Eduskunta
Hallintovaliokunta

Hallintovaliokunnan lausunto- ja asiantuntijapyyntö 3.5.2023

Lausunto Valtioneuvoston kirjelmästä koskien Euroopan komission ehdotusta tieturvallisuuspaketiksi

1 Asiantuntijapyyntö

Eduskunnan hallintovaliokunta on pyytänyt Poliisihallituksen asiantuntijaa kuultavaksi tiistaina 9.5.2023. klo 12.15 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 sinällään pitää perusteltuina, koska ne ovat omiaan aiheuttamaan vaaraa ja täyttävät Suomessa tehtyinä usein liikenneturvallisuuden vaarantamisen tunnusmerkistön.

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 liikenneasioiden rekisterin ylläpitäjä Traficom, joka hoitaisi ehdotetun 4. artiklan mukaisen tiedonvaihdon. Tätä ei ole kovin tarkasti kuvattu kirjelmän taloudellisia vaikutuksia kuvaavassa kohdassa 5.3.

Ne tapaukset, joissa jouduttaisiin turvautumaan 4 a. 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 4 b tai 4 c artiklojen mukaiset tunnistusta helpottavat toimenpiteet siltä osin kuin Suomen lainsäädäntö ne mahdollistaisi. Lainsäädännössä voitaisiin tällainen ulkomailla tapahtuneen liikennerikkomuksen perusteella tapahtuva henkilöllisyyden selvittäminen selkeyttää poliisitutkinnaksi tieliikennelain 176 § 2 momentin tapaan.

Suomessa ulkomaalaiset tekevät melko vähän automaattisessa liikennevalvonnassa todettuja rikkomuksia. Tällä hetkellä edelleen vähän keskeneräinen liikennevirhemaksujen käsittelyjärjestelmä ei mahdollista ulkomaalaisten rekisteritunnusten käsittelyä ollenkaan, mutta periaatteessa automaattisessa liikennevalvonnassa todetusta hallinnollisesta liikennerikkomuksesta voitaisiin lähettää ajoneuvokohtainen liikennevirhemaksu myös ulkomaalaiselle asianosaiselle.

Automaattivalvonnassa todetut liikenneturvallisuuden vaarantamiset puolestaan syötetään liikennevalvontasovellukseen (LVS), mutta seuraamuksia määrätään tällä hetkellä vain, mikäli ajoneuvon omistajalle tai haltijalle löytyy suomalaisia yhteystietoja. Liikennerikoksiin liittyvän tiedonvaihdon osalta pitäisikin ratkaista, miten ulkomaille rekisteröidyillä ajoneuvoilla tehtyihin tekoihin liittyvät esitutkintatoimenpiteet hoidetaan ja voidaanko niitä hoitaa muualla kuin Suomessa ottaen huomioon, ettei rikoslainkäytöllä voida loukata toisen jäsenvaltion suvereniteettia.

Yllä olevaan viitaten Suomi ainakin aluksi enemmänkin vain antaisi muille jäsenvaltioille tietoja Suomeen rekisteröidyistä ajoneuvoista.

Ulkomailla tapahtuvien liikennerikosten johdosta poliisin selvitettäväksi tulevien Suomeen rekisteröityjen ajoneuvojen kuljettajien henkilöllisyyden selvittämisestä aiheutuvaa työmäärää on tässä vaiheessa vaikea arvioida, koska

selvitettäviksi tulevien tapausten määrä voi vaihdella joistakin kymmenistä tapauksista tuhansiin. Mikäli CBE-direktiivin ehdotetun 4 a artiklan mukainen keskinäinen avunanto tulisi aktiiviseen käyttöön poliisilaitosalueille, se voisi aiheuttaa poliisille noin 11 henkilötyövuoden lisätyömäärän. Mikäli toimenpiteisiin kuuluisi vain rekisteritietojen perusteella tapahtuvia tarkastuksia ja viestein tapahtuvia kuulemisia ja yhteydenottoja, ne voitaisiin keskittää maanlaajuisesti yhteen pisteeseen ja työmäärä olisi tätä selvästi pienempi.

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, joskin oikeus kuljettaa 16-vuotiaana B1-luokan ajokortilla enintään 2500-kiloista nopeudeltaan 45 km/h:iin rajoitettua ajoneuvoa herättää myös huolta aiheutuvien kolareiden törmäysvoimista ja ajoneuvojen virittämisestä.

Kirjelmän mukaan valtioneuvosto pitää 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.

2.4 Ajokieltodirektiivi

Ajokieltodirektiiviehdotuksessa esitetään, että unionin laajuinen ajokielto määrättäisiin ajokortin myöntäjävaltiossa vakavammista liikennerikoksista myös niissä tilanteissa, joissa rikos tapahtuu muun jäsenvaltion kuin myöntäjävaltion alueella.

Sinällään olisi hyvä, että jossakin jäsenmaassa liikennerikoksen perusteella määrätyn ajokiellon vaikutus ulottuisi tätä maata laajemmalle. Huolestuttava piirre asiassa olisi se, että määrättävän unioninlaajuisen ajokiellon pituus olisi sama, mikä se on rikoksentekovaltion määräämänä eli lähtökohtaisesti poliisilla ei olisi ajokieltoa määrätessään harkintavaltaa ajokiellon pituuden suhteen, ellei tapauksessa olisi käsillä erityistä vapautusperustetta.

Valiokunnan on hyvä tiedostaa, että Suomessa ajokieltojen pituudet (in abstracto) ovat ainakin pohjoismaisesti vertailtuna lyhyitä. Siksi on mahdollista, että toisesta jäsenvaltiosta voi tulla Suomeen täytäntöönpantavaksi ajokielto, jonka pituus ylittää kansallisen enimmäispituuden.

Ajokieltodirektiivin käyttöönotto tulisi lisäämään poliisin tekemien ajokieltopäätösten lukumäärää ja lupahallinnon työmäärää jonkin verran nykyiseen verrattuna.

Poliisitarkastaja Tuomo Katajisto

Asiakirja on sähköisesti allekirjoitettu asianhallintajärjestelmässä. Poliisi 08.05.2023 klo 11:07. Allekirjoituksen oikeellisuuden voi todentaa kirjaamosta.

Jakelu Eduskunnan hallintovaliokunta

Tiedoksi Poliisihallitus / Esikunta
Poliisitarkastaja Visa Wecksröm