

Hallituksen esitys Eduskunnalle laeiksi rikesakkomenettelystä annetun lain sekä eräiden muiden lakien muuttamisesta ajoneuvon haltijan vastuun toteuttamiseksi automaattisessa liikennevalvonnassa

ESITYKSEN PÄÄASIALLINEN SISÄLTÖ

Esityksessä ehdotetaan muutettavaksi rikesakkomenettelystä annettua lakia. Lakiin otettaisiin uudet menettelysäännökset, jotka mahdollistaisivat sen, että automaattisessa liikennevalvonnassa havaitusta ylinopeusrikkomuksesta tai liikennemerkkien vastaisesta ajosta linja-auto- tai raitiovaunukaistalla annettu rikesakkomääräys voitaisiin lähettää rikkomukseen käytetyn ajoneuvon kuljettajaa selvittämättä ajoneuvon rekisteriin merkitylle omistajalle tai haltijalle. Rikesakkomääräys voitaisiin lähettää rikesakkomääräyksen saaneelle henkilölle tavallisella kirjeellä.

Jos rikesakkomääräyksen saanut henkilö kiistää syyllistyneensä rikkomukseen, hänen tulisi määräajassa vastustaa saamaansa rikesakkomääräystä, jonka jälkeen asiassa suoritettaisiin esitutkinta ajoneuvon kuljettajan selvittämiseksi ja rikesakko määrättäisiin hänelle. Jos sitä vastoin rikesakkomääräystä ei määräajassa vastusteta, rikesakko olisi maksettava ja se voitaisiin panna täytäntöön lainvoimaisen tuomion tavoin.

Oikeusturvasyistä rikesakkomenettelystä annettuun lakiin otettaisiin ylimääräinen muutoksenhakusäännös, jonka mukaan uusin menettelysäännösten mukaan rikesakkomääräyksen saaneelle henkilölle, joka ei määräajassa ole voinut vastustaa saamaansa rikesakkoa, olisi hakemuksesta myönnettävä menetetty määräaika.

Esityksessä ehdotetaan muutettavaksi myös poliisilain teknistä valvontaa koskevia säännöksiä siten, että ne nykyistä paremmin soveltuisivat automaattisen liikennevalvonnan uusiin menetelmiin. Ehdotettujen säännösten mukaan teknistä valvontaa olisi mahdollista suorittaa paitsi ajoneuvon kuljettajan, myös ajoneuvon tunnistamiseksi. Teknisestä valvonnasta ei myöskään olisi välttämätöntä il-

moittaa etukäteen, jollei valvontaa suoriteta kiinteällä valvontalaitteistolla. Mahdollisuus poiketa etukäteisilmoittamisesta koskisi käytännössä niin sanottuja siirrettävän valvonnan tilanteita, joissa valvontaa suoritetaan ajoneuvon sijoitetulla valvontalaitteistolla. Tällöin valvontayksikköä tulee voida helposti siirtää valvontakohteesta toiseen.

Vielä esityksessä ehdotetaan ajoneuvolain muuttamista siten, että silloin, kun ajoneuvon omistajaksi tai haltijaksi ei ole rekisteröity luonnollista henkilöä, rekisteriin olisi ilmoitettava merkittäväksi käyttövastaava. Käyttövastaava olisi luonnollinen henkilö, joka olematta auton omistaja tai haltija on auton pääasiallinen kuljettaja. Jos pääasiallista kuljettajaa ei voida nimetä, käyttövastaavaksi tulisi ilmoittaa luonnollinen henkilö, jolla on tiedot auton käyttäjistä. Muutoksella pyritään siihen, että ajoneuvoliikennerekisterissä olisi ajantasalla olevat tiedot ajoneuvon kuljettajista tai henkilöistä, joilla oikeushenkilössä on tiedot ajoneuvon kuljettajista. Muutokset mahdollistaisivat uusien rikesakkomenettelysäännösten soveltamisen myös tilanteissa, joissa automaattisessa liikennevalvonnassa havaittuun liikennერიkkomukseen on syyllistytty autolla, jonka omistajana tai haltijana on pelkästään oikeushenkilö.

Ajoneuvolakiin ehdotetut muutokset edellyttävät myös ajoneuvoliikennerekisterilain tarkistamista niiden tietojen osalta, joita rekisteriin saa tallettaa.

Ehdotetut lait on tarkoitettu tulemaan voimaan noin kolmen kuukauden kuluttua siitä, kun ne on hyväksytty ja vahvistettu. Ajoneuvoliikennerekisterilain ja ajoneuvolain muutokset ehdotetaan kuitenkin tuleviksi voimaan vasta 1 päivänä tammikuuta 2008.

SISÄLLYSLUETTELO

ESITYKSEN PÄÄASIALLINEN SISÄLTÖ	1
SISÄLLYSLUETTELO	2
YLEISPERUSTELUT	4
1. Johdanto	4
2. Nykytila.....	5
2.1. Lainsäädäntö ja käytäntö.....	5
2.1.1. Automaattista liikennevalvontaa koskeva lainsäädäntö Suomessa.....	5
2.1.2. Automaattisen liikennevalvonnan nykyiset menetelmät ja laajuus	5
2.1.3. Rangaistusmääräys- ja rikesakkomenettely.....	7
2.1.4. Ylinopeusrikkomusten ja rikesakkojen määrät.....	7
2.1.5. Oikeushenkilö ajoneuvon omistajana tai haltijana	8
2.2. Kansainvälinen kehitys ja ulkomaiden lainsäädäntö	9
2.2.1. Alankomaat	9
2.2.2. Iso-Britannia	9
2.2.3. Itävalta.....	10
2.2.4. Saksa	10
2.2.5. Pohjoismaat.....	11
2.3. Nykytilan arviointi.....	11
3. Esityksen tavoitteet ja keskeiset ehdotukset.....	12
3.1. Seuraamusten määräämismenettelyn yksinkertaistaminen	12
3.1.1. Ajoneuvon haltijan vastuu ja syyttömyysolettama.....	12
3.1.2. Ehdotetun menettelyn soveltamisala.....	14
3.1.3. Tiedoksiantomenettelyn yksinkertaistaminen	15
3.1.4. Uuden menettelyn vaikutus ajokiellon määräämiseen.....	15
3.1.5. Muut rikesakkolakiin ehdotetut muutokset.....	15
3.2. Poliisilain teknistä valvontaa koskevien säännösten tarkistaminen.....	16
3.3. Ajoneuvolakiin ja ajoneuvoliikennerekisterilakiin ehdotetut muutokset.....	17
4. Esityksen vaikutukset.....	18
4.1. Uusien menettelysäännösten vaikutukset liikenneturvallisuuteen.....	18
4.2. Uusien menettelysäännösten henkilöstövaikutukset.....	18
4.3. Automaattisen liikennevalvonnan ja uusien menettelysäännösten taloudelliset vaikutukset	19
4.4. Vaikutukset ajoneuvojen rekisteröintiin	19
5. Asian valmistelu	20
6. Muita esitykseen vaikuttavia seikkoja	20
YKSITYISKOHTAISET PERUSTELUT.....	22
1. Lakiehdotusten perustelut	22
1.1. Laki rikesakkomenettelystä.....	22
2 luku. Rikesakon määrääminen	22
2 a luku. Menettely rikesakon määräämiseksi ajoneuvoa pysäyttämättä havaituista liikenneriikkomuksista	23

1.2.	Poliisilaki	29
1.3.	Laki ajoneuvoliikennerekisteristä.....	30
1.4.	Ajoneuvolaki	30
2.	Tarkemmat säännökset ja määräykset.....	31
3.	Voimaantulo	31
4.	Säätämisyjärjestys	31
LAKIEHDOTUKSET		33
	rikesakkomennettelystä annetun lain muuttamisesta	33
	poliisilain 28 ja 29 §:n muuttamisesta.....	36
	ajoneuvoliikennerekisteristä annetun lain muuttamisesta	37
	ajoneuvolain muuttamisesta	38
LIITE		40
RINNAKKAISTEKSTIT		40
	rikesakkomennettelystä annetun lain muuttamisesta	40
	poliisilain 28 ja 29 §:n muuttamisesta.....	45
	ajoneuvoliikennerekisteristä annetun lain muuttamisesta	46
	ajoneuvolain muuttamisesta	48

YLEISPERUSTELUT

1. Johdanto

Nykyisin automaattisessa liikennevalvonassa paljastuneista ylinopeusrikkomuksista määrätään rikosoikeudellinen seuraamus rikkomukseen syyllistyneelle eli ajoneuvon kuljettajalle. Seuraamuksena on yleensä sakko-rangaistus ja se voidaan määrätä rikesakko-tai rangaistusmääräysmenettelyssä taikka normaalissa rikosoikeudenkäynnissä. Rikesakon määräämisen edellytyksenä ylinopeus-rikkomustapauksissa on, että sallittu ajonopeus on ylitetty enintään 20 kilometrillä tunnissa. Rikesakon määräämistä edeltää suppea esitutkinta, jossa rikkomukseen käytetyn ajoneuvon kuljettaja selvitetään.

Esityksessä ehdotetaan rikesakkomenettelystä annetun lain (66/1983), jäljempänä rikesakkolaki, muuttamista siten, että lakiin lisättäisiin uusi 2 a luku yksinkertaistetusta rikesakkomenettelystä, jota voitaisiin soveltaa rikesakolla rangaistaviin ylinopeuksiin sekä liikennemerkkien vastaiseen ajoon linja-autotai raitiovaunukaistalla. Tarkoituksena on luoda nykyistä joustavampi menettely, jota noudatettaisiin silloin, kun rikkomus on havaittu ajoneuvoa pysäyttämättä. Pääasiassa säännökset soveltuisivat automaattisessa liikennevalvonnassa havaittujen rikkomusten käsittelyyn. Tavoitteena on, että automaattisen liikennevalvonnan laajentamisen seurauksena turvallisuus tieliikenteessä paranisi ja liikenneonnettomuudet vähenisivät. Ehdotetut säännökset merkitsivät sitä, että ajoneuvon rekisteriin merkityn omistajan tai haltijan vastuu ajoneuvolla tehdystä ylinopeusrikkomuksesta tosiasiallisesti ankaroituisi.

Uusilla menettelysäännöksillä ei rajoitettaisi ajokieltoon määräämisen edellytyksiä. Siten ajokielto voitaisiin tieliikennelaissa (267/1981) säädetyin edellytyksin määrätä myös sellaiselle toistuvasti ylinopeusrikkomuksiin syyllistyneelle henkilölle, jolle rikesakko olisi määrätty uudessa menettelyssä.

Uusien säännösten mukaan rikesakkomääräys voitaisiin antaa sille luonnolliselle hen-

kilölle, joka rikkomuksen tekoaikaan on ollut ajoneuvon rekisteriin merkitty omistaja tai haltija. Poliisin voimavaroja säästäisi se, että menettely käynnistyisi ajoneuvon kuljettajaa selvittämättä. Syyllisyysperiaatteesta ei kuitenkaan luovuttaisi ja rikesakkomääräyksen saaneella olisi oikeus määrääjässä vastustaa rikesakkoa, jolloin asiassa suoritettaisiin suppea esitutkinta ajoneuvon kuljettajan selvittämiseksi ja rikesakko määrättäisiin hänelle. Rikesakko, jota ei määrääjässä ole vastustettu, olisi maksettava ja se voitaisiin panna täytäntöön lainvoimaisen tuomion tavoin. Rikesakkolain tiedoksiantosäännöksiä ehdotetaan lisäksi muutettaviksi siten, että liikenne-rikkomuksesta määrättävän rikesakkomääräyksen tiedoksianto voisi määrätyin edellytyksin tapahtua postitse tavallisella kirjeellä. Nykyisin rikesakkomääräys on annettava tiedoksi siten kuin tiedoksiannosta rikosasioissa säädetään.

Ehdotettujen säännösten mukaan vähäisistä liikenne-rikkomuksista olisi myös mahdollista muihin toimenpiteisiin ryhtymättä lähettää kirjallinen huomautus rikkomukseen käytetyn ajoneuvon omistajan tai haltijan ajoneuvoliikennerekisteristä ilmenevään osoitteeseen.

Edelleen esityksessä ehdotetaan poliisilain (493/1995) teknistä valvontaa koskevien säännösten muuttamista siten, että teknistä valvontaa olisi mahdollista suorittaa paitsi ajoneuvon kuljettajan, myös ajoneuvon tunnistamiseksi. Liikenne-rikosten selvittämiseksi suoritettavasta teknisestä valvonnasta ei myöskään olisi välttämätöntä ilmoittaa merkein etukäteen silloin, kun valvontaa suoritetaan niin sanotun siirrettävän valvonnan menetelmällä. Muutosten tarkoituksena on selkeyttää teknistä valvontaa koskevien säännösten soveltamisalaa sekä helpottaa säännösten soveltuvuutta automaattisen liikennevalvonnan uusiin menetelmiin.

Rikesakko voidaan määrätä vain luonnolliselle henkilölle. Ehdotettuja menettelysäännöksiä tulisi voida soveltaa myös silloin, kun

liikenne rikkomukseen on syyllistytty autolla, jonka omistajana tai haltijana on pelkästään oikeushenkilö. Siksi ajoneuvolakia (1090/2002) ehdotetaan muutettavaksi siten, että silloin kun ajoneuvoliikennerekisteriin ajoneuvon omistajaksi tai haltijaksi ei ole merkitty luonnollista henkilöä, rekisteriin olisi ilmoitettava merkittäväksi luonnollinen henkilö, joka olematta omistaja tai haltija on auton pääasiallinen kuljettaja tai henkilö, jolla on tiedot auton kuljettajista. Tällainen henkilö merkittäisiin rekisteriin käyttövas- taavaksi ja uudessa menettelyssä annettu rikesakkomääräys voitaisiin lähettää hänelle. Muutos rekisteröintisäännöksiin toteutettaisiin siten, että oikeushenkilölle ei muutoksen voimaantulon johdosta aiheutuisi ylimääräisiä kustannuksia. Lisäksi rikesakkolakiin ehdotetut säännökset uudessa menettelyssä määrätyn rikesakon vastustamisesta ja ylimääräisestä muutoksenhausta turvaisivat sen, että vastuu rikesakosta ei jäisi käyttövastaa- vaksi rekisteröidylle henkilölle, joka ei ole toiminut liikenne rikkomukseen käytetyn au- ton kuljettajana.

Esityksessä ehdotetaan myös ajoneuvoliikennerekisteristä annetun lain (541/2003) muuttamista siten, että rekisteriin voitaisiin tallettaa tiedot käyttövastaavasta silloin, kun ajoneuvon omistaja ja haltija ovat molemmat oikeushenkilöitä.

Ajoneuvohallintokeskuksessa meneillään olevan tietojärjestelmien uusimisen vuoksi rekisteröintiä koskevia muutoksia ei voida saattaa voimaan samanaikaisesti muun rikesakkomenettelyyn vaikuttavan lainsäädän- nön kanssa. Rekisteröintilainsäädännön muu- tokset ehdotetaan tulemaan voimaan vasta vuoden 2008 alussa.

2. Nykytila

2.1. Lainsäädäntö ja käytäntö

2.1.1. Automaattista liikennevalvontaa koskeva lainsäädäntö Suomessa

Teknisestä valvonnasta säädetään poliisi- lain 28 ja 29 §:ssä. Lain 28 §:n 1 momentin 1 kohdan mukaan teknisellä valvonnalla tar- koitetaan yleisöön, ajoneuvojen kuljettajiin tai jalankulkijoihin kohdistuvaa, teknisellä

laitteella tapahtuvaa katselua tai kuuntelua sekä äänen tai kuvan automaattista tallenta- mista.

Poliisilain 29 §:n mukaan poliisilla on oi- keus siitä ennalta ilmoitettuaan suorittaa jul- kisella paikalla tai yleisellä tiellä teknistä valvontaa yleisen järjestyksen ja turvallisuus- den ylläpitämiseksi, rikosten ennalta estämi- seksi, rikoksesta epäillyn tunnistamiseksi se- kä erityisten valvontakohteiden vartioimisek- si.

Poliisilain säännökset teknisestä valvon- nasta soveltuvat nykyisin valvontapylväissä olevilla valvontakameroilla tapahtuvaan niin sanottuun kiinteään valvontaan. Sitä vastoin poliisiajoneuvossa kuljetettavalla kameralla tapahtuvan valvonnan on tulkittu jäävän tek- nisen valvonnan määritelmän ulkopuolelle siitä syystä, että toimenpiteen kohteena on ensisijaisesti ajoneuvo (HE 57/1994 vp).

Automaattisella kameravalvonnalla saatui- hin tietoihin sovelletaan eräiltä osin henkilö- tietojen käsittelystä poliisitoimessa annettua lakia (761/2003) sekä sitä täydentäen yleistä henkilötietolainsäädäntöä. Rikesakot talle- taan oikeusrekisterikeskuksen ylläpitämään rikesakkorekisteriin.

2.1.2. Automaattisen liikennevalvonnan nykyiset menetelmät ja laajuus

Automaattista liikennevalvontaa suori- taan pääosin kiinteän valvonnan menetelmäl- lä, jossa valvontakamerat on sijoitettu val- vontapylväisiin teiden varsille. Valvontame- netelmä kattaa tällä hetkellä vajaat 800 kilo- metriä yleistä päätieverkkoa. Valvontajak- soista ilmoitetaan kyltein. Valvottavat tie- osuudet ovat yleisimmin noin 30 kilometriä pitkiä ja yhdellä osuudella on yleensä noin 10 valvontapistettä. Jokaisella valvontajak- solla on kamera tai kameroita, joita siirretään valvontapistestä toiseen. Valtioneuvoston 18 päivänä tammikuuta 2001 tekemässä peri- aatepäätöksessä (jäljempänä valtioneuvoston periaatepäätös) mukaan tavoitteeksi on ase- tettu, että vuoteen 2005 mennessä valvonta kattaisi yhteensä 800 kilometriä yleisistä teis- tä. Tavoite on saavutettu jo vuonna 2004 ja tarkoitus onkin nyt lisätä automaattista lii- kennevalvontaa siten, että vuoden 2005 lop- puun mennessä valvonta kattaisi jo 1 200 ki-

lometriä yleisistä teistä ja vuoden 2009 loppuun mennessä 2 500 kilometriä.

Kiinteää valvontajärjestelmää käytettäessä nopeusvalvonta tapahtuu sähköisten ilmaisimien avulla. Laitteet laskevat automaattisesti ajoneuvon nopeuden. Valvontapylväässä oleva kamera laukeaa, jos ajoneuvon nopeus ylittää tietyn, jonkin verran nopeusrajoitusta korkeammaksi määritellyn rajan. Kuva ajoneuvosta otetaan edestä, jolloin kuvassa näkyy sekä rekisteritunnus että kuljettaja. Nopeuden ylitys tallentuu filmin lisäksi muistikorttiin.

Mittauspaikalla raportit puretaan valvontalaitteista levykkeelle kaapelin avulla, ladataan uuden mittauspaikan tiedot valvontalaitteelle, vaihdetaan filmi kameraan sekä vietään valvontalaitteet uuteen mittauspaikkaan.

Automaattista liikennevalvontaa on alettu toteuttaa myös ajoneuvoon sijoitetulla valvontalaitteistolla niin sanottuna siirrettävänä valvontana. Vuoden 2005 alussa käytössä oli kuusi siirrettävää laitteistoa. Menetelmä toimii siten, että valvontatutkan, kameran ja tietokoneen käsittävä valvontalaitteisto sijoitetaan autoon, joka voidaan sijoittaa sopivaksi katsottuina aikoina valvonnan kannalta tärkeisiin kohteisiin. Valvontayksikkö sijoitetaan tienlaitaan paikkaan, josta liikennettä voidaan havainnoida ja määritellään valvontapisteiden esitiedot. Ylinopeutta ajavat ajoneuvot kuvataan. Tiedot tallennetaan autossa olevaan tietokoneeseen. Siirrettävässä valvonnassa käytetään digitaalikameroita. Kuvien onnistumisprosentti on korkea. Helsingin poliisi on päässyt yli 90 %:n onnistumistaseseen.

Liikennettä voidaan valvoa automaattisesti myös niin sanotun matka-aikavalvonnan menetelmällä. Tässä valvontamenetelmässä ajoneuvo tunnistetaan valvontapisteissä A ja B, joiden välinen matka-aika lasketaan. Pisteessä A ajoneuvon rekisteritunnus tunnistetaan. Jos pisteiden välinen matka-aika on edellyttänyt ylinopeuden ajamista, ajoneuvo kuvataan ja rekisterinnumero tunnistetaan pisteessä B. Ylinopeutta ajaneiden ajoneuvojen kuvat ja tiedot tallennetaan. Toistaiseksi Suomessa ei ole käytössä matka-aikavalvonnan menetelmää, mutta tulevaisuudessa sellainen saatetaan ottaa käyttöön.

Käytössä olevissa valvontamenetelmissä

valvontatapahtuman päätyttyä kuvat ja tiedot siirretään toimiston tietokantaohjelmaan. Valokuvassa näkyvän rekisterinumeron perusteella ajoneuvoliikennerekisteristä haetaan ajoneuvon haltijan tai omistajan tiedot. Tiedot kuvista ja ajoneuvoliikennerekisteristä saaduista tiedoista syötetään tietokantaan, minkä jälkeen ajoneuvon omistajalle tai haltijalle lähetetään niin sanottu tiedustelukirje. Jos rekisteriin on merkitty sekä omistaja että haltija, tiedustelukirje lähetetään haltijalle. Jos ajoneuvo on molempien puolisoitten nimissä, lähetetään tiedustelukirje kuvasta ilmenevän sukupuolen perusteella toiselle haltijoista. Niissä tapauksissa, joissa oikeushenkilön omistaman auton haltijaksi ei ole ilmoitettu luonnollista henkilöä, oikeushenkilön edustajalta tiedustellaan sitä, kuka ajoneuvoa oli kuljettanut. Jos joko rekisterinnumero tai kuljettaja ei selkeästi erotu kuvasta, toimenpiteisiin ei yleensä ryhdytä. Sellaisten tapauksien lukumäärä, joiden käsittelyä ei jatketa, vaihtelee mittauspaikoittain 3,5 prosentista jopa 30 prosenttiin. Epäselvien kuvien lisäksi tällaisia tapauksia ovat esimerkiksi hälytysajoneuvoilla ja ulkomaisilla ajoneuvoilla ajettut ylinopeudet. Koska moottoripyörissä rekisterinnumero on takana ja kuva otetaan edestä, jäävät myös moottoripyörien ylinopeudet automaattisessa liikennevalvonnassa käytännössä selvittämättä.

Ajoneuvon omistajalle tai haltijalle lähetettävästä tiedustelukirjeestä ilmenee ylinopeuden tapahtuma-aika ja -paikka, ajoneuvon rekisteritunnus, nopeusrajoitus sekä mitattu nopeus. Ajoneuvon omistajaa tai haltijaa kehoitetaan täyttämään ja palauttamaan lomake, jossa ilmoitetaan ajoneuvoa tapahtumahetkellä kuljettaneen henkilön henkilö- ja yhteystiedot. Lomakkeessa tiedustellaan myös, haluaako vastaanottaja hoitaa asian jossakin muussa poliisin toimipisteessä.

Saatuaan palautetun lomakkeen poliisi ottaa yhteyttä kuljettajaan ja sopii rangaistusvaatimuksen tai rikesakon tiedoksiannosta. Kuljettaja näkee valvontakameralla otetun kuvan silloin, kun hänelle annetaan sakko tiedoksi. Niille, jotka eivät palauta tiedustelulomakkeita, lähetetään muistutuskirjeet. Jos muistutuskirjettäkin ei palauteta tai jos ajoneuvon omistaja tai haltija ei itse ole kuljettanut autoa, poliisi suorittaa normaalin esi-

tutkinnan. Kattavia seurantatietoja ei ole saatavilla siitä, kuinka usein rikkomukseen käytetyn ajoneuvon kuljettajana on ollut muu kuin omistaja tai haltija. Eräillä paikkakunnilla tehdyn selvityksen perusteella määrän on arvioitu vaihtelevan 15 %:sta 40 %:iin. Viimeisimmät tiedot ovat vuodelta 2001.

Kokemusten perusteella automaattisen liikennevalvonnan hyväksyttävyys Suomessa on korkea. Vuosina 1999—2001 tehtyjen kyselyjen perusteella keskimäärin 39 % vastaajista piti kameravalvontaa suositeltavana ja 35 % hyväksyttävänä. Kameravalvontaa piti hylättävänä 6 %. Autoa itse ajavat suhtautuivat kameravalvontaan hieman muita kriittisemmin (oikeuspoliittisen tutkimuslaitoksen julkaisu 195).

Automaattinen kameravalvonta on mahdollista toteuttaa tavanomaista valvontaa paremmin myös vilkkaassa liikenteessä ja huonolla säällä, jolloin ajoneuvojen pysäyttäminen on vaikeaa. Automaattinen liikennevalvonta täydentää niin sanottua perinteistä liikennevalvontaa. Automaattisella liikennevalvonnalla valvotaan nykyisin ajonopeuksia ja liikennevalojen noudattamista. Myös linja-auto- ja raitiovaunukaistalla ajoa voidaan valvoa automaattisesti. Perinteisessä liikennevalvonnassa voidaan kiinnittää huomiota myös esimerkiksi rattijuopumuksiin ja muihin liikennetrikkeihin. Säännösten ennaltaestävää vaikuttavuutta on lisäksi omiaan lisämään se, että rikkomukseen käytetty ajoneuvo pysäytetään ja rikkomukseen syyllistyneelle määrätään rikesakko heti rikkomuksen jälkeen.

2.1.3. Rangaistusmääräys- ja rikesakkomenettely

Rikesakko voidaan nykyisin määrätä, jos nopeusrajoitusta rikotaan moottorikäyttöisellä ajoneuvolla enintään 20 kilometrillä tunnissa. Autoilijoille ja moottoripyöräilijöille määrättävä rikesakko on suuruudeltaan 70, 85, 100 tai 115 euroa riippuen alueen suurimmasta sallitusta nopeudesta sekä nopeuden ylityksen suuruudesta. Liikennemerkkien vastaisesta ajosta joukkoliikennekaistalla määrätään 50 euron suuruinen rikesakko. Rikesakko määrätään rikesakkomenettelyssä.

Jos suurin sallittu nopeus ylitetään yli

20 kilometrillä tunnissa, kuljettajalle määrätään yleensä sakkoa, joka tuomitaan päiväsakkoina. Päiväsakon rahamäärä riippuu sakotettavan nettokuukausituloista ja päiväsakkojen lukumäärä suurimman sallitun nopeuden ylityksen suuruudesta. Sakkorangaistus määrätään pääsääntöisesti rangaistusmääräysmenettelyssä.

Sekä rikesakon että sakon määrääminen edellyttää aina kuljettajan selvittämistä. Automaattisen nopeusvalvonnan avulla havaitua rikettä arvioidaan normaalein, näytön vapaata arviointia koskevin periaattein. Näytöksi riittää yleensä omistajan tai haltijan tunnistaminen ajoneuvon kuljettajaksi rikkomushetkellä otetusta valokuvasta. Kuvasta tunnistaminen ei kuitenkaan ole ainoa mahdollisuus esittää riittävä näyttö rangaistusvaatimuksen tai rikesakkomääräyksen antamiselle. Myös ajoneuvon omistajaa tai haltijaa kuulustelemalla voidaan saada näyttöä kuljettajan henkilöllisyydestä.

Poliisi antaa rangaistusvaatimuksen tiedoksi rikoksesta epäillylle. Rikoksen kiistäminen ei sinänsä vaikuta rangaistusvaatimuksen antamiseen. Rangaistusvaatimuksen saanut henkilö voi viikon kuluessa ilmoittaa vastustavansa rangaistusvaatimusta. Jos rangaistusvaatimusta vastustetaan, syyttäjä saattaa asian käräjäoikeuteen käsiteltäväksi normaalina rikosasiana. Jos epäilty ei vastusta rangaistusvaatimusta, syyttäjä antaa hänelle rangaistusmääräyksen. Rangaistusmääräys on samalla tavoin täytäntöönpanokelpoinen kuin tuomioistuimen antama tuomio.

Rikesakkomenettely vastaa rangaistusmääräysmenettelyä muutoin, mutta jos epäilty ei saata poliisin antamaa rikesakkoa käräjäoikeuden tutkittavaksi, rikesakko jää voimaan ilman erillistä syyttäjän vahvistusta.

2.1.4. Ylinopeusrikkomusten ja rikesakkojen määrät

Vuonna 1999 liikennetrikosten kokonaismäärä liikennejuopumusta lukuun ottamatta oli 326.550. Puolet liikennetrikoksista oli nopeusrajoitusten rikkomisia. Liikennetrikoksista määrättiin 69.210 rikesakkoa, joista ylinopeuksista 25.379 eli runsas kolmannes. Vuonna 2000 vastaavasti tilastoituja liikennetrikoksia tehtiin 333.739. Nopeusrajoitusten

rikkomisista niistä oli 52 %. Rikesakkoa määrättiin 103.417 liikennetapauksessa, joista nopeusrajoitusten rikkomisia oli yhteensä 59.302. Vuonna 2001 liikennetapauksien lukumäärä oli 341.649. Puolet niistä oli nopeusrajoitusten rikkomisia. Vuonna 2001 liikennetapauksista määrättiin 102.912 rikesakkoa, joista nopeusrajoitusten rikkomistapauksia oli yhteensä 57.727. Vuonna 2002 liikennetapauksista määrättiin 96.409 rikesakkoa, joista 54.614 määrättiin ylinopeuksista. Vuonna 2003 nopeusrajoitusten rikkomisista määrättiin 55.433 rikesakkoa.

Tilastokeskukselta saatujen tietojen mukaan liikennetapauksista määrättyjen rikesakkojen rahamääräkertymä vuonna 1999 oli vajaa 3.070.000 euroa. Sen jälkeen määrä on huomattavasti lisääntynyt. Vuosina 2000–2002 liikennetapauksista määrättyistä rikesakoista kertyi yli 7.000.000 euroa vuodessa. Ylinopeusrikkomuksista määrättyistä rikesakoista kertynyt rahamäärä vuosina 2000–2003 ylitti 5.500.000 euroa vuodessa. Oikeusrekisterikeskuksen mukaan rikesakot maksetaan tai saadaan perittyä yli 95 %:ssa tapauksia.

Automaattisessa liikennevalvonnassa paljastuneiden ylinopeuksien osalta rikesakkojen suhteellinen määrä vaihtelee mittauspaikoittain nolasta noin 70 prosenttiin riippuen siitä, kuinka suuriin ylinopeuksiin laitteet on säädetty reagoimaan. Pieniä ylinopeuksia ajetaan niin paljon, ettei niihin nykyisin poliisin rajallisten voimavarojen vuoksi voida puuttua. Osasyynä on myös rikesakkojen lyhyt vanhentumisaika. Rikesakko raukeaa, jollei sitä koskevaa määräystä ole annettu tiedoksi kolmen kuukauden kuluessa rikkomuksen tekopäivästä.

Liikennemerkkien vastaisesta ajosta joukkoliikennekaistalla määrättyjen rikesakkojen lukumäärä on aikavälillä 1999 – 2003 vaihdellut 121 rikesakosta 871 rikesakkoon vuodessa. Niistä kertynyt rahamäärä on vaihdellut noin 6.000 eurosta 43.550 euroon vuodessa.

2.1.5. Oikeushenkilö ajoneuvon omistajana tai haltijana

Rikesakko voidaan määrätä vain luonnolliselle henkilölle. Jäljempänä jaksossa 3.3. se-

lostetun mukaisesti ainoa oikeushenkilölle laissa säädetty rikosoikeudellinen seuraamus on yhteisösakko, josta säädetään rikoslain (39/1889) 9 luvussa. Yhteisösakkoon tuomitsemisen edellytyksenä on, että se on rikoslaissa ulotettu rikoksen seuraamukseksi. Lievät teot on jätetty oikeushenkilön rangaistusvastuun ulkopuolelle. Oikeushenkilön rangaistusvastuuta ei myöskään ole ulotettu liikennetapauksiin. Liikennetapauksien kriminalisoinnilla pyritäänkin vaikuttamaan nimenomaan ajoneuvojen kuljettajien käyttäytymiseen siten, että he noudattaisivat liikennesääntöjä. Siksi vastuu tieliikennetapauksista tulee olla ensisijassa kuljettajalla. Ajoneuvon kuljettajana toiminut luonnollinen henkilö on siten selvitettävä myös niissä automaattisen liikennevalvonnan tilanteissa, joissa rikkomus on tehty oikeushenkilön nimissä olevalla ajoneuvolla. Edellä selostetun mukaan näyttöä kuljettajan henkilöllisyydestä voidaan kameravalvonnassa otetun valokuvan lisäksi saada oikeushenkilön edustajaa kuulustelemalla.

Ajoneuvojen rekisteröinnistä säädetään laissa ajoneuvoliikennerekisteristä sekä ajoneuvojen rekisteröinnistä annetussa asetuksessa (1598/1995), jäljempänä rekisteröintiasetus. Rekisteriin on ilmoitettava merkittäväksi muun ohella ajoneuvon omistajaa ja haltijaa koskevat perustiedot. Haltijalla tarkoitetaan rekisteröintiasetuksen 2 §:n p-kohdan mukaan muuta luonnollista henkilöä tai oikeushenkilöä kuin omistajaa, jolle ajoneuvon pääasiallinen käyttö on siirtynyt tai jonka käyttöön ajoneuvo on yli 30 päivän ajaksi luovutettu sopimuksen perusteella. Rekisteröintiasetuksen 20 §:n mukaan ajoneuvolle on kuitenkin ilmoitettava luonnollinen henkilö haltijaksi, jos ajoneuvon omistajaksi ilmoitetaan alaikäinen, jolla ei ole kyseisen ajoneuvon kuljettamiseen oikeuttavaa ajokorttia. Haltijaksi ilmoitettavalla luonnollisella henkilöllä on oltava rekisteröitävän ajoneuvon kuljettamiseen oikeuttava ajokortti. Myös siinä tapauksessa, että Suomessa käytössä olevan ajoneuvon omistaja asuu ulkomailla, ajoneuvolle on ilmoitettava ajoneuvoa käyttävä, Suomessa asuva haltija.

Rekisteriin merkittävät tiedot talletetaan ajoneuvoliikennerekisteriin, jota pitää Ajoneuvohallintakeskus. Rekisteröinnin voi suo-

rittaa joko Ajoneuvohallintokeskus itse tai sopimuksen perusteella muu palvelun tuottaja, esimerkiksi yksityinen autoliike. Rekisteröintipalveluja tuottavat yritykset ovat ajoneuvojen rekisteröintitoiminnasta annetussa laissa (1100/1998) tarkoitettuja sopimusrekisteröijiiä.

Rekisteröintikäytäntö yritysten ja julkisyhteisöjen omistamien ajoneuvojen kohdalla vaihtelee. Rekisteriin ei aina ilmoiteta haltijaksi ajoneuvon pääasiallisena käyttäjänä olevaa luonnollista henkilöä, vaikka niin esimerkiksi työsuhdeautojen osalta olisi tehtävä. Käytännössä ajoneuvon haltijaksi usein ilmoitetaan esimerkiksi leasing-sopimuksen osapuolena oleva yritys, mutta ei sitä luonnollista henkilöä, jonka työsuhdeautosta on kyse. On myös oikeushenkilöitä, joiden omistamilla ajoneuvoilla ei ole vain yhtä pääasiallista käyttäjää. Tällaisia oikeushenkilöitä ovat monet linja-auto- tai kuorma-autoliikennettä harjoittavat yritykset. Myöskään julkisyhteisöjen omistamien ajoneuvon haltijoiksi ei aina ole merkitty luonnollista henkilöä.

Ajoneuvohallintokeskukselta saatujen tietojen mukaan rekisterissä oli vuonna 2004 tehdyn otoksen mukaan yhteensä 223.179 henkilöautoa, joilla ei ole luonnollista henkilöä omistajana tai haltijana. Linja-autoja oli yhteensä 10.080, paketti- ja kuorma-autoja yhteensä 175.896.

2.2. Kansainvälinen kehitys ja ulkomaiden lainsäädäntö

2.2.1. Alankomaat

Alankomaissa otettiin vuonna 1989 käyttöön hallinnollinen maksujärjestelmä vähäisissä tieliikenneerikkomuksissa (niin sanottu Lex Mulder). Ylinopeudet kuuluvat hallinnollisen järjestelmän piiriin, jos suurin sallittu nopeus on ylitetty enintään 30 kilometrillä tunnissa. Hallinnollinen maksuseuraamus voidaan määrätä myös punaista liikennevaloa päin ajamisesta. Ajoneuvon rekisteröity haltija on vastuussa tieliikenneerikkomuksesta riippumatta siitä, onko hän itse kuljettanut ajoneuvoa. Maksuseuraamus on määrältään kiinteä ja se vaihtelee alueen suurimman sallitun nopeuden ylityksen suuruudesta riippu-

en. Maksun määrä nousee, jos sitä ei suoriteta määräajassa. Maksuseuraamuksen lisäksi muita seuraamuksia ei ole. Automaattisessa liikennevalvonnassa kuva ajoneuvosta otetaan takaapäin. Maksuseuraamuksen määrää poliisi. Päätös maksuseuraamuksesta lähetetään ajoneuvon haltijalle postitse.

Alankomaissa ajoneuvon haltija ei voi vapautua seuraamuksesta sillä perusteella, että hän ei ole itse kuljettanut ajoneuvoa rikkomuksen tapahtumahetkellä. Haltija voi vapautua vastuusta vain osoittamalla, että auto oli myyty, otettu luvottomasti käyttöön tai liiketoiminnassa kirjallisella sopimuksella vuokrattu korkeintaan kolmeksi kuukaudeksi. Ajoneuvon haltija voi valittaa poliisin määräämästä maksusta syyttäjälle ja syyttäjän tekemästä päätöksestä edelleen alioikeuteen ja sieltä korkeampiin oikeusasteisiin. Valituksen käsittely edellyttää maksun suorittamista.

Alankomaissa on keskusteltu siitä, täyttääkö haltijalle määrättävä maksu ja menettely maksun määräämisessä Euroopan ihmisoikeussopimuksen vaatimukset. Ihmisoikeustuomioistuin ei ole toistaiseksi antanut asiasta ratkaisua eikä valituksia tiettävästi ole vireillä.

Lex Mulder ei sisällä erityissäännöksiä oikeushenkilön rangaistusvastuusta. Jos ajoneuvo on rekisteröity oikeushenkilön nimiin, sen edustajaa pyydetään ilmoittamaan kuljettajan henkilöllisyys. Maksuseuraamus lähetetään ilmoitetulle kuljettajalle. Jos kuljettajaa ei ilmoiteta, yhtiössä asiasta vastuussa olevalle henkilölle voidaan määrätä alkuperäistä maksua korkeampi maksu.

2.2.2. Iso-Britannia

Isossa-Britanniassa liikenneerikoksiin sovelletaan vuoden 1991 Road Traffic Actia. Ajoneuvon kuljettaja on vastuussa liikenneerikkomuksesta, mutta ajoneuvon haltijan oletetaan kuljettaneen ajoneuvoa. Silloin kun automaattisessa liikennevalvonnassa havaitusta rikkomuksesta seuraa kiinteämääräinen sakkorangaistus, ajoneuvon haltijalle lähetetään postitse kirje, jossa hänelle annetaan mahdollisuus suorittaa maksu. Samoin haltijalle kertyy tässä tapauksessa tietty määrä niin sanottuja virhepisteitä (penalty points). Automaattisessa liikennevalvonnassa kuva ajoneuvosta

otetaan takaapäin.

Vaihtoehtoisesti ajoneuvon haltija voi jättämällä maksun suorittamatta valita tuomioistuinmenettelyn. Jos ajoneuvon haltijan virhepisteiden määrä ylittää tietyn rajan, asia käsitellään aina tuomioistuimessa. Jos haltija kiistää kuljettaneensa ajoneuvoa, hänellä on velvollisuus kertoa, kuka ajoneuvoa kuljetti. Jos ajoneuvon haltija ei suostu ilmoittamaan kuljettajaa, hän syyllistyy rikokseen, josta seuraa ylinopeussakkoa ankarampi rangaistus. Jos haltija väittää, ettei hän tiedä kuljettajaa, hänellä on todistustaakka siitä, että autoa on käytetty ilman suostumusta tai että auto on varastettu.

Iso-Britanniassa sakkorangaistuksen automaattisessa liikennevalvonnassa havaitusta rikkomuksesta määrää poliisi. Koska varsinaista haltijavastuujärjestelmää ei ole, eivät myöskään oikeushenkilöt ole vastuussa maksun suorittamisesta. Oikeushenkilön edustajalla on kuitenkin velvollisuus ilmoittaa poliisille, kuka rikkomukseen käytettyä ajoneuvoa oli kuljettanut. Myös esimerkiksi autovuokraamoilla on velvollisuus ilmoittaa poliisille ajoneuvon vuokranneen henkilön nimi.

2.2.3. Itävalta

Itävallassa suurimman sallitun nopeuden ylitykset kuuluvat hallinnollisen maksuseuraamusjärjestelmän piiriin. Ajoneuvon haltijalle lähetetään postitse kehoitus maksaa kiinteämääräinen maksu. Jos maksu suoritetaan määräajassa, ajoneuvon kuljettajaa ei selvitetä (Anonymverfügung). Rikkomus ei myöskään kirjaudu rekistereihin eikä sillä ole muita seuraamuksia. Jos maksu jätetään suorittamatta, ajoneuvon kuljettaja selvitetään ja hänelle määrätään seuraamus hallinnollisessa menettelyssä (Verwaltungsstrafverfahren). Oikeushenkilöille seuraamuksia ei määrätä, mutta vakavissa tapauksissa oikeushenkilön edustajan on annettava tiedot kuljettajasta. Automaattisessa liikennevalvonnassa kuva ajoneuvosta otetaan takaapäin. Poliisin lisäksi liikennevalvonta ja vähäisten liikenne rikkomusten käsittely on osittain määrätty kunnallisten viranomaisten tehtäväksi. Maksun määräämistä koskevasta päätöksestä voidaan

valittaa rikosasioissa toimivaltaiseen tuomioistuimeen.

2.2.4. Saksa

Saksassa ylinopeudet kuuluvat hallinnollisen maksuseuraamusjärjestelmän piiriin. Rikkomuksesta seuraa kiinteä ylinopeuden suuruuden, tapahtumapaikan ja ajoneuvon mukaan määräytyvä seuraamus, joka voidaan määrätä vain kuljettajalle. Viranomaisilla on velvollisuus selvittää, kuka rikkomuksen tekohetkellä toimi kuljettajana. Automaattisessa liikennevalvonnassa kuva otetaan edestä, koska siinä tulee näkyä sekä ajoneuvo että kuljettaja.

Sakkorangaistuksen lisäksi kuljettaja voidaan määrätä ajokieltoon, jos yli 26 km/h ylinopeuksia on vuoden kuluessa ollut useampia. Lisäksi tietyn rahan määrän ylittävät sakot kirjataan rekisteriin ja niistä lasketaan niin sanotut virhepisteet. Pistetilin ylittäessä tietyn määrän kuljettajan ajokortti voidaan peruuttaa. Viimeksi mainittua menettelyä ei kuitenkaan pidetä rangaistuksena.

Automaattisessa liikennevalvonnassa havaitusta ylinopeudesta lähetetään postitse ajoneuvon haltijalle kirje, jossa häntä kehoitetaan viikon kuluessa ilmoittamaan, onko hän itse kuljettanut ajoneuvoa. Haltijan on sakon uhalla ilmoitettava vähintään henkilö- ja yhteystietonsa. Sen sijaan hän ei ole velvollinen edistämään asian selvittämistä eikä kiistäessään syyllisyytensä ilmoittamaan ketään toista kuljettajaksi. Haltijalla on velvollisuus toimia todistajana normaalien todistusvelvollisuutta koskevien säännösten mukaisesti. Hän voi kieltäytyä todistamasta esimerkiksi silloin, jos kuljettajana on ollut lähisukulainen. Jos kuljettajaa ei saada selvitettyä, ajoneuvon haltijalle voidaan asettaa velvollisuus pitää ajopäiväkirjaa.

Saksassa automaattinen liikennevalvonta on monessa osavaltiossa määrätty kunnallisten viranomaisten tehtäväksi ja ne voivat myös määrätä seuraamuksia vähäisistä liikenne rikkomuksista. Hallinnollista maksua koskevasta päätöksestä voidaan valittaa tuomioistuimeen, jossa tapaus käsitellään yksinkertaistetussa menettelyssä, mutta noudattaen

rikosasioiden käsittelyssä noudatettavia periaatteita.

2.2.5. Pohjoismaat

Kaikissa pohjoismaissa ylinopeuksista kuten muistakin rikoksista on syyllisyysperiaatteen mukaisesti vastuussa vain tekijä. Automaattisessa liikennevalvonnassa kuva ajoneuvosta otetaan edestä ja kuvassa tulee rekisterinumeron lisäksi näkyä myös kuljettaja. Liikenne rikokset voivat rangaistuksen lisäksi johtaa ajo-oikeuden menettämistä koskeviin seuraamuksiin.

Tanskassa ajoneuvon haltijalle lähetetään tiedustelukirje siitä, kuka ajoneuvoa on tapahtumahetkellä kuljettanut. Kuva liitetään tiedustelukirjeeseen. Jos haltija tunnustaa itse kuljettaneensa ajoneuvoa, hänelle määrätään sakkorangaistus. Jos haltija ei vastaa kirjeeseen eikä muistutuskirjeeseen tai kiistää kuljettaneensa ajoneuvoa, suoritetaan esitutkinta. Haltijalla on tietyin poikkeuksin velvollisuus kertoa, kuka ajoneuvoa kuljetti (*færdselslovens* § 65 stk. 1). Jos haltija ei noudata tätä velvollisuutta, hänelle voidaan määrätä sakkorangaistus.

Norjassa ja Ruotsissa kuljettajan selvittäminen alkaa myös ajoneuvon haltijalle lähetettävällä tiedustelukirjeellä. Jos kirjettä ei palauteta, suoritetaan normaali esitutkinta. Ajoneuvon haltijalla ei ole velvollisuutta edistää oman rikoksensa selvittämistä. Todistamisvelvollisuus määräytyy yleisten todistamista koskevien säännösten mukaan. Poliisin toimintaa selvittänyt komitea on Ruotsissa esittänyt sen selvittämistä, että automaattisessa kameravalvonnassa havaitut ylinopeusrikkomukset siirrettäisiin hallinnollisen maksujärjestelmän piiriin (SOU 2001:87). On arvioitu, että ylinopeusrikkomusten siirtäminen pois rikosoikeudellisesta järjestelmästä säästäisi poliisin voimavaroja sekä lisäisi valvonnan tehokkuutta ja todellista kiinnijäämisriskiä. Esitystä ei ole toistaiseksi toteutettu.

Pohjoismaissa liikenne rikkomusten käsittelyä ei ole siirretty kunnallisille viranomaisille. Norjassa automaattista liikennevalvontaa kuitenkin suoritetaan tielaitoksen ja poliisin välisenä yhteistyönä siten, että tielaitos huolehtii automaattivalvonnan teknisestä toteu-

tuksesta ja toimittaa valvonnan tulokset poliisille, joka huolehtii esitutkinnasta.

2.3. Nykytilan arviointi

Ellei nykyistä menettelyä yksinkertaisteta, automaattista liikennevalvontaa ei ilman poliisin henkilöstön lisäämistä voida laajentaa siten, että samanaikaisesti pidettäisiin ylinopeuksiin puuttumisraja liikenteen turvallisuustavoitteiden kannalta riittävän alhaisena. Jotta luotaisiin edellytykset liikennevalvonnan tehostamiselle valtioneuvoston periaatepäätöksen mukaisesti, rikesakkomenettelyä tulee yksinkertaistaa siten, että poliisin työvaiheita rikesakon määräämiseen johtavassa menettelyssä vähennetään.

Nykyinen rikesakkomenettely on toisaalta oikeudenmukainen, koska siinä rikesakko määrätään rikkomukseen syyllistyneelle eli rikkomukseen käytetyn ajoneuvon kuljettajalle. Järjestelmässä, jossa rikesakon määrääminen edellyttää ajoneuvon kuljettajan selvittämistä, on myös se etu, että rikesakko voidaan määrätä myös silloin, kun rikkomukseen on käytetty pelkästään oikeushenkilön omistamaa tai hallinnassa olevaa ajoneuvoa.

Sitä, että rangaistavuuden tulee perustua syyllisyysperiaatteelle, edellytetään perustuslaissa sekä Suomea velvoittavissa kansainvälisissä ihmisoikeussopimuksissa. Syyllisyysperiaate on myös yleisesti hyväksytty ja oikeudenmukainen lähtökohta rangaistusten määräämisessä. Jos siitä luovuttaisiin, heikentäisi se järjestelmän yleistä hyväksyttävyyttä, ennaltaehkäisevää vaikutusta ja pitkällä tähtäimellä myös liikenneturvallisuutta. Rikesakkomenettelyn yksinkertaistaminen on siksi toteutettava siten, että menettely ei vaaranna rikoksesta epäillyn perusoikeuksia eikä ole muutoinkaan epäoikeudenmukainen. Viime kädessä rikosoikeudellinen vastuu rikkomuksesta tulee säilyttää tekoon syyllisellä.

Ylinopeusrikkomuksista määrätty rikesakko on seuraamus, joka voidaan tieliikennelain 75 §:n 2 momentin 5 ja 6 kohdan mukaan ottaa huomioon ajokieltoon määräämistä harkittaessa. Ajokielto tulee säilyttää seuraamuksena, joka voidaan määrätä toistuvasti ylinopeusrikkomuksiin syyllistyneelle henkilölle.

Kuten edellä jaksossa 2.1.1. on todettu, po-

liisin teknistä valvontaa koskevat säännökset soveltuvat nykyisin kiinteällä valvontalaitteistolla suoritettavaan valvontaan, mutta eivät niin sanottuun siirrettävään valvontaan. Jotta poliisilain teknistä valvontaa koskevat säännökset soveltuisivat kattavasti automaattisen liikennevalvonnan menetelmiin, tulee säännöksiä tältä osin tarkistaa.

3. Esityksen tavoitteet ja keskeiset ehdotukset

3.1. Seuraamusten määräämismenettelyn yksinkertaistaminen

Esityksen tavoite on mahdollistaa rikesak-
kon määrääminen automaattisessa liikenne-
valvonnassa havaituista rikkomuksista ny-
kyistä joustavammin ja nopeammin. Tavoite
pyritään toteuttamaan siten, että menettely
vaatisi nykyistä vähemmän poliisin voimava-
roja, mutta olisi kuitenkin oikeudenmukainen
ja täyttäisi perustuslain sekä kansainvälisten
ihmisoikeussopimusten vaatimukset.

Vaihtoehtoja vähäisten ylinopeusrikkomus-
ten seuraamusmenettelyn tehostamiseksi on
selvitetty 14 päivänä kesäkuuta 2001 valmis-
tuneessa, ajoneuvon haltijan vastuuta käsitel-
leen oikeusministeriön asettaman työryhmän
mietinnössä. Työryhmä selvitti ajoneuvon
haltijan vastuun toteuttamista siltä osin kuin
kysymys on vähäisistä ylinopeuksista. Työ-
ryhmä piti vähäisinä ylinopeuksina sellaisia
ylinopeuksia, joista voidaan määrätä rikesak-
ko. Työryhmä ei pohtinut lainmuutoksia tätä
suurempien ylinopeuksien eikä muiden lii-
kennerikosten osalta. Vähäisten ylinopeuksi-
en seuraamuksina työryhmä selvitti sekä ri-
kosoikeudellisten seuraamusten että hallin-
nollisten maksuseuraamusten käyttöönoton
mahdollisuuksia.

Työryhmän mietinnön mukaan ajoneuvon
haltijan vastuu voitaisiin periaatteessa toteut-
taa kahdella eri tavalla. Ensinnäkin rikesak-
komenettelyä voitaisiin yksinkertaistaa niin
sanotun rikesakko ja vastustamisvelvolli-
suus-mallin mukaisesti siten, että rikesakko-
määräys lähetettäisiin suoraan ajoneuvon re-
kisteriin merkitylle omistajalle tai haltijalle,
jonka olisi vastustettava rikesakkoa siitä va-
pautuakseen. Vastustamistapauksessa poliisi
suorittaisi suppean esitutkinnan ajoneuvon

kuljettajan selvittämiseksi ennen rikesak-
on määräämistä. Jos rikesakkoa ei vastustettaisi,
se olisi täytäntöönpanokelpoinen lainvoimai-
sen rikesakkomääräyksen tavoin. Toinen
vaihtoehto olisi se, että vähäiset ylinopeudet
siirrettäisiin pois rikosoikeudellisesta järjes-
telmästä ja niistä säädettäisiin seuraamukseksi
hallinnollinen maksu, joka todennäköisesti
olisi pienempi kuin rikesakko. Vastuussa hal-
linnollisen maksun suorittamisesta olisi py-
säköintivirhemaksujen tapaan ajoneuvon re-
kisteriin merkitty omistaja tai haltija. Mo-
lemmat vaihtoehdot mahdollistaisivat ny-
kyistä nopeamman ja voimavaroja säästävän
puuttumisen vähäisiin ylinopeusrikkomuk-
siin, mutta rikesakkovaihtoehto olisi hallin-
nollista maksujärjestelmää oikeudenmukai-
sempi, koska siinä rikkomuksesta viimekät-
dessä vastaisi tekoon syyllinen eli ajoneuvon
kuljettaja. Hallinnollisessa järjestelmässä sitä
vastoin maksukehotuksen saaneen olisi itse
tuomioistuimessa osoitettava maksuvelvolli-
suudesta vapautumisen peruste. Menettelyssä
toisin sanoen noudatettaisiin käännettä to-
distustaakkaa.

Erona työryhmän selvittämissä vaihtoeh-
doissa todettiin olevan myös se, että ajokiel-
toseuraamuksen määrääminen rikesakkovaih-
toehdossa olisi helpompaa kuin hallinnolli-
sessa maksujärjestelmässä

3.1.1. Ajoneuvon haltijan vastuu ja syyt- tömysolettama

Jos syyllisyyskysymys rikosasiassa ratkais-
taisiin käännettynä todistustaakkaan perustu-
vassa menettelyssä, se olisi ongelmallinen
Suomen perustuslain ja Suomea velvoittavien
kansainvälisten ihmisoikeussopimusten kan-
nalta. Perustuslain 21 §:n 2 momentin mu-
kaan oikeudenmukaisen oikeudenkäynnin ja
hyvän hallinnon takeet turvataan lailla. Sään-
nös oli aikaisemmin hallitusmuodon 16 §:n
2 momentissa, jonka perustelujen (HE
309/1993 vp) mukaan säännöksessä tarkoitet-
tuihin oikeussuojatakeisiin kuuluvat muun
muassa Euroopan ihmisoikeussopimuksessa
(SopS 19/1990) ja kansalaisoikeuksia ja po-
liittisia oikeuksia koskevassa kansainvälises-
sä yleissopimuksessa (SopS 8/1976) erityi-
sesti rikoksesta syytetyille taatut oikeudet, ku-
ten oikeus tulla pidetyksi syyttömänä, kunnes

syällisyys on laillisesti näytetty toteen.

Eduskunnan perustuslakivaliokunta on ottanut kantaa käännettyyn todistustaakkaan käsitellessään hallituksen esitystä menettämisseuraamuksia koskevan lainsäädännön uudistamiseksi (HE 80/2000 vp). Lausuntonsa PeVL 33/2000 vp perustuslakivaliokunta katsoi, että käännetty todistustaakka ei ole varauksitta sopusoinnussa perustuslain 21 §:n 2 momentissa tarkoitetun oikeudenmukaisen oikeudenkäynnin takeisiin sisältyvän vaatimuksen kanssa, jonka mukaan henkilöllä on oikeus tulla pidetyksi syyttömänä, kunnes syällisyys on laillisesti näytetty toteen. Perustuslakivaliokunta totesi, että esityksessä ehdotettu säännös käännetystä todistustaakasta ei kuitenkaan koskenut henkilön syällisyyttä rikokseen, vaan hänen hallussaan olevan omaisuuden alkuperää. Sen vuoksi laki voitiin säätää tavallisen lain säätämisyjärjestyksessä.

Ajoneuvon haltijan velvollisuus osoittaa, ettei hän ole kuljettanut ajoneuvoa ylinopeusrikkomuksen tekohetkellä, tarkoittaisi käännetyn todistustaakan käyttöönottoa nimenomaan syällisyyskysymyksen osalta. Euroopan ihmisoikeustuomioistuin (jäljempänä EIT) on käsitellyt syällisyyskysymykseen liittyvää käännettyä todistustaakkaa. EIT on muun ohella ratkaisussaan 20.3.2001 *Telfner v. Itävalta* ja 8.2.1996 *John Murray v. Yhdistynyt kuningaskunta* todennut, että syällisyyttä koskevan näyttövelvollisuuden *siirtäminen* syyttäjältä syytetylle on ristiriidassa Euroopan ihmisoikeussopimuksen 6 artiklan 2 kappaleen kanssa, jonka mukaan jokaista rikoksesta syytettyä on pidettävä syyttömänä, kunnes hänen syällisyytensä on laillisesti näytetty toteen (*Telfner*, kohta 15, *John Murray*, kohta 54). Näyttövelvollisuuden *siirtämisestä* erillään on pidettävä kysymys näyttövelvollisuuden *alentamisesta*. Näyttövelvollisuutta voidaan alentaa perustamalla näyttö oletuksille. EIT:n oikeuskäytännön mukaan oletuksille perustuvat rangaistus-säännökset (presumptions of fact or of law) eivät riko ihmisoikeussopimuksen 6(2) artiklaa, mikäli säännöksiä sovellettaessa pysytään kohtuullisissa rajoissa. (esim. 7.10.1988 *Salabiaku v. Ranska*, kohta 28, *Telfner*, kohta 16). Tapauksessa *Telfner* kyse oli siitä, että liikenneonnettomuustapauksessa vahingon

aiheuttamisesta rangaistukseen oli tuomittu ajoneuvon pääasiallinen käyttäjä, joka oli kiistänyt teon perustelematta kiistämistään. EIT:n mukaan sen, että syyttäjä oli vaatinut syytetyltä selitystä syyttömyytensä tueksi, vaikka ei ollut pystynyt esittämään vakuuttavaa *prima facie*-näyttöä syytteen tueksi, katsottiin *siirtävän* todistustaakan syytetylle, minkä todettiin olevan ristiriidassa syyttömyysolettaman kanssa (kohdat 15—20).

EIT ei toistaiseksi ole antanut ratkaisuja ylinopeusrikkomuksia koskevien päätösten suhteesta nimenomaisesti syyttömyysolettamaan. Se on kuitenkin katsonut, että rikossyytteen käsittelyn oikeusturvatakeita tulee soveltaa silloinkin, kun kyse on ylinopeusrikkomuksesta määrätystä hallinnollisesta maksuseuraamuksesta. Ratkaisevaa ei ole yksinomaan rikkomuksesta määrättävän seuraamuksen ankaruus, vaan rikosasiasta on katsottu olevan kyse myös sillä perusteella, että rikkomuksesta säädettyä seuraamusta sen luonteen vuoksi on pidettävä rangaistuksena (*Özturk v. Saksa*, 21.2.1984 ja *Palaoro v. Itävalta*, 23.10.1995). Edellä selostetun mukaisesti syyttömyysolettama on yksi rikossyytteen käsittelyn oikeusturvatakeista. Se, että rangaistus määrättäisiin muulle kuin rikkomukseen syöllistyneelle, ei olisi myöskään oikeudenmukaista.

Esityksessä ehdotettu vastustamisvelvollisuuden perustuva rikesakkomenettely ei olisi ristiriidassa syyttömyysolettaman kanssa, koska näyttövelvollisuutta ei siirrettäisi rikesakkomääräyksen saaneelle henkilölle, vaan uusilla säännöksillä vain *käynnistettäisiin menettely* rikesakon määräämiseksi. Menettelyn ensi vaiheessa rikesakko lähetettäisiin ajoneuvon rekisteriin merkitylle haltijalle. Haltijalle se lähetettäisiin siksi, että voidaan olettaa, että tämä joko itse on kuljettanut ajoneuvoa tai muussa tapauksessa tietää, kuka ajoneuvoa on kuljettanut. Rikesakko lähetettäisiin ajoneuvon haltijalle kuljettajaa selvittämättä. Rikesakkomääräyksen lähettäminen ei vielä ratkaisisi syällisyyskysymystä.

Jos rikesakkomääräyksen saanut kiistäisi syöllistyneensä rikkomukseen tai muuten pitäisi rikesakkomääräystä perusteettomana, hänen tulisi vastustaa määräystä. Vastustaminen voitaisiin tehdä tätä tarkoitusta varten

laaditulla lomakkeella, jossa myös tiedusteltaisiin sitä, kuka ajoneuvoa todellisuudessa oli kuljettanut sekä ilmoitettaisiin velvollisuudesta todistaa ajoneuvon kuljettajan henkilöllisyyden selvittämistä koskevassa asiassa. Rikesakkomääräyksen saaneella henkilöllä ei olisi kuitenkaan velvollisuutta perustella kiistämistään eikä osoittaa, ettei hän kuljettanut rikkomukseen käytettyä ajoneuvoa, vaan vastustamistapauksessa poliisi harkintansa mukaan suorittaisi suppean esitutkinnan ajoneuvon kuljettajan selvittämiseksi. Jos rikesakkomääräyksen saanut sitä vastoin ei reagoisi tiedoksi saamaansa rikesakkoon, hänen olisi se suoritettava. Rikesakkomääräyksen saaneen henkilön omassa harkinnassa olisi siis se, tarvitaanko asiassa lisäselvityksiä rikkomukseen syyllisen selvillesaamiseksi. Tilannetta voi verrata siihen, että henkilö tunnustaa tehneensä rikoksen, jolloin myöskään ei käytännössä yleensä vaadita muuta näyttöä syytteen tueksi, jos kysymys on vähäisestä asiasta.

3.1.2. *Ehdotetun menettelyn soveltamisala*

Ehdotettua menettelyä sovellettaisiin pääasiassa automaattisessa liikennevalvonnassa havaittujen liikenne rikkomusten käsittelyyn. Estettä kuitenkaan ei olisi menettelyn soveltamiseen myös muulla kuin automaattisella valvontamenetelmällä havaitun liikenne rikkomuksen käsittelyssä silloin, kun ajoneuvoa ei heti rikkomuksen jälkeen pysäytetä. Uusien menettelysäännösten tarkoituksena ei kuitenkaan ole korvata, vaan ainoastaan täydentää nykyistä liikennevalvonta- ja sakotuskäytäntöä. Menettelyä nopeuttaisi ja helpottaisi se, että rikesakkomääräys voitaisiin lähettää ajoneuvon kuljettajaa selvittämättä ajoneuvo-liikennerekisteriin merkitylle omistajalle tai haltijalle, jos ajoneuvon pysäyttäminen esimerkiksi liikenne- tai sääolosuhteista johtuen olisi hankalaa.

Uutta menettelyä sovellettaisiin enintään 20 kilometriä tunnissa käsittäviin ylinopeus rikkomuksiin sekä liikennemerkkien vastaiseen linja-auto- ja raitiovaunukaistalla ajoon. Uusien menettelysäännösten tarkoituksena on ennen muuta liikenneturvallisuuden edis-

täminen siten, että mahdollistetaan automaattisen liikennevalvonnan laajentaminen nopeusrajoitusten valvomiseksi siten kuin valtioneuvosto on periaatepäätöksessään edellyttänyt. Jäljempänä jaksossa 4.1. selostetun mukaisesti automaattisen liikennevalvonnan on todettu parantavan liikenneturvallisuutta. Joukkoliikenteen toimintaedellytysten ja kilpailukyvyn parantaminen taas mainitaan keskeisenä liikennepoliittisena tavoitteena valtioneuvoston periaatepäätöksessä sekä myös liikenneturvallisuusasiain neuvottelukunnan liikenneturvallisuussuunnitelmassa vuosille 2001—2005. Perusteena joukkoliikenteen kasvua koskeville tavoitteille on se, että joukkoliikenteen käyttöä lisäämällä voidaan hillitä henkilöautoliikenteen kasvua erityisesti taajama-alueilla ja sitä kautta vähentää liikenneonnettomuuksia. Lisäksi joukkoliikenteen toimintaedellytysten parantaminen mainitaan pääministeri Matti Vanhasen hallitusohjelmassa yhtenä liikennepoliitiikan tavoitteena. On myös selvitetty, että automaattisen liikennevalvonnan menetelmät soveltuvat hyvin linja-auto- ja raitiovaunukaistalla ajoa koskevien säännösten noudattamisen valvontaan.

Uuden menettelyn soveltamista voidaan harkita ulotettavaksi myös muihin rikesakko rikkomuksiin. Tehtyjen selvitysten mukaan muun muassa ajoneuvoetäisyyksiä ja turvalaitteiden käytön valvontaa voidaan menetelmien kehittyessä ja monipuolistuessa valvoa automaattisesti. Automaattivalvonta soveltuu myös liikennevalojen noudattamisen valvomiseen. Punaista liikennevaloa päin ajaminen ei kuitenkaan ole rikesakko rikkomuksista annetussa asetuksessa (610/1999) tarkoitettu vähäinen rikkomus, josta olisi mahdollista määrätä rikesakkoa, vaan rikesakko rikkomusta vakavampi liikenne rikos, josta ajoneuvon kuljettajalle voi seurata vain rikesakkoa ankarampi rangaistus.

On perusteltua, että uuden menettelyn käyttöä aluksi rajataan tarkoin harkittuihin tapauksiin. Muiden kuin edellä ehdotettujen rikesakko rikkomusten käsittelyn muuttamiseen ei tällä hetkellä ole liikennepoliittisista tai turvallisuusnäkökohdista johtuvaa erityistä perustetta. Sen vuoksi menettelyä ei tässä vaiheessa ehdoteta ulotettavaksi muihin kuin edellä mainittuihin rikkomuksiin. Uudesta

menettelystä ja myös valvonnan teknisistä toteuttamistavoista saatujen kokemusten pohjalta säännösten soveltamisalaa voidaan myöhemmin esittää laajennettavaksi muihin liikenne rikkomuksiin, jos siihen on tarvetta.

3.1.3. Tiedoksiantomenettelyn yksinkertaistaminen

Ehdotettujen säännösten mukaan uudessa menettelyssä annettu rikesakkomääräys voitaisiin lähettää rikesakkomääräyksen saaneelle tavallisella kirjeellä ilman vaatimusta rikosasioissa noudatettavasta tiedoksiannosta. Myös tiedoksiantosäännöksen tarkoituksena on mahdollistaa nopea, halpa ja voimavaroja säästävä menettely. Säännös kuitenkin olisi nykyisiä tiedoksiantotapoja epävarmempi, koska saantitodistusta tai muutakaan todistusta rikesakkomääräyksen vastaanottamisesta ei vaadittaisi. Siten säännös voisi johtaa tilanteeseen, jossa henkilö ei ole saanut tiedoksi rikesakkoa. Tällaiset tapaukset kuitenkin käytännössä olisivat ilmeisen harvinaisia. Ajoneuvohallintokeskus saa päivitetyt osoitetiedot automaattisesti väestörekisterikeskukselta, joten sillä on ajan tasalla olevat tiedot niiden rekisteriin merkittyjen henkilöiden osoitteista, jotka ovat lain mukaisesti tehneet muuttoilmoituksen väestörekisterikeskukselle. Oikeusturvan takeeksi 2 a lukuun kuitenkin ehdotetaan otettavaksi säännös, jonka mukaan rikesakkomääräyksen saaneelle, joka ei ole määräajassa voinut vastustaa saamaansa rikesakkoa, olisi hakemuksesta palautettava menetetty määräaika. Säännöksellä varmistettaisiin se, ettei kenellekään aiheutuisi oikeudenmenetystä siksi, että rikesakkomääräystä ei ole saatu tiedoksi. Tiedoksianto voisi siten tapahtua tavallisella kirjeellä oikeusturvaa vaarantamatta.

3.1.4. Uuden menettelyn vaikutus ajokielon määräämiseen

Ehdotetut muutokset eivät edellyttäisi ajokiellon määräämistä koskevan lainsäädännön muuttamista. Ajo-oikeuden haltija voidaan

tieliikennelain 75 §:n mukaisin edellytyksin määrätä ajokieltoon muun ohella silloin, kun hän on toistuvasti syyllistynyt rikesakolla rangaistaviin ylinopeusrikkomuksiin. Nämä säännökset soveltuisivat myös tapauksiin, joissa ylinopeusrikkomuksesta annettu rikesakko on määrätty uudessa, yksinkertaistetussa menettelyssä. Koska rikesakkomääräys uusien menettelysäännösten mukaan lähetettäisiin ajoneuvon rekisteriin merkitylle omistajalle tai haltijalle ja sen jääminen voimaan riippuisi siitä, vastustetaanko rikesakkoa vai ei, on tärkeää, että rikesakkomääräyksessä määräyksen saaneelle henkilölle nimenomaisesti ilmoitetaan siitä, että seurauksena rikesakkomääräyksestä, jota ei ole vastustettu, voi tieliikennelain 75 §:ssä säädetyin edellytyksin olla ajokielto.

3.1.5. Muut rikesakkolakiin ehdotetut muutokset

Rikesakkolakiin ehdotetaan tehtäväksi myös kaksi muuta muutosta. Ensinnäkin rikesakkomääräyksen tiedoksiantotapaa ehdotetaan helpotettavaksi siten, että tapauksissa, joissa syyllisyys on välittömästi rikkomuksen jälkeen todettu, rikesakko voitaisiin lähettää postitse ilman vaatimusta todisteellisesta tiedoksiannosta. Säännös täydentäisi nykyistä tiedoksiantosäännöstä. Sen tarkoituksena on nopeuttaa menettelyä ja vapauttaa poliisin voimavaroja mahdollistamalla tavallisella kirjeellä tapahtuva postitiedoksianto niissäkin tapauksissa, joissa liikenne rikkomus on havaittu perinteisessä liikennevalvonnassa ja jolloin ajoneuvo on pysäytetty. Tavallista kirjetiedoksiantoa olisi mahdollista käyttää myös sellaisten rikesakkomääräysten tiedoksiantoon, jotka annetaan sen jälkeen kun niitä on uusien menettelysäännösten mukaisessa järjestyksessä vastustettu. Edellytyksenä on, että rikkomukseen syyllistyneen henkilön syyllisyys on selvitetty tunnustuksella, jota ei ole syytä epäillä.

Toiseksi rikesakon raukeamisaikaa ehdotetaan pidennettäväksi vuoteen rikkomuksen tekopäivästä. Muutoksen tarkoituksena on varata poliisille riittävän pitkä aika rikesakkorikkomusten käsittelyä varten.

3.2. Poliisilain teknistä valvontaa koskevien säännösten tarkistaminen

Teknistä valvontaa koskeviin poliisilain 28 ja 29 §:n säännöksiin ehdotetaan tehtäväksi kaksi muutosta. Ensinnäkin teknisen valvonnan määritelmää ehdotetaan muutettavaksi siten, että teknisellä valvonnalla tarkoitettaisiin myös ajoneuvon tunnistamiseksi tehtävää valvontaa. Määritelmä mahdollistaisi teknisen valvonnan kohdistamisen ajoneuvon kuljettajan lisäksi ajoneuvon rekisterinumeron tunnistamiseen. Kuten edellä jaksossa 2.1.1. on todettu, nykyisin poliisiajoneuvossa kuljetettavalla kameralla tapahtuvan valvonnan on tulkittu jäävän teknisen valvonnan määritelmän ulkopuolelle siitä syystä, että toimenpiteen kohteena on ensisijaisesti ajoneuvo. Koska myös siirrettävällä laitteistolla tapahtuva kameravalvonta on automaattista liikennevalvontaa, on perusteltua, että siihen sovelletaan samoja säännöksiä kuin muuhunkin automaattiseen liikennevalvontaan. Määritelmän muutos myös mahdollistaisi sen, että niin sanottu matka-aika valvonta sisältyisi teknisen valvonnan sääntelyn piiriin. Siinä kuvaaminen tapahtuu kaksivaiheisesti siten, että ensimmäisessä valvontapisteessä vain rekisterinnumero kuvataan. Toisessa pisteessä kuvataan sekä rekisterinnumero että kuljettaja. Menetelmää on selostettu edellä jaksossa 2.1.2.

Toinen muutos ehdotetaan tehtäväksi teknisen valvonnan edellytyksiä koskevaan 29 §:ään. Teiden varsille asennetuissa valvontapylväissä olevien kameroiden avulla tapahtuvasta kiinteästä valvonnasta ilmoitetaan etukäteen nykyisin poliisilain 29 §:ssä edellytetyn mukaisesti. Valvonnasta ilmoittaminen etukäteen lisää merkittävästi kuljettajan tietoisuutta kiinnijäämisriskistä, minkä automaattista liikennevalvontaa EU-maissa koskevan ESCAPE (Enhanced safety coming from appropriate police enforcement) -tutkimuksen mukaan on todettu olevan keskeisin ylinopeuksia hillitsevä tekijä. Etukäteisilmoittamisen on todettu myös lisäävän automaattisen liikennevalvonnan yleistä hyväksyttävyyttä. Siksi ilmoittamisesta ei tulisi kokonaan luopua. Toisaalta siirrettävässä valvonnassa ehdoton vaatimus etukäteisilmoittamisesta vaikeuttaisi valvontalaitteiston siir-

tämistä nopeasti valvontakohteesta toiseen. Koska teknistä valvontaa koskevat säännökset on tarkoitus ulottaa myös siirrettävän valvonnan tilanteisiin, poliisilain 29 §:ään ehdotetaan tehtäväksi muutos, jonka mukaan teknistä valvontaa voitaisiin liikenneerikosten selvittämiseksi suorittaa siitä ennalta ilmoittamatta, jollei valvontaa suoriteta kiinteällä valvontalaitteistolla. Kiinteästä valvonnasta siis tulisi edelleen ilmoittaa. Mahdollisuus poiketa etukäteisilmoittamisesta ulottuisi niihin siirrettävän valvonnan tilanteisiin, joissa valvontaa suoritetaan liikenneerikosten selvittämiseksi. Säännös tulisi käytännössä sovellettavaksi automaattiseen liikennevalvontaan eikä se koskisi muuta 28 §:ssä määriteltyä teknistä valvontaa.

Yksityisyyden suojan kannalta ehdotetut muutokset eivät laajentaisi poliisin toimivaltuuksia nykyisestä. Ajoneuvon tunnistamisen mahdollistava määritelmän laajennus ei kohdistuisi henkilöön, vaan tunnistettavaan ajoneuvoon. Mahdollisuus poiketa etukäteisilmoittamisesta ei merkitsisi muutosta siihen, mikä jo tällä hetkellä on sallittua, koska siirrettävä valvonta tulkitaan nykyisin niin sanotuksi perinteiseksi liikennevalvonnaksi, josta ei tarvitse ilmoittaa etukäteen. Jäljempänä selostetun mukaisesti uusien menettelysäännösten mukaan postitse lähetettävään rikesakkomääräykseen ei tarvitsisi liittää valokuvaa, jolloin vaarana ei myöskään olisi se, että menettelyssä käytettäisiin sivullisista otettuja valokuvia. Toisaalta niissä tapauksissa, joissa rikesakkomääräykseen liitettäisiin valokuva, menettely etenisi kuten nykyisinkin eli siten, että valokuvasta peitetään muiden kuin rikkomuksesta epäiltyjen kuvat. Käytettäessä kameravalvontaa ylinopeusrikkomusten selvittämiseksi ongelmaa yksityisyyden suojan kannalta ei ole myöskään siksi, että valvonta kohdistuu vain ylinopeusrikkomukseen syylistyneisiin henkilöihin. Edellä jaksossa 2.1.2. selostetun mukaisesti automaattisen liikennevalvonnan järjestelmät on ohjelmoitu siten, että valvontakamera laukeaa vain, kun nopeusrajoitus on ylitetty. Siten valvonta ei kohdistuisi muihin kuin ylinopeutta ajaviin henkilöihin. Tilannetta voidaan tältä osin verrata esimerkiksi rikoslain salakatselusäännöksiin, joita säädettäessä on katsottu, että yksityisyyden suojaa ei nauti henkilö, joka

on luvattomasti tunkeutunut toisen kotirauhan piiriin (HE 184/1999 vp).

3.3. Ajoneuvolakiin ja ajoneuvoliikenne-rekisterilakiin ehdotetut muutokset

Niin kuin edellä on todettu, rikesakko voidaan määrätä vain luonnolliselle henkilölle. Nykyisin ajoneuvon kuljettajana toiminut luonnollinen henkilö selvitetään myös silloin, kun rikkomus on tehty oikeushenkilön nimissä olevalla ajoneuvolla. Uutta menettelyä, jossa rikesakkomääräys annettaisiin ajoneuvon kuljettajaa selvittämättä ajoneuvon rekisteriin merkitylle omistajalle tai haltijalle, ei siten voitaisi soveltaa silloin, kun rikkomukseen on käytetty pelkästään oikeushenkilön nimiin rekisteröityä ajoneuvoa. Tämä olisi epäkohta paitsi liikenneturvallisuuden kannalta, myös perustuslain 6 §:ssä turvautun yhdenvertaisuusperiaatteen kannalta, johon muun ohella sisältyy vaatimus samanlaisesta kohtelusta samanlaisissa tapauksissa. Tilanne myös saattaisi johtaa siihen, että ajoneuvoja ryhdyttäisiin rekisteröimään pelkästään oikeushenkilön nimiin, jotta ylinopeussakoilta vältyttäisiin.

Oikeushenkilön rangaistusvastuun edellytyksistä säädetään rikoslain 9 luvussa. Luvun 2 §:n mukaan oikeushenkilö voidaan tuomita yhteisösakkoon, jos sen lakimääräiseen toimielimeen tai muuhun johtoon kuuluva taikka oikeushenkilössä tosiasiallista päätösvaltaa käyttävä on ollut osallinen rikokseen, sallinut rikoksen tekemisen tai jos oikeushenkilön toiminnassa ei ole noudatettu vaadittava huolellisuutta tai varovaisuutta rikoksen ehkäisemiseksi. Luvun 3 §:ssä säädetään siitä, milloin rikos katsotaan oikeushenkilön toiminnassa tehdyksi. Yhteisösakon rahamäärä on vähintään 850 euroa ja enintään 850 000 euroa (5 §). Yhteisösakkoon tuomitsemisen edellytyksenä on, että se on rikoslaissa säädetty rikoksen seuraamukseksi. Oikeushenkilön rangaistusvastuu on rikoslaissa ulotettu tiettyihin vakaviin rikoksiin. Rikosten lievät tekemuodot on jätetty rangaistusvastuun ulkopuolelle. Pääasiallisena syynä on se, että oikeushenkilön rangaistusvastuun edellytysten selvittäminen vaatisi suhteettoman paljon voimavaroja seuraamuksen laatuun nähden. Yhteisösakko voi olla ylipää-

tään perusteltua vain rikoksissa, joissa moittitava menettely yhteisön toiminnassa muodostuu monen yhteisössä toimivan henkilön päätöksenteon, toimenpiteiden tai laiminlyöntien kokonaisuudesta. Tällaista vuorovaikutuksellista toimintaa on usein vaikea palauttaa yksittäisen henkilön teoksi tai laiminlyönniksi. Liikenne rikosten kriminalisoinneilla pyritään vaikuttamaan ensisijassa kuljettajana toimivaan yksilöön. Edellä sanotuista syistä oikeushenkilön rangaistusvastuuta ei olisi järkevää ulottaa myöskään liikenne rikkomuksiin. Säännöksillä ei toisaalta olisi toivottua ennaltaestävää vaikutusta, jos seuraamus jäisi ajoneuvon haltijana olevan oikeushenkilön maksettavaksi ilman, että ajoneuvon kuljettaja saisi rikkomuksestaan palautetta. Ehdotetuilla säännöksillä pyritään siihen, että rikkomuksesta viime kädessä vastaisi ajoneuvon kuljettaja.

Esityksessä ehdotetaan ajoneuvolain muuttamista siten, että niissä tapauksissa, joissa auto on rekisteröity pelkästään oikeushenkilön nimiin, autolle olisi ilmoitettava rekisteriin merkittäväksi luonnollinen henkilö, joka olematta auton omistaja tai haltija, on auton pääasiallinen kuljettaja tai henkilö, jolla on tiedot auton kuljettajista. Koska rekisteriin merkitään jo nykyisin erikseen ajoneuvon omistaja ja haltija, tulee ajoneuvon tässä ehdotuksessa tarkoitettu pääasiallinen kuljettaja tai henkilö, jolla on tiedot auton käyttäjästä, merkitä rekisteriin uudella nimellä. Rekisteriteknisistä syistä tällainen henkilö merkittäisiin ajoneuvoliikennerekisteriin nimellä käyttövastaava.

Koska tällainen henkilö merkittäisiin rekisteriin käyttövastaavaksi, ei hänelle myöskään koituisi eräistä muista laeista johtuvia nimenomaan ajoneuvon haltijaan kohdistuvia velvoitteita.

Ehdotetut muutokset voisivat muutenkin edistää rekisteröintisäännösten velvoitteiden noudattamista. Jaksossa 2.1.5. selostetun mukaisesti ilmoittamiskäytäntö nykyisin vaihtelee. Esimerkiksi työsuhteautojen kohdalla rekisteriin merkitään usein omistajaksi tai haltijaksi vain yritys, mutta ei luonnollista henkilöä, joka ajoneuvoa yrityksessä pääasiallisesti käyttää ja joka siis tosiasiaa on ajoneuvon haltija.

Seurauksena ehdotetuista säännöksistä toi-

saalta olisi se, että rikesakkomääräys saatettaisiin lähettää rekisteriin merkitylle henkilölle, jolla on tiedot autoa käyttävistä henkilöistä, mutta joka itse ei ole ajoneuvoa kuljettanut. Kuten rikesakkolain muutosten perusteluissa on todettu, tällöin asianomainen henkilö voisi yksinkertaisella ilmoituksella poliisille vapautua maksuvelvollisuudestaan ja samalla selvittää, kuka autoa oli kuljettanut. Lopullista oikeudenmenetystä rikesakkomääräyksen tiedoksisaaneelle ei aiheutuisi myöskään rikesakkolakiin ehdotetun ylimääräisen muutoksenhakusäännöksen johdosta.

Ajoneuvolakiin ehdotetut muutokset edellyttävät myös ajoneuvoliikennerekisterilain tarkistamista niiden tietojen osalta, joita rekisteriin saa tallettaa. Ajoneuvoliikennerekisterilakia ehdotetaan myös muutettavaksi siten, että rekisteriin voitaisiin tallettaa tiedot käytöstä vastaavasta silloin, kun auton omistaja tai haltija eivät kumpikaan ole luonnollisia henkilöitä.

4. Esityksen vaikutukset

4.1. Uusien menettelysäännösten vaikutukset liikenneturvallisuuteen

Automaattisen liikennevalvonnan on todettu vähentävän ajonopeuksia ja siten parantavan liikenneturvallisuutta. Valvonnan ajonopeuksia alentava vaikutus perustuu ennen muuta kiinnijäämisriskin lisääntymiseen. Automaattivalvonnan liikenneturvallisuusvaikutukset ilmenevät eniten henkilövahinko- ja onnettomuuksien vähenemisenä.

Rikesakkomenettelyn yksinkertaistaminen esityksessä ehdotetulla tavalla mahdollistaisi sen, että liikenneriikkomuksista annettava rikesakko voitaisiin määrätä nykyistä joustavammin ja nopeammin. Siten mahdollistettaisiin automaattisen liikennevalvonnan laajentaminen valtioneuvoston periaatepäätöksen mukaisesti. Tavoitteena on, että liikenneriikoksiin puuttumisen kynnystä voitaisiin alentaa ja kiinnijäämisriskiä lisätä poliisin voimavaroja lisäämättä. Vapauttamalla poliisin voimavaroja olisi myös mahdollista keskittää nykyistä tehokkaammin liikenteen valvontaan ja vakavien liikenneriikosten selvittämiseen.

4.2. Uusien menettelysäännösten henkilöstövaikutukset

Ehdotetut menettelysäännökset vähentäisivät poliisin työmäärää, koska ajoneuvon kuljettajaa ei tarvitsisi selvittää, ellei rikesakkomääräyksen saanut vastusta saamaansa rikesakkoa. Tämä työvaihe rikesakon määräämismenettelyssä siten jäisi pois. Poliisin kokonaistyömäärää vähentäisi myös se, että uusia menettelysäännöksiä voitaisiin automaattisen liikennevalvonnan lisäksi soveltaa muulla tavalla ajoneuvoa pysäyttämättä havaittujen liikenneriikkomusten käsittelyyn sekä mahdollisuus lähettää rikesakkomääräys rikesakkomääräyksen saaneelle tiedoksi postitse ilman vaatimusta todisteellisesta tiedoksiannosta. Poliisin työmäärää vähentävä vaikutus näkyisi ennen muuta siinä, että poliisimiesten työpanosta liikenneriikkomusten käsittelyyn tarvittaisiin nykyistä vähemmän. Rikesakkomääräysten kirjoittamiseen ja lähettämiseen liittyvät hallinnolliset tehtävät voisi pääosin hoitaa toimistohenkilökunta. Uusien menettelysäännösten vaikutus toimistohenkilökunnan työmääriin riippuisi muun ohella siitä, kuinka automatisoidusti rikesakkomenettely voitaisiin hoitaa. Rikesakkomääräyksen antajan allekirjoitus vaadittaisiin edelleen, mutta allekirjoitus voisi tapahtua koneellisesti. Se mahdollistaisi rikesakkomääräysten lähettämiseen liittyvän yhteistyön niin sanottuna E-kirjeenvaihtona poliisiviranomaisen ja postin välillä.

Tarkemmin työmäärän säästöä on vaikea arvioida, koska se edellyttäisi myös tietoa siitä, paljonko ylinopeusriikkomuksia tehdään. Jonkinlaisena suuntaa antavana arviona voidaan pitää liikenne- ja viestintäministeriön teettämää selvitystä liikenteen kameravalvonnan haltijavastuun toteuttamisvaihtojen vertailusta (2003). Selvityksessä arvioitiin, että rikesakko ja vastustamisvelvollisuusjärjestelmä vähentäisi rikkeiden havaitsemisen ja käsittelyn vaatimaa henkilötyömäärää lähes kolmanneksen nykyisestä. Arvio ei kuitenkaan anna luotettavaa kuvaa todellisesta työmäärien säästöstä ennen muuta siksi, että arviota tehtäessä ei ollut tarkoin selvillä se, miten rikesakkolain menettelysäännöksiä ehdotetaan muutettaviksi.

4.3. Automaattisen liikennevalvonnan ja uusien menettelysäännösten taloudelliset vaikutukset

Rikesakkolain muuttamisesta ei sellaiseen suoraan aiheutu kustannuksia valtiontaloudelle. Rikesakkolakiin ehdotettavat muutokset vasta mahdollistavat automaattisen liikennevalvonnan lisäämisen taloudellisestikin tehokkaalla tavalla. Valvonnan tosiasiallinen lisääminen vasta aiheuttaa laitehankintojen johdosta kustannuksia. Automaattisen liikennevalvonnan käyttökustannukset ovat tavanomaiseen valvontaan verrattuna edullisia. Tavanomaisen nopeusvalvonnan käyttökustannusten on todettu olevan yli kahdeksan kertaa automaattista valvontaa kalliimpaa. Kiinteillä valvontaosuuksilla käytettävä kameralaitteisto maksaa noin 40.000 euroa ja yksi valvontapylväs laitekoteloineen noin 7.000 euroa. Valvontapylväitä on tyypillisesti 8—12 yhtiä kameraa kohti. Siirrettävällä valvontalaitteistolla tapahtuva valvonta on jonkin verran edullisempaa. Arvioiden mukaan yksi valvontalaitteisto maksaa noin 60.000 euroa. Automaattivalvonnan investointikustannuksiksi 800 kilometrin tieosuusilta on arvioitu noin 4,4 miljoonaa euroa.

Liikennevalvonnan tehostamisen seurauksena liikennetrikkeleiksi määrättävien sakkojen voidaan arvioida jonkin verran lisääntyvän. Rikesakkojen ja sakkotulojen rahamääriä on selvitetty edellä jaksossa 2.1.4. Sakkotulojen mahdolliset muutokset riippuvat monesta eri tekijästä, kuten sakotuskynnyksestä ja siitä, kuinka paljon ylinopeuksia ajetaan. Esityksen tarkoituksena ei ole pyrkiä lisäämään sakkotuloja, vaan luoda edellytykset liikenneturvallisuuden parantamiselle siten, että ylinopeudet vähenisivät.

4.4. Vaikutukset ajoneuvojen rekisteröintiin

Ajoneuvojen rekisteröintiä koskevien säännösten muuttaminen ehdotetulla tavalla lisääisi etenkin säännösten voimaantulon ja soveltamisen alkuvaiheessa rekisterinpitäjän työmäärää. Kuten jaksossa 3.3. on selostettu, niissä tilanteissa, joissa ajoneuvon rekisteriin merkitty omistaja tai haltija ei ole luonnollinen henkilö, rekisteriin olisi ilmoitettava

merkittäväksi luonnollinen henkilö, joka on auton pääasiallinen kuljettaja tai jolla on tiedot auton kuljettajista. Muutos lisääisi jonkin verran hallinnollisen työn määrää myös niissä oikeushenkilöissä, joita ehdotettu muutos koskee. Rekisteröinti-ilmoituksista perittäin valtion maksuperustelain (150/1992) nojalla annetun liikenne- ja viestintäministeriön asetuksessa 1260/2001 määrättyt maksut. Liitteettömän rekisteröinti-ilmoituksen rekisteröimisestä aiheutuvat kustannukset ovat noin 9—10 euroa.

Pelkästään oikeushenkilöiden omistamien tai hallinnassa olevien autojen lukumääriä on selostettu edellä jaksossa 2.1.5. Esityksessä ehdotetaan, että silloin, kun autolle ei lain voimaantullessa ole merkitty rekisteriin luonnollista henkilöä omistajaksi tai haltijaksi, käyttövästavaa olisi ilmoitettava perus-, muutos- tai uudelleenrekisteröintien yhteydessä. Siten ylimääräisiä kustannuksia ei siirtymävaiheessa aiheutuisi käyttövästavaan ilmoittamisesta, koska tämä ilmoitus voitaisiin tehdä muiden rekisteröintien yhteydessä.

Käyttövästavaa koskevan tiedon lisääminen ajoneuvoliikennerekisteriin edellyttäisi kuitenkin Ajoneuvohallintokeskuksen ylläpitämän rekisterin muuttamista. Tietojärjestelmämuutoksen kustannukset Ajoneuvohallintokeskukselle olisivat arvion mukaan noin miljoona euroa. Työ tehtäisiin muista käynnissä olevista tietojärjestelmämuutoksista erillisenä ja se valmistuisi vuoden 2008 alkuun mennessä. Tietojärjestelmän muutoskustannukset ja uuden tiedon vaikutuksista aiheutuvat ylläpitokustannukset otettaisiin huomioon Ajoneuvohallintokeskuksen suoritteiden hinnoittelussa.

Ajoneuvohallintokeskukselta saatujen tietojen mukaan vuosittain tehdään noin 2.000.000 rekisteröinti-ilmoitusta. Niistä auton omistajaa tai haltijaa koskevia ilmoituksia on tehty noin 1.400.000—1.500.000 vuodessa. Autokanta on tällä hetkellä noin 2.700.000 autoa. Ajoneuvohallintakeskus on näiden rekisteröinti-ilmoitusten määrien perustella arvioinut, että noin kolmessa vuodessa muutosten voimaantulosta valtaosalle oikeushenkilön omistamista tai hallinnassa olevista henkilöautoista olisi saatu rekisteröityä käyttövästavaa. Muiden kuin henkilöautojen rekisteritietojen on arvioitu päivittyvän

hieman hitaammin. Arviot ovat suuntaa antavia ja perustuvat keskiarvoihin.

5. Asian valmistelu

Valtioneuvoston periaatepäätöksen mukaisesti jaksossa 3.1. selostettuja vaihtoehtoja ajoneuvon haltijavastuun toteuttamiseksi selvitettiin 14 päivänä kesäkuuta 2001 valmistuneessa oikeusministeriön asettaman työryhmän mietinnössä.

Oikeusministeriö asetti 15 päivänä tammi-kuuta 2003 uuden työryhmän valmistelevaan lainsäädäntöä ajoneuvon haltijan vastuun toteuttamiseksi. Työryhmän toimeksiannon mukaan rikesakkomenettelyä tulee ehdottaa yksinkertaistettavaksi siten, että rikesakko-määräys voitaisiin antaa ajoneuvon haltijalle, jonka tulisi vastustaa saamaansa rikesakkoa siitä vapautuakseen. Uutta menettelyä tulisi soveltaa rikesakolla rangaistaviin ylinopeus-rikkomuksiin. Työryhmän oli lisäksi selvitettävä mahdollisuudet soveltaa uusia menettelysäännöksiä muihin vähäisiin liikenne-rikkomuksiin sekä edellytykset siirtää valvonta-tehtäviä valtiolta kunnille. Lisäksi työryhmän tuli selvittää eräitä muita automaattiseen liikennevalvontaan liittyviä kysymyksiä, kuten sitä, tulisiko automaattisesta liikennevalvon-nasta ilmoittamisesta etukäteen luopua sekä sitä, edellyttävätkö uudet menettelysäännök-set muutoksia muuhun lainsäädäntöön, kuten ajoneuvojen rekisteröintiä koskeviin säännöksiin.

Työryhmässä myös selvitettiin sitä, millä edellytyksillä automaattiseen liikennevalvon-taan sekä uuteen rikesakkomenettelyyn liit-tyviä tehtäviä voitaisiin siirtää poliisilta kun-nille tai Tiehallinnolle. Selvityksen aikana kuultiin sisäasiainministeriön kuntaosaston, Tiehallinnon, Suomen Kuntaliiton ja suurim-pien kaupunkien näkemyksiä asiasta. Selvi-tys sisältyy työryhmän mietintöön.

Työryhmä luovutti rikesakkomenettelyn yksinkertaistamista automaattisessa liikenne-valvonnassa koskevan mietinnön (Oikeusmi-nisteriö, työryhmämietintö 2003:7) oikeus-ministeriölle kesäkussa 2003. Mietinnöstä pyydettiin lausunnot 46 viranomaiselta, tuo-mioistuimelta, järjestöltä ja asiantuntijalta, joista 35 antoi lausunnon.

Tähän esityksen sisältyvät ehdotukset on valmisteltu työryhmän mietinnön ja siitä saa-dun lausuntopalautteen pohjalta oikeusminis-teriön virkatyönä.

6. Muita esitykseen vaikuttavia seikkoja

Eduskunnassa on käsiteltävänä hallituksen esitys poliisilain ja eräiden siihen liittyvien lakien muuttamiseksi (HE 266/2004 vp). Siinä ehdotetaan muun ohella poliisilain 28 §:n 1 kohdassa olevan teknisen valvonnan määritelmäsäännöksen rajaamista siten, että teknis-tä valvontaa olisi jatkuva tai toistuva yleis-öön, ajoneuvojen kuljettajiin, jalankulkijoi-hin tai ajoneuvoihin kohdistuva, teknisellä laitteella tapahtuva katselu tai kuuntelu sekä äänen tai kuvan automaattinen tallentaminen.

Tässä esityksessä ehdotettuun 28 §:n 1 kohtaan ei esitetä vastaavaa rajausta. Lain-säädäntöä ajoneuvon haltijan vastuun toteut-tamiseksi valmistellut työryhmä on pohtinut teknisen valvonnan määritelmää ja päätyntä tässä esityksessä ehdotettuun säännökseen. Tässä esityksessä ehdotettu teknisen valvon-nan säännös soveltuisi ajoneuvoihin kohdis-tuvaan automaattisen liikennevalvontaan yk-sityiskohtaisten perustelujen jaksossa 1.2. esitetyn mukaisesti. Se ei myöskään muilta osin supistaisi teknisen valvonnan määritel-mää nykyisestä.

Ajoneuvolakiin ja ajoneuvoliikennerekiste-ristä annettuun lakiin ehdotettujen lainmuu-tosten voimaantulo on riippuvainen ajoneu-vohallintokeskuksen tietoliikennejärjestelmi-en uudistamishankkeista. Ajoneuvohallinto-keskuksessa on käynnissä laaja tietoliikenne-järjestelmien uusimishanke, niin sanottu PALKO-hanke. Jos tässä esityksessä esitetyn käyttövästään rekisteröinnin mahdollista-miseksi tarvittavat tietojärjestelmämuutokset tehtäisiin nykyjärjestelmään, samat muutok-set olisi tehtävä myöhemmin uudelleen ra-kenteilla oleviin järjestelmiin. Jos taas muu-tokset tehtäisiin toteuttamisvaiheessa oleviin järjestelmiin, vaarana olisi se, että muutoksia ei voitaisi tehdä PALKO-hankkeen talousar-vion puitteissa. Ajoneuvohallintokeskuksen mukaan tietoliikennejärjestelmät saadaan vastaamaan tässä esityksessä ehdotettujen re-

kisteröintimuutosten edellyttämiä vaatimuksia vasta meneillään olevien uudistusten valmistumisen jälkeen. Siten uusia säännöksiä voitaisiin ryhtyä soveltamaan vasta vuo-

den 2007 jälkeen. Tämän vuoksi rekisteröintisäännökset ehdotetaan tulemaan voimaan vuoden 2008 alussa.

YKSITYISKOHTAISET PERUSTELUT

1. Lakiehdotusten perustelut

1.1. Laki rikesakkomenettelystä

2 luku. Rikesakon määrääminen

8 §. Pykälässä säädetään nykyisin rikesakkomääräyksen tiedoksiannosta. Sen mukaan rikesakkomääräys annetaan rikkojalle tiedoksi heti tai, jollei se ole mahdollista, siten kuin oikeudenkäymiskaaren 11 luvussa säädetään tiedoksiannosta rikosasioissa.

Pykälään ehdotetaan lisättäväksi uusi 2 momentti, jonka mukaan sen estämättä, mitä 1 momentissa säädetään, rikesakkomääräys voitaisiin lähettää rikkomukseen syyllistyneelle postitse tavanomaisella kirjeellä edellyttäen, että kyseessä on moottorikäyttöisellä ajoneuvolla tehty liikenne rikkomus, johon syyllistyneen henkilöllisyys on välittömästi todettu. Säännös mahdollistaisi tiedoksianton tavallisella kirjeellä ilman vaatimusta todisteellisesta tiedoksiannosta niissä tilanteissa, joissa ajoneuvon kuljettaja on todettu perinteisessä liikennevalvonnassa.

Tavanomaista on, että perinteisessä liikennevalvonnassa pysäytetään rikkomuksiin syyllistyneet ajoneuvot ja rikesakkomääräykset kirjoitetaan heti ja annetaan rikkomukseen syyllistyneelle. Tätä tilannetta koskee pykälän nykyinen 1 momentti, jota ei ehdoteta muutettavaksi. Perinteisessä liikennevalvonnassa saattaa kuitenkin esiintyä käytännössä tilanteita, joissa rikkomuksiin syyllistyneiden suuren lukumäärän vuoksi tai muusta syystä ei ole mahdollista tai tarkoituksenmukaista kirjoittaa rikesakkomääräystä heti kiinnijäämistilanteessa. Nykyisen lain mukaan tällaisessa tilanteessa rikesakkomääräys tulisi antaa jälkeenpäin tiedoksi rikkomukseen syyllistyneelle siten kuin oikeudenkäymiskaaren 11 luvussa säädetään eli todisteellisesti.

Ehdotettu säännös mahdollistaisi esimerkiksi sen, että liikenne rikkomukseen käytetty ajoneuvo rikkomuksen jälkeen pysäytettäisiin,

ajoneuvon kuljettaja sekä ajokortti kuvattaisiin ja rikkomuksesta epäiltyä kuultaisiin, mutta rikesakkomääräys lähetettäisiin hänelle postitse jälkikäteen. Menettely helpottaisi ja nopeuttaisi liikennevalvonnan toteuttamista ja mahdollistaisi eräissä tapauksissa useampiin rikkomuksiin puuttumisen vähemmillä poliisivoimilla. Menettelyn käyttäminen edellyttäisi sitä, että rikkomukseen syyllistyneen henkilöllisyys on rikkomuksen tapahduttua välittömästi todettu. Syyllisyyskysymys ei siten saisi olla epäselvä tai vain erilaisen todistelun varassa.

Ehdotuksen mukaan asianomainen rikesakkomääräys voitaisiin lähettää henkilön ilmoittamaan taikka ajoneuvoliikennerekisteristä ilmenevään osoitteeseen. Kun ajoneuvo pysäytetään ja kuljettajan henkilöllisyys todetaan, poliisi voisi samalla tiedustella kuljettajan osoitetta, johon rikesakko voidaan lähettää. Jos kuljettajan osoitetta ei selvitetä, rikesakkomääräys voitaisiin lähettää rikkomukseen syyllistyneen ajoneuvoliikennerekisteristä ilmenevään osoitteeseen.

Tarkoituksena ei ole, että rikesakkomääräyksiä voitaisiin lähettää postitse pitkänkin ajan kuluttua todetusta liikenne rikkomuksesta. Ehdotuksen mukaan rikesakkomääräys olisi näissä tilanteissa lähetettävä viipymättä ja viimeistään kahden viikon kuluessa rikkomuksen tekopäivästä. Mikäli rikesakkomääräystä ei ole tätä ajankohtaa ennen saatu postin kuljettavaksi ja se edelleen halutaan antaa tiedoksi, olisi noudatettava 1 momentin pääsääntöä.

Ehdotuksen mukaan asianomaisen henkilön katsottaisiin saaneen rikesakkomääräyksestä tiedon seitsemäntenä päivänä sen jälkeen, kun se on annettu postin kuljetettavaksi. Rikesakkomääräykseen olisi ehdotuksen mukaan merkittävä päivä, jona se on annettu postin kuljetettavaksi.

Koska ehdotettava tiedoksiantotavan lievennys koskisi vain tilanteita, joissa rikkomukseen syyllistyneen syyllisyydestä ei ole epäselvyyttä, ei olisi tarpeen säätää tältä osin

erityisiä oikeusturvakeinoja rikesakon saaneelle henkilölle. Näissä tilanteissa rikesakon maksamiseen ja saattamiseen käräjäoikeuden käsiteltäväksi noudatettaisiin normaaleja rikesakkoa koskevia lainkohtia.

10 §. Rikesakon raukeamisaikaa ehdotetaan pidennettäväksi siten, että rikesakko raukeaisi, jollei rikesakkomääräystä ole annettu tiedoksi vuoden kuluessa rikkomuksen tekopäivästä. Muutoksen tarkoituksena on varata poliisille riittävä aika rikesakkorikkomusten käsittelyyn. Nykyinen kolmen kuukauden raukeamisaika on käytännössä osoittautunut liian lyhyeksi. Se on ollut osasyynä siihen, ettei vähäisiin ylinopeuksiin ole puututtu. Määräajan pidentäminen on perusteltua myös johdonmukaisuussyistä jäljempänä selostettuun 2 a lukuun ehdotettujen vastustamiselle ja ylimääräiselle muutoksenhauille varattujen määräaikaohjelmien johdosta. Vuoden määräaika mahdollistaisi sen, että esitutkinta voitaisiin suorittaa ja rikesakko määrätä siinäkin tapauksessa, että rikesakkomääräystä vastustetaan sillä perusteella, että henkilö ei ole toiminut rikkomukseen käytetyn ajoneuvon kuljettajana. Tällöin poliisilla tulee olla riittävästi aikaa kuljettajan henkilöllisyyden selvittämiseen ja rikesakon määräämiseen sekä tiedoksiantamiseen. Rikesakkomääräys tulee voida antaa myös siinä tapauksessa, että menetetyt määräajan palauttamista olisi haettu 13 i §:n nojalla sillä perusteella, että rikesakkomääräystä ei ole saatu tiedoksi.

2 a luku. **Menettely rikesakon määräämiseksi ajoneuvoa pysäyttämättä havaituista liikenne rikkomuksista**

13 a §. Pykälässä säädettäisiin 2 a luvun soveltamisesta. Luvun säännöksiä voitaisiin soveltaa pykälän 1 ja 2 kohdassa tarkoitettujen rikesakkorikkomusten käsittelyyn, jotka on havaittu ajoneuvoa pysäyttämättä. Pääasiassa kyseeseen tulisivat rikkomukset, jotka ovat paljastuneet automaattisessa liikennevalvonnassa. Automaattisella liikennevalvonnalla tarkoitettaisiin poliisilain 28 ja 29 §:n teknistä valvontaa koskeviin säännöksiin perustuvaa valvontaa. Automaattisen liikennevalvonnan menetelmiä ja laajuutta on

selostettu yleisperustelujen jaksossa 2.1.2. Se, että uudet säännökset voisivat tulla sovellettaviksi automaattisessa liikennevalvonnassa havaittujen rikkomusten käsittelyyn, on perusteltua siksi, että automaattisessa liikennevalvonnassa rikkomukseen käytettyä ajoneuvoa ei yleensä pysäytetä heti rikkomuksen tapahduttua. Vastaavanlaista tarvetta ei ole niissä tilanteissa, joissa rikkomus havaitaan perinteisessä, niin sanotussa manuaalisessa liikennevalvonnassa, jossa ajoneuvo pysäytetään ja kuljettaja selvitetään heti rikkomuksen tapahduttua. Luvun säännöksiä kuitenkin voitaisiin soveltaa myös muutoin ajoneuvoa pysäyttämättä havaittujen rikkomusten käsittelyyn. Säännös täydentäisi nykyisiä menettelysäännöksiä mahdollistamalla sen, että myös perinteistä liikennevalvontaa voitaisiin suorittaa poliisin voimavaroja säästävasti siten, että ajoneuvoa ei aina tarvitsisi välttämättä pysäyttää. Sääntelyssä on muutenkin perusteltua niin sanottu tekniikkaneutraalisuus eli se, että lain soveltamismahdollisuuksia ei rajata teknisen valvontatavan perusteella. Jättämällä säännösten soveltamisala valvontatavan osalta avoimeksi myös välttämättäisiin tulkintaristiriidoilta, joita käytännössä saattaisi aiheutua pohdittaessa sitä, onko valvontamenetelmää pidettävä poliisilain teknistä valvontaa koskevien säännösten mukaisena automaattisena valvontana vai ei. Säännöksessä olisi kuitenkin se raja, että 2 a luvun menettelyn soveltamisen edellytyksenä olisi se, että liikenne rikkomus on havaittu ajoneuvoa pysäyttämättä. Tämä raja johtuu menettelyn luonteesta, koska uusien säännösten mukainen menettely käynnistyy ajoneuvon kuljettajaa selvittämättä. Silloin, kun ajoneuvo pysäytetään heti rikkomuksen jälkeen, selvitetään samalla ajoneuvon kuljettaja eikä tarvetta 2 a luvun mukaiselle menettelylle ole. Tällöin rikesakko määrättäisiin 2 luvussa säädetyssä menettelyssä.

Uusi menettely ei koskisi kaikkia automaattisessa liikennevalvonnassa havaittuja rikesakkorikkomuksia, vaan yleisperustelujen jaksossa 3.1.2. selostetuista perusteista kyseeseen tulisi ensinnäkin nopeusrajoituksen ylittäminen enintään 20 kilometrillä tunnissa (1 kohta). Teko on määritelty rikesakkorikkomukseksi rikoslain 2 a luvun 9 §:n nojalla annetun asetuksen (610/1999), jäljempänä ri-

kesakkoasetus, 8 §:ssä. Toiseksi uusia menettelysäännöksiä voitaisiin soveltaa, kun kyse on liikennemerkkien vastaisesta ajosta linja-auto- tai raitiovaunukaistalla (2 kohta). Tielikenneasetuksen (182/1982) 19 §:n liikennemerkit 541a, 541b, 543a ja 543b osoittavat sen, mitkä kaistat ajotiestä on osoitettu linja-autoille, raitiovaunuille ja takseille. Vain joukkoliikenteelle sallittu ajo on myös voitu merkitä ryhmittymismerkein ja lisäkilvillä. Mainitut liikennemerkkirikkomukset ovat nykyisin rikesakkoasetuksen 9 §:ssä tarkoitettuja moottorikäyttöisen ajoneuvon kuljettajan liikennesääntörikkomuksia.

Pykälään ei sisältyisi viittausta rikesakkoasetuksen säännöksiin. Eduskunnan perustuslakivaliokunta on lausunnossaan PeVL 20/2002 vp pitänyt rikosoikeudellisen laillisuusperiaatteen kannalta ongelmallisena sitä, että rikesakkorikkomuksista säädetään asetuksessa ja katsonut, että rikesakkolainsäädäntöä olisi tarpeen tältä osin tarkistaa. Jotta sääntely vastaisi perustuslakivaliokunnan kantaa, laissa mainittaisiin ne rikkomukset, joihin uutta menettelyä voitaisiin soveltaa.

Edellytyksenä 2 a luvun säännösten soveltamiselle olisi lisäksi se, että 13 a §:n 1 tai 2 kohdassa mainittu rikkomus on tehty moottorikäyttöisellä ajoneuvolla. Yleisperustelujen jaksossa 2.1.2. selostetun mukaisesti automaattisen liikennevalvonnan menetelmin pystytään käytännössä paljastamaan pääasiassa autoilla tehdyt liikenneriikkomukset.

Pykälän 1 momentin mukaan 2 a luvun säännöksiä voitaisiin soveltaa 13 a §:ssä säädettyin edellytyksin. Siten ei edellytettäisi sitä, että uutta 2 a luvun mukaista menettelyä olisi sovellettava aina kun liikenneriikkomus havaitaan. Säännöksen on oltava joustava, koska uusi menettely ei poikkeuksetta tulisi kysymykseen kaikissa niissä tapauksissa, joissa rikkomus havaitaan automaattisessa liikennevalvonnassa. Uusi menettely ei korvaisi, vaan ainoastaan täydentäisi nykyistä rikesakon määräämismenettelyä. Säännöksen harkinnanvaraisuus mahdollistaisi myös sen, että menettelyä ei sovellettaisi niissä tapauksissa, joissa kameravalvonnassa otetun valokuvan perusteella esimerkiksi iän tai sukupuolen perusteella olisi selvää, että ajoneuvoa on kuljettanut muu kuin rekisteriin merkitty omistaja, haltija tai käyttövastaava. Täl-

laisissa tapauksissa rikesakon määrääminen ajoneuvon kuljettajan selvittämättä ei vastaisi sääntelyn tarkoitusta nopean ja yksinkertaisen menettelyn aikaansaamiseksi. Menettely todennäköisesti vain pitkittyisi siitä syystä, että syyllisyytensä kiistävän ajoneuvon haltijan tulisi vastustaa saamaansa rikesakkoa 13 f §:n perusteella, minkä jälkeen asian käsittely palautuisi uudelleen poliisille ja asiaa olisi suoritettava rikesakkolain 7 §:n mukainen esitutkinta.

13 b §. Pykälän mukaan 2 a luvun mukainen menettely käynnistyisi siten, että rikesakkomääräys annettaisiin rikkomukseen käytetyn ajoneuvon kuljettajaa selvittämättä ajoneuvon rekisteriin merkitylle omistajalle, haltijalle tai henkilölle, jolla on ajoneuvon tilapäinen käyttöoikeus. Pykälässä käytettäisiin ilmaisua ”menettelyn käynnistäminen” kuvaamaan sitä, että tarkoituksena on luoda säännökset rikesakon määräämiseen johtavan *menettelyn* aloittamiseksi ilman, että selvitetäisiin kysymystä syyllisyydestä. Se, että menettely käynnistyisi ajoneuvon kuljettajaa selvittämättä, todettaisiin 13 b §:ssä. Lisäksi asian käsittely nopeutuisi, koska välttyttäisiin tulkintaerimielisyyksiltä, joita voisi aiheutua tapauksissa, joissa valokuvan perusteella on epäselvää, onko autoa kuljettanut esimerkiksi mies vai nainen. Jos rikesakkomääräyksen antajalle kuitenkin olisi selvää, että ajoneuvoa on kuljettanut muu kuin ajoneuvon rekisteriin merkitty omistaja tai haltija, 13 a §:n harkinnanvarainen säännös edellä selostetun mukaan mahdollistaisi sen, että rikesakko voitaisiin määrätä kuljettajalle rikesakkolain 2 luvun menettelysäännösten mukaisesti.

Rikesakkomääräys annettaisiin ajoneuvon omistajalle siinä tapauksessa, että rekisteriin on merkitty ainoastaan ajoneuvon omistaja. Jos rekisteriin on merkitty sekä omistaja, että haltija, määräys annettaisiin pääsääntöisesti haltijalle, koska ajoneuvon rekisteriin merkittyä haltijaa yleensä on pidettävä ajoneuvon pääasiallisena käyttäjänä. Rikesakkomääräys tulisi kuitenkin 2 a luvun mukaisessa menettelyssä lähettää omistajalle siinä tapauksessa, että esimerkiksi henkilön sukupuolen tai iän perusteella olisi selvää, että ajoneuvon omistaja on ollut haltijaa todennäköisempi kuljettaja.

Ajoneuvoliikennerekisterilain mukaan ajo-

neuvoliikennerekisteriin saa tallettaa ajoneuvon omistajaa ja haltijaa koskevien henkilötietojen lisäksi tietoja luonnollisista henkilöistä, joilla on ajoneuvon tilapäinen käyttöoikeus. Auton tilapäisellä käytöllä tarkoitetaan tilanteita, jolloin ajoneuvoa käytetään tilapäisesti koenumeroilvin tai siirtoluvan nojalla (HE 171/2002 vp). Käytännössä tilapäisiä käyttäjiä ei yleensä merkitä rekisteriin. Rikesakko kuitenkin tulee voida määrätä myös rekisteriin merkitylle tilapäiselle käyttäjälle, koska tilapäinen käyttäjä todennäköisesti myös toimii ajoneuvon kuljettajana sen ajan, jonka ajoneuvo on hänen käytössään. Siksi pykälään ehdotetaan otettavaksi säännös, jonka mukaan rikesakkomääräys voitaisiin antaa omistajan tai haltijan lisäksi rekisteriin merkitylle tilapäiselle käyttäjälle.

Pykälän 2 momentin mukaan rikesakkomääräys voitaisiin lähettää käyttövastaavalle tilanteissa, jossa rekisteriin on omistajaksi tai haltijaksi merkitty ainoastaan oikeushenkilö. Yleisperustelujen jaksossa 3.3. selostetun mukaisesti rekisteriin merkityn käyttövastaavan tulisi olla henkilö, joka olematta auton omistaja tai haltija, on auton kuljettaja tai henkilö, jolla on tiedot auton kuljettajasta.

13 c §. Pykälän 1 momentin mukaan rikesakkomääräyksen antaisi, kuten muutkin rikesakkomääräykset, poliisimies, joka myös allekirjoittaisi määräyksen. Uutta 2 a luvun mukaisessa menettelyssä olisi se, että allekirjoitus voisi tapahtua myös koneellisesti. Koneellisesta allekirjoituksesta ei ole lainsäädännössä yleistä säännöstä, mutta se on sallittu lukuisissa erityissäännöksissä, jotka koskevat viranomaisten päätöksiä tai erilaisista rekistereistä annettavia otteita. Koneellinen allekirjoitus olisi mahdollinen ilman järjestelmien muuttamista, toisin kuin sähköinen allekirjoitus, joka nykyisten teknisten toteuttamisratkaisujen puitteissa olisi vaikea ja kallis toteuttaa. Koneellinen allekirjoitus voisi tapahtua siten, että rikesakkomääräyksen antajan henkilöllisyyttä kuvaava allekirjoitus laadittaisiