunua, kunnes hänen elimistössään ei enää ole havaittavaa määrää alkoholia.

Eduskunnan kansalaisaloitteen yhteydessä antaman ajon keskeyttämistä koskevan lainvalmistelutoimeksiannon (LaVM 31/2014 vp, s. 13) mukaan ”edellytyksenä tuolloin on, että päihtymys selvästi vaikuttaa kuljettajan ajokykyyn”. Oleellinen kysymys on näin olen se, mikä ehdottomasti estää juuri em. muotoilun sisällyttämisen pykälään? Sen kysymyksen lisäksi, eikö pelkkä päihtymyksen lisääminen 17 §:ään täyttäisi LaVM 31/2014 vp myötä annetun lainvalmistelutoimeksiannon tavoitteet, jos edellä mainitun tarkkarajaisemman kriteerin sisällyttäminen 183 §:ään on mahdotonta.

Eli mitä käytännön ja juridisia esteitä olisi muuttaa esityksessä ehdotettua säännöstä tarkkarajaisemmaksi. Tai sisällyttää siihen maininta promillerajasta. Valiokunta pyysi teitä kokouksessa esittämään tarkkarajaisemman muotoiluehdotuksen pykäläksi, jossa olisi huomioitu lausuntopalautteessa esitetty kritiikki.

Liikenne- ja viestintäministeriö toteaa, että oikeudellista estettä 183 §:n säätämiselle tarkkarajaisemmaksi ei ole.

Lakivaliokunnan ehdottamat tarkentavat kriteerit tarkoittaisivat kuitenkin liikenne- ja viestintäministeriön mukaan sitä, että liikenteenvalvojan pitäisi

alkometri-testin lisäksi tarkemmin selvittää, vaikuttaako alle 0,5 promillen päihtymystila kuljettajan ajokykyyn. Tämä tarkoittaisi käytännössä, että kuljettajalle pitäisi alkometri-testin lisäksi tehdä kliininen ajokyvyn mittaava testi.

Liikenne- ja viestintäministeriö arvelee, että liikenteenvalvojien kenttäolosuhteissa tekemiin kliinisiin testeihin voisi kohdistua epäilyksiä. On pidettävä selvänä, että kliinisten testien suorittaminen terveydenhuollon ammattihenkilöstöllä ei olisi mahdollista. Kliininen testaaminen olisi pois rattijuopumusvalvonnasta, mitä ei voi pitää asianmukaisena tilanteena liikenneturvallisuuden näkökulmasta. Lakivaliokunnan ehdotus ei liikenne- ja viestintäministeriön mukaan ole perusteltu.

Liikenne- ja viestintäministeriö toteaa, että esitettävällä 183 §:llä voidaan eduskunnan antaman lainvalmistelutoimeksiannon mukaisesti puuttua maistelleisiin kuljettajiin ja vähentää alkoholin määrää liikenteessä. Pykälä on muotoiltu tarkkarajaisesti ja täsmällisesti, ja se täydentää esityksen 17 §:ssä kuljettajalta edellytettävää ajokuntovaatimusta. Pykälä jättää liikenteenvalvojille välttämätöntä harkintavaltaa.

Kuulemisissa olette esittäneet, että nykyisin ja myös jatkossa (ehdotuksen 17 §:n myötä) väsyneen kuljettajan ajoon voidaan puuttua. Eikö tavoitetta puuttua päihtyneen (mutta ei rattijuopumukseen syyllistyneen) kuljettajan ajamiseen voida riittävästi saavuttaa sillä, että esitetyssä laissa päihtymys on sisällytetty ehdotettuun 17 §:ään koskien ajoneuvon kuljettajaa koskevia yleisiä vaatimuksia väsymystä vastaavasti? Onko mahdollista sisällyttää ehdotettuun 17 §:ään yleisesti kriteeriä siitä, että sairauden, vian, vamman, väsymyksen tai päihtymyksen vuoksi henkilöltä puuttuu ajamiseen tarvittavat edellytykset tai kyseiset seikat vaikuttavat henkilön ajokykyyn?

