Eduskunnan liikenne- ja viestintävaliokunta

Liikenne- ja viestintävaliokunnan asiantuntijapyyntö 20.4.2023

Lausunto Valtioneuvoston kirjelmästä koskien Euroopan komission ehdotusta tieturvallisuuspaketiksi

1 Asiantuntijapyyntö

Eduskunnan liikenne- ja viestintävaliokunta on pyytänyt Poliisihallituksen asiantuntijaa kuultavaksi tiistaina 25.4. klo 12 ja kirjallista asiantuntijalausuntoa koskien valtioneuvoston kirjelmää eduskunnalle Euroopan komission ehdotuksesta tieturvallisuuspaketiksi. Poliisihallituksen asiantuntijaksi asiassa on nimetty poliisitarkastaja Tuomo Katajisto.

2 Lausunto

2.1 Yleistä

Komission ehdotus tieturvallisuuspaketiksi sisältää ehdotukset CBE-direktiivin muuttamiseksi, ajokorttidirektiiviksi ja uudeksi ajokieltodirektiiviksi. Paketilla tavoitellaan liikennekuolemien ja vakavien loukkaantumisten määrän aiempaa tehokkaampaa pienenemistä tavoiteltaessa EU:n nollavisiota.

Lähtökohtaisesti ehdotuksia on pidettävä tavoitteen suuntaisina.

2.2 CBE-direktiivin muutokset

Liikennerikkomuksia koskevan rajat ylittävän tiedonvaihdon helpottamiseksi säädetty CBE-direktiivi on alun perin annettu vuonna 2015. Jo silloin nimettiin jäsenvaltioihin kansalliset yhteyspisteet, joiden kautta toisten jäsenvaltioiden kansalliset yhteyspisteet saavat kansallisista ajoneuvorekistereistä tietoja ajoneuvoista sekä niiden omistajista ja haltijoista. Suomessa tällaisena yhteyspisteenä on toiminut Traficom. Direktiivin vaikutukset eivät kuitenkaan ole olleet riittävän tehokkaita ja siksi direktiiviin ehdotetaan muutoksia.

Nyt ehdotetaan liikennerikkomuksia koskevan tiedonvaihdon piiriin aiempien lisäksi uusia rikkomuksia. Näitä lisäyksiä voidaan pitää perusteltuina, koska ne ovat omiaan aiheuttamaan vaaraa ja täyttävät Suomessa tehtyinä usein liikenneturvallisuuden vaarantamisen tunnusmerkistön.

POLIISIHALLITUS
Vuorimiehentie 3, PL 1000, 02151 ESPOO
kirjaamo.poliisihallitus@poliisi.fi
Puh. +358 295 480 181, Faksi +358 295 411 780

Ehdotuksessa on myös aiempaa tarkemmat säännökset jäsenvaltioiden kansallisesta yhteyspisteestä. Jäsenvaltioiden tulee ehdotuksen mukaan varmistaa, että kyseinen kansallinen yhteyspiste toimii yhteistyössä liikennerikkomusten tutkintaa hoitavien viranomaisten kanssa ja että kaikki tarpeellinen tiedonvaihto tapahtuu määräaikojen rajoissa.

Kansalliselle yhteyspisteelle on sallittava pääsy toisten jäsenvaltioiden ajoneuvorekisteriin ja kyselyjen tekeminen ajoneuvoista, niiden omistajista ja haltijoista. Toisaalta kansallisen yhteyspisteen on huolehdittava siitä, että muiden jäsenvaltioiden yhteyspisteillä on pääsy oman kansallisen ajoneuvorekisterin tietoihin. Kyselyt tapahtuvat käyttäen Eucaris-järjestelmää. Siten johdonmukaisin taho kansalliseksi yhteyspisteeksi olisi Poliisihallituksen näkemyksen mukaan jatkossakin ajoneuvoliikenteen tietojärjestelmän ylläpitäjä Traficom, joka hoitaisi ehdotetun 4. artiklan mukaisen tiedonvaihdon. Tämä poikkeaa kirjelmän taloudellisia vaikutuksia kuvaavassa kohdassa 5.3 esitetystä.

Ne tapaukset, joissa jouduttaisiin turvautumaan 4a. artiklan mukaiseen keskinäiseen avunantoon eli tarkempaan rikkomuksesta epäillyn henkilöllisyyden selvittämiseen, hoitaisi poliisi saatuaan asiaa koskevan pyynnön kansallisten yhteyspisteiden välityksellä. Poliisi olisi myös taho, joka toteuttaisi tarvittaessa 4b tai 4c artiklojen mukaiset tunnistusta helpottavat toimenpiteet siltä osin, kuin Suomen lainsäädäntö ne mahdollistaisi.

Suomessa ulkomaalaiset tekevät melko vähän automaattisessa liikennevalvonnassa todettuja rikkomuksia. Vieläkin vähän keskeneräinen liikennevirhemaksujen käsittelyjärjestelmä ei mahdollista ulkomaalaisten rekisteritunnusten käsittelyä ollenkaan. Automaattivalvonnassa todetut liikenneturvallisuuden vaarantamiset puolestaan syötetään liikennevalvontasovellukseen (LVS), mutta seuraamuksia määrätään tällä hetkellä vain, mikäli ajoneuvon omistajalle tai haltijalle löytyy suomalaisia yhteystietoja. Täten Suomi ainakin aluksi enemmänkin vain antaisi muille jäsenvaltioille tietoja Suomeen rekisteröidyistä ajoneuvoista.

Poliisille aiheutuisi noin 11 henkilötyövuoden lisätyömäärä muutoksen toteutuessa edellä esitetyllä tavalla.

2.3 Ajokorttidirektiiviehdotus

Ehdotetulla ajokorttidirektiivillä kumottaisiin nykyinen ajokorttidirektiivi ja samalla päivitettäisiin ajokortteja koskevia sääntöjä. Perinteisen ajokortin korvaaminen mobiiliajokortilla olisi positiivinen muutos, joka poistaisi esimerkiksi hiljattaisen KKO:n päätöksen (2023:11) esille tuoman ongelman fyysisen ajokortin ja ajo-oikeuden välisestä suhteesta. Muutkin ehdotetut laajennukset ajo-oikeuden riittävyyteen vaikuttavat oikeansuuntaisilta, kuten oikeus kuljettaa 16-vuotiaana B1-luokan ajokortilla enintään 2500-kiloista nopeudeltaan 45 km/h:iin rajoitettua ajoneuvoa.

Kirjelmän mukaan valtioneuvosto piti tärkeänä, ettei ehdotetulla apukuljettajamallilla suljeta pois 17-vuotiaita koskevia kansallisia ratkaisuja. Ajokorttilain muutoksen rauettua tällaisia kansallisia ratkaisuja on tällä hetkellä vain kaksi. Toinen on ammatilliseen kuljettajakoulutukseen liittyvä oikeus opiskeluun liittyviin ajoihin ja toinen on poikkeuslupa. Poikkeuslupa on tarkoitettu nimenomaan erityisin perustein poikkeuksellisissa tilanteissa myönnettäväksi, mutta kuitenkin sitä koskevista hakemuksista Traficom hyväksyy yli 90 %.

Poliisihallituksen näkemyksen mukaan 17-vuotiaat eivät läheskään aina ole kypsiä kuljettamaan autoa turvallisesti. Siksi poikkeusluvan myöntämisen kynnys pitäisi asettaa korkealle, samalle tasolle, jolla se oli poliisin myöntäessä ajokortteja. Silloin tämä direktiiviehdotuksessa esitetty apukuljettajamalli eli valvottu kuljettaminen täydentäisi 17-vuotiaiden mahdollisuutta auton kuljettamiseen.

Ehdotuksessa mainitun, uusia kuljettajia koskevan kaksivuotisen veren alkoholipitoisuuden nollatoleranssin osalta on vaikea arvioida sen merkitystä. Toisaalta se olisi nuorelle oikeansuuntainen viesti siitä, etteivät päihteet ja autoilu kuulu yhteen, mutta toisaalta se asettaisi tienkäyttäjät eriarvoiseen asemaan keskenään.

Kuljettajakoulutuksen sisältövaatimuksiin lisättäväksi ehdotettua vaarojen havainnoinnin lisäkoulutusta Poliisihallitus pitää tarkoituksenmukaisena.

2.4 Ajokieltodirektiivi

Ajokieltodirektiiviehdotuksessa esitetään, että unionin laajuinen ajokielto voitaisiin määrätä vakavammista liikennerikoksista myös niissä tilanteissa, joissa rikos tapahtuu muualla kuin ajokortin myöntäneen jäsenvaltion alueella.

Sinällään olisi hyvä, että jossakin jäsenmaassa tehdystä liikennerikkomuksesta määrätyn ajokiellon vaikutus ulottuisi tätä maata laajemmalle. Ennen menettelyn käyttöönottoa olisi kuitenkin tärkeää varmistaa, että ajokiellot ovat keskenään riittävän yhteismitallisia ja että sekä rikosta että ajokieltoa koskevat muutoksenhakuprosessit ovat asianmukaiset.

Poliisitarkastaja Tuomo Katajisto

Asiakirja on sähköisesti allekirjoitettu asianhallintajärjestelmässä. Poliisi 24.04.2023 klo 11:42. Allekirjoituksen oikeellisuuden voi todentaa kirjaamosta.

Jakelu	Eduskunta / liikenne- ja viestintävaliokunta
Tiedoksi	Poliisihallitus / Esikunta Poliisitarkastaja Visa Weckström