1. lakiesityksen 17 §:n mukaan ajoneuvoa ei saisi ajaa se, jolta sairauden, vian, vamman, väsymyksen tai *päihtymyksen* vuoksi taikka muusta vastaavasta syystä puuttuvat siihen tarvittavat edellytykset.

Liikenne- ja viestintäministeriön mukaan päihtymyksen maininta 17 §:ssä jättäisi liikenteenvalvojalle laajasti harkintavaltaa päihtymystilan arvioinnin kannalta. Siksi on esitetty 183 §:n säätämistä, jossa on tarkemmin määritelty ajon keskeyttämisen edellytyksiä. Pykälän yksityiskohtaisissa perusteluissa on tarkemmin selvitetty, millaisilla ehdoilla ajon keskeyttäminen voisi olla mahdollista.

Liikenne- ja viestintäministeriön mukaan päihtymyksen maininta yksinomaan esityksen 17 §:ssä mahdollistaisi liikenteenvalvojalle ajon keskeyttämisen millaisessa päihtymystilassa tahansa, vaikka päihtynyttä ei voisi rangaista tieliikennelain tai rikoslain mukaan. Hallituksen esityksen 183 §:n yksityiskohtaisissa perusteluissa on todettu, että ihmisen elimistössä esiintyy etyylialkoholia pieniä määriä muutenkin kuin suun kautta nautittuna. Lisäksi käymisellä tuotetut ruoat ja juomat voivat sisältää pieniä määriä etanolia. Siksi aivan pieniin alkoholimääriin elimistössä ei ole tarkoituksenmukaista puuttua. Tilannetta ei myöskään voi verrata esim. väsyneenä ajamiseen, jonka havaitseminen ja mittaaminen ei ole samalla tavalla mahdollista kuin alkoholin osalta.

2) Valokuvaaminen automaattisen kameravalvonnan yhteydessä.

Valiokunta pyytää kirjallisesti lisäselvitystä liikennevalvonnan yhteydessä tapahtuvan valokuvaamisen ja otetun kuvan käytön juridisista reunaehdoista sekä maksun määräämisprosessissa että muissa myöhemmissä vaiheissa (esimerkiksi todisteena tai säilytettäessä kuva, jossa on myös matkustajan kuva). Selvitystä pyydetään myös siitä, mihin säännökseen perustuu se, että poliisi nykyisin peittää lähettämästään kuvasta mm. matkustajan ja mihin säännökseen tämä perustuisi jatkossa. Estääkö jokin lainsäädännöllinen seikka sen, että esimerkiksi matkustajan kuvaa ei jatkossa peitettäisi.

Sisäministeriöltä ja Poliisihallitukselta saadun selvityksen mukaan automaattisella liikennevalvonnalla otettuja kuvia ei tällä hetkellä lähetetä huomautusten tai rikesakkojen yhteydessä. Pyynnöstä ne toimitetaan, koska kyseessä on esitutkinta-aineistossa olevasta aineistosta. Esitutkintalain (805/2011) 9 luvun 7 §:n mukaan esitutkinta-asiakirjojen julkisuudesta säädetään viranomaisten toiminnan julkisuudesta annetussa laissa (621/1999). Asianosaisjulkisuuden osalta sovelletaan, mitä esitutkintalain 4 luvun 15 §:ssä säädetään. Säännöksen mukaan asianosaisella on esitutkinnan aloittamisen jälkeen oikeus saada tieto esitutkintaan johtaneista ja esitutkinnassa ilmi tulleista seikoista sekä esitutkinta-aineistosta, joka voi tai on voinut vaikuttaa hänen asiansa käsittelyyn. Asianosaiselle ei siten tarvitse toimittaa esimerkiksi aineistoa, joka ei voi vaikuttaa hänen asiansa käsittelyyn.

Liikenne- ja viestintäministeriö toteaa, että liikennevirhemaksun määräämiseen ei sovellettaisi esitutkintalakia. Julkisuus määräytyisi siten viranomaisten toiminnan julkisuudesta annetun lain mukaisesti.

Liikenne- ja viestintäministeriö huomauttaa, että kuvattujen henkilöiden yksityiselämän ja henkilötietojen suojan kannalta merkityksellistä on henkilötietoja koskeva sääntely. Sääntelyratkaisun tulee täyttää muun muassa yleisen tietosuoja-asetuksen (Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus EU 2016/679 luonnollisten henkilöiden suojelusta henkilötietojen käsittelyssä sekä näiden tietojen vapaasta liikkuvuudesta ja direktiivin 95/46/EY kumoamisesta) vaatimukset. Siltä osin kuin kuvien käsittely kuuluu rikosasioiden tietosuojadirektiivin soveltamisalaan (Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi EU 2016/680 luonnollisten henkilöiden suojelusta toimivaltaisten viranomaisten suorittamassa henkilötietojen käsittelyssä rikosten ennalta estämistä, tutkimista, paljastamista tai rikoksiin liittyviä syytetoimia tai rikosoikeudellisten seuraamusten täytäntöönpanoa varten sekä näiden tietojen vapaasta liikkuvuudesta ja neuvoston puitepäätöksen 2008/977/YOS kumoamisesta), on täytettävä myös ko. direktiivin edellytykset.

Henkilötietojen käsittelyperusteen osalta on huomattava, että kuvien käsittelystä ja luovuttamisesta säädettäisiin laissa. Kuvien käsittelyn taustalla on tärkeä yleinen etu: kysymys on ajoneuvon omistajan tai haltijan oikeusturvasta ja hänen mahdollisuuksistaan puolustautua (ks. PeVL 9/2018 vp). Myös matkustajia koskevat tiedot voivat tällöin olla ajoneuvon omistajan kannalta tarpeellisia, esimerkiksi selvitettäessä omistajalle tuntemattoman kuljettajan henkilöllisyyttä tai arvioitaessa tarvetta henkilötodistelulle.

Informoinnin osalta on huomattava, että yleisen tietosuoja-asetuksen 11 artiklan mukaan rekisteröityjä ei ole tarpeen tunnistaa pelkästään asetuksen noudattamiseksi. Liikenteenvalvojan ei siten pääsääntöisesti tarvitse informoida valokuvien käsittelystä ajoneuvon matkustajia.

Liikenne- ja viestintäministeriö toteaa, että muu lainsäädäntö ei aseta ehdotonta estettä matkustajien valokuvien käsittelylle. Toisaalta liikenne- ja viestintäministeriön näkemyksen mukaan jatkossakaan mikään lainsäädännöllinen seikka ei myöskään estäisi matkustajan kuvan peittämistä. Henkilötietojen on oltava asianmukaisia, olennaisia ja rajoitettuja siihen, mikä on tarpeellista suhteessa niihin tarkoituksiin, joita varten tietoja käsitellään. Tietosuoja-asetuksen noudattaminen on varmistettava tarvittavilla teknisillä ja organisatorisilla toimenpiteillä. Liikenteen valvonnassa on siten jatkossakin arvioitava, millaisia toimia yksityiselämän ja henkilötietojen suojaaminen erityisesti valvontajärjestelmien teknologinen kehitys huomioon ottaen vaatii.

Kuvien jatkokäytön osalta liikenne- ja viestintäministeriö toteaa, että poliisi valvoo ajoneuvoja teknisesti paitsi tieliikennelain valvomiseksi ja tähän liittyvien hallinnollisten seuraamusten määräämiseksi, myös rikosten ennalta estämiseksi ja rikoksesta epäillyn tunnistamiseksi (ks. poliisilain 4 luvun 1 §:n 2 momentti). Kuvien ottaminen liittyy siten nimenomaisesti myös rikosprosessiin. Toisaalta estettä ei ole sillekään, että pelkästään hallinnolliseen menettelyyn liittyvää kuvaa käytetään myöhemmin todisteena rikosasiassa.

3) 1-5 km/h nopeusrajoituksen ylitys ja nykyisin maksuseuraamusta merkitsevän puuttumiskynnyksen säilyttäminen

Oikeusministeriön 8.5. päivätyn muistion mukaan tiivistäen ainoa lainsäädännön edellyttämä muutos puuttumiskynnykseen on se, että jo 5 km/h ylityksestä seuraisi maksuseuraamus nykyisen 7 km/h ylityksen sijaan. Eli käytännössä lähtevän huomautuskirjeen sisältö vain muuttuisi jatkossa 2 km/h alhaisemmalla tasolla maksuseuraamuskirjeeksi. Valiokunta pyytää selvitystä tai arviota (euroissa) kyseisen muutoksen vaikutuksesta julkiseen talouteen. Suullisesti kokouksessa toitte ilmi, että vaikutus olisi yleisellä tasolla positiivinen.

Poliisihallitukselta saadun selvityksen mukaan nykyisellä valvontamäärällä noin 100 000 huomautusta muuttuisi liikennevirhemaksuksi. 50-70 euron virhemaksutasolla vaikutus valtion budjettiin olisi tällöin noin 5-7 miljoonaa euroa.

Liikenne- ja viestintäministeriö kuitenkin huomauttaa, että valvontakynnyksen muutos vaikuttaisi tulevaisuudessa liikennerikkomusten määrää vähentävästi, millä olisi vaikutusta taloudellisten vaikutusten kannalta.

Sisäministeriön mukaan 100 000 huomautuksen muuttuminen virhemaksuksi toisi poliisille lisätyötä oikaisuvaatimusten käsittelyn ja mahdollisten hallinto-oikeuden vastineiden osalta. Lisätyön määrää on sisäministeriön mukaan vaikea arvioida, työmäärä kuitenkin lisääntyisi joitakin henkilötyövuosia. Yhden henkilötyövuoden kustannus on noin 56 000 euroa.

Liikenne- ja viestintäministeriö toteaa, että hallituksen esityksen mukaan automaattisessa valvonnan perusteella määrättyjä ehdollisia rikesakkoja

vastustetaan tällä hetkellä noin 8 prosentissa tapauksista. Jos liikennevirhemaksuja koskevia oikaisuvaatimuksia käsiteltäisiin yhtä paljon kuin ehdollisten rikesakkojen vastustetaan, 100 000 liikennevirhemaksun lisäys voisi vaikuttaa oikaisuvaatimusten määrää lisäävästi noin 8000 kappaleella.

Kustannuksiin liittyvä kysymys on myös se, lähteekö myös huomautusten liitteenä valokuva nykyisen ja toisaalta tulevan järjestelmän yhteydessä sellaisena kuin järjestelmä on PeVL lausunnon (9/2018) myötä vastineessa ehdotettu muutettavaksi? Eli onko tällä seikalla resursseihin vaikuttavaa merkitystä edellä mainitun (2 km/h aikaisemmin huomautuksesta maksuseuraamukseen) siirtymän johdosta?

Sisäministeriön ja Poliisihallituksen mukaan valokuvaa ei tällä hetkellä lähetetä automaattisesti huomautuksen tai rikesakkomääräyksen yhteydessä. Valokuva toimitetaan pyydettäessä.

Liikenne- ja viestintäministeriön näkemyksen mukaan perustuslakivaliokunnan lausuntoa on tulkittava niin, että oikeusturva ei edellyttäisi kuvan tai muun tallenteen lähettämistä ajoneuvon omistajalle, haltijalle tai muulle käyttäjälle huomautuspäätöksen yhteydessä. Näin on siksi, koska 1. lakiesityksen 193 §:n 3 momentin mukaan 160 §:n 3 momentissa tarkoitetun huomautuksen johdosta ei saisi tehdä oikaisuvaatimusta eikä valitusta.

Valiokunnan kuulemisessa totesitte, että <u>mikäli</u> asiassa päädyttäisiin sellaiseen ratkaisuun, että asiallisesti halutaan voida säilyttää nykyiset poliisin puuttumiskynnykset ennallaan, niin yksinkertaisin ratkaisu tämän toteuttamiseen olisi poistaa 165 §:n 1 ja 2 momenttien 1 kohdat (1 mom: enintään 5 km/h ylitys 70 eur ja 2 mom: enintään 5 m/h ylitys, 50 eur) ja korvata kuulumaan seuraavasti:

1 mom. 1 kohta: ”enintään 10 kilometrillä tunnissa 100 euron liikennevirhemaksu”
2 mom. 2 kohta: ”enintään 10 kilometrillä tunnissa 70 euron liikennevirhemaksu”

Tästä teknisestä kysymyksestä toivotaan vielä vahvistus.

Liikenne- ja viestintäministeriö toteaa, että hallituksen esityksessä ei ole arvioitu poliisin nopeusvalvontaohjetta. Oikeusministeriö on lausunut erikseen lakivaliokunnalle esitettävän lainsäädännön vaikutuksista poliisin nopeusvalvontaohjeistuksen kannalta.

Liikenne- ja viestintäministeriön mukaan lakivaliokunnan edellä ehdottama sääntelymalli ei toteuttaisi hallituksen esityksen tavoitteita edistää liikenneturvallisuutta ja vähentää ympäristövaikutuksia.

Liikenne- ja viestintäministeriön mukaan hallituksen esityksessä esitettävän uuden tieliikenteen seuraamusjärjestelmän tavoitteena on lisätä useiden liikennerikkomusten kiinnijäämisriskiä ja sen avulla parantaa liikenneturvallisuutta. Kiinnijäämisriskiä olisi mahdollista tehostaa esityksestä ilmenevällä tavalla mm. liikennerikkomusten määräämismenettelyä kehittämällä.

Liikenneturvallisuuden parantumisella olisi merkittävät kansataloudelliset ja -terveydelliset vaikutukset: Tilastokeskuksen julkistaman uudistetun henki-

lövahinkotilastoinnin mukaiset vakavat ja lievät loukkaantumiset sekä liikennekuolemat maksoivat vuonna 2014 yhteiskunnan eri osapuolille arviolta yhteensä 1,3 miljardia euroa. Suurimmat kustannukset, noin puolet kokonaiskustannuksista (634 miljoonaa euroa), johtuivat kuolemantapauksista. Noin puolet kustannuksista seuraa eriasteisista loukkaantumisista. Vakavasti loukkaantuneiden kustannukset (412 miljoonaa euroa) ovat merkittävät, kun otetaan huomioon niiden lukumäärä ja kustannukset (213 milj. euroa) lievästi loukkaantuneisiin verrattuna.

Liikenne- ja viestintäministeriö korostaa, että moottorikäyttöisten ajoneuvojen nopeuksilla on erityistä merkitystä jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden liikenneturvallisuuden kannalta.

Liikenne- ja viestintäministeriön mukaan liikenneturvallisuuden lisäksi nopeusrajoitusten tavoitteena on hallituksen esityksestä ilmenevällä tavalla liikenteen päästöjen, erityisesti melun ja pienhiukkaspäästöjen, sekä tiestön kulumisen vähentäminen. Ajoneuvojen nopeustasoilla on erittäin suuri merkitys näiden kannalta.

Siksi liikenne- ja viestintäministeriö pitää tärkeänä, että tulevaisuudessakin nopeusrajoituksia valvotaan ja niihin puututaan tehokkaasti.

Hallituksen esityksen mukaan nopeusrajoitusten rikkomisten rahamääräisiä tasoja on esitetty kohtuullistettavaksi huomattavasti nykytasosta. Esityksen 165 §:n mukaan 5 km/h välein porrastuva sanktiotaso alkaisi 50 tai 70 eurosta nykyjärjestelmän 140 tai 170 euron sijaan. Siten rahamääräinen muutos olisi merkittävä. Sanktiot olisivat tällöin oikeudenmukaisemmassa suhteessa pienempien ylinopeusrikkomusten haitallisuuteen verrattuna.

4) Liikennevirhemaksua koskevan päätöksen tiedoksianto.

Vastineessanne tai sen täydennyksessä ei ole kattavasti vastattu KHO (12.2.2018) lausunnossa s. 3-4 liikennevirhemaksun määräämisen määräajan ja päätöksen tiedoksiannon osalta esitettyyn. Vastineessanne on todettu KHO:n pitäneen 1. lakiehdotuksen 174 §:n tiedoksiantomenettelyä liian ehdottomana. Muilta osin KHO:n huomiota ei ole tältä osin kommentoitu.

KHO on esittänyt 174 §:n korvaamista säännöksellä, jonka mukaan:
- liikennevirhemaksua koskeva päätös on annettava tiedoksi rikkomukseen syyllistyneelle henkilölle viipymättä sen jälkeen, kun rikkomus on tullut ilmi, ja maksun raukeamisen uhalla joka tapauksessa jonkin laissa säädettävän aikarajan puitteissa (esimerkiksi vuoden kuluessa) rikkomuksen tapahtumisesta ja
- tiedoksiannossa noudatetaan hallintolain todisteellista tiedoksiantoa koskevia säännöksiä.

Vastineessanne on lyhyesti viitattu POHA:n esittämiin ehdotuksiin sähköisen tiedoksiannon käytöstä sekä sakon ja rikesakon määräämisestä annetun lain (754/2010) 11 §:n 2 momentissa olevan tiedoksiantomenettelyn sisällyttämisestä 174 §:ään. Tämän johdosta olette sähköpostilla toimittaneet viimeksi mainitun johdosta 174 §:n osalta täydennysehdotuksen (uusi 2 mom), jonka mukaan:

”Sen estämättä, mitä 1 momentissa säädetään, liikennevirhemaksu liitteineen voidaan lähettää rikkomukseen syyllistyneelle postitse tai sähköisenä tiedoksiantona hänen ilmoittamaansa tai ajoneuvoliikennerekisteristä ilmenevään osoitteeseen, jos kyseessä on moottorikäyttöisellä ajoneuvolla tehty liikennerikkomus, johon syyllistyneen henkilöllisyys on välittömästi todettu. Liikennevirhemaksu on tällöin lähetettävä viipymättä ja viimeistään kahden viikon kuluessa rikkomuksen tekopäivästä.”

Ehdottamaanne 174 §:n uuttaa 2 momenttia ei ole tarkemmin perusteltu KHO:n esittämien huomioiden valossa (hallintolain tiedoksianto jne). Ehdottamanne 2 momentti ei myöskään vastanne KHO:n huomioihin maksun määräämisen/lähettämisen määräajoista 174 §:n 1 momentin tilanteissa. Perustelu on tarpeen myös 174 §:n ja 175 §:n muodostamasta kokonaisuudesta. Miksi esimerkiksi ehdottamassanne uudessa 2 momentissa on kahden viikon määräaika rikkomuksen tekopäivästä, mutta 175 §:ssä päätös on lähetettävä 30 päivän kuluessa tekopäivästä.

Ottaen huomioon tässä tarkoitettujen kysymysten merkitys oikeusturvan kannalta, tiedoksiantoa ja seuraamuksen määräämistä koskevassa asiassa pyydetään erityisesti OM:n näkemystä.

Liikenne- ja viestintäministeriö on 7.5.2018 vastauksessaan lakivaliokunnalle esittänyt 1. lakiesityksen 174 §:n 2 momenttia täydennettäväksi.

Liikenne- ja viestintäministeriö yhtyy lakivaliokunnan näkemykseen siitä, että 174 §:n tiedoksiantoa koskevaa sääntelyä on KHO:n lausunnosta ilmenevillä perusteilla muutettava ja täsmettävä edelleen seuraavasti:

> 174 §:
> Liikennevirhemaksua koskeva päätös annetaan tiedoksi rikkomukseen syyllistyneelle viipymättä henkilökohtaisesti ja kirjallisesti.
>
> Sen estämättä, mitä 1 momentissa säädetään, liikennevirhemaksu liitteineen voidaan lähettää rikkomukseen syyllistyneelle postitse tai sähköisenä tiedoksiantona hänen ilmoittamaansa tai ajoneuvoliikennerekisteristä ilmenevään osoitteeseen, jos kyseessä on moottorikäyttöisellä ajoneuvolla tehty liikennerikkomus, johon syyllistyneen henkilöllisyys on välittömästi todettu. Liikennevirhemaksu on tällöin lähetettävä viipymättä ja viimeistään kahden viikon kuluessa rikkomuksen tekopäivästä.
>
> Jos liikennevirhemaksua koskevaa päätöstä ei ole voitu antaa viipymättä tiedoksi, päätös on annettava tiedoksi niin kuin hallintolain (434/2003) 60—62 §:ssä säädetään, kuitenkin viimeistään kuuden kuukauden kuluessa rikkomuksen tekopäivästä.

5) Liikennevirhemaksun maksuaika

Liikenne- ja viestintäministeriön vastineessa ehdotetaan, että 177 §:n 2 momenttia muutetaan niin, että Oikeusrekisterikeskus ”myöntää maksuaikaa”.

Lakivaliokunta tiedustelee, onko säännös ristiriidassa sakon täytäntöönpanosta annetun lain kanssa, koska sakon täytäntöönpanosta annetussa laissa on säännökset maksuajan myöntämisestä. Liikennevirhemaksua koskeva päätös esitetään pantavaksi täytäntöön 178 §:n 1 momentin mukaan sakon täytäntöönpanosta annetun lain mukaan.

Liikenne- ja viestintäministeriö on vastineessaan 2.5.2018 lakivaliokunnalle lausunut esityksen 177 §:n 2 momentista. Lausunnossa on todettu, että Oikeusrekisterikeskuksen ehdotus 177 §:n 2 momentin muuttamiseksi on perusteltu. Oikeusrekisterikeskus on myös todennut, että esityksen 177 §:n 2 momentti on luonteeltaan informatiivinen, koska sakon täytäntöönpanosta annetussa laissa (672/2002) on säännöksen maksuajan myöntämisestä.

Näiltä osin liikenne- ja viestintäministeriö täydentää lausuntoaan ja toteaa, että 1. lakiesityksen 177 §:n 2 momentti voidaan poistaa, koska sakon täytäntöönpanosta annetun laissa olisi säännökset maksuajan myöntämisestä liikennevirhemaksulle.

6) Edunvalvojan käsitteestä

Liikenne- ja viestintäministeriön vastineessa lakivaliokunnalle esitetään 167 §:n 2 momentin 2 kohdan ja 95 §:n 1 momentin tarkistamista niin, että holhoojan sijasta puhuttaisiin edunvalvojasta. Lakivaliokunta pyytää vielä arvioimaan holhoustoimesta annetun lakia (442/1999) silmällä pitäen, onko lainkaan perusteltua käyttää edunvalvojan käsitettä. Mainituissa 1. lakiesityksen pykälissä on kyse alle 15–vuotiaan henkilön turvalaitteen käytöstä huolehtimisesta. Holhoustoimesta annetusta laista ilmi käyvin tavoin nykyisin edunvalvojan tehtävä on huolehtia vajaavaltaisen taloudellisista asioista.

Liikenne- ja viestintäministeriö tarkentaa lausuntoaan lakivaliokunnan huomautuksen johdosta siten, että holhoojan käsitettä ei korvattaisi edunvalvojan käsitteellä 1. lakiesityksen 167 §:n 2 momentin 2 kohdassa ja 95 §:n 1 momentissa. Holhoojan käsite poistettaisiin.

Kimmo Kiiski
Liikenneneuvos

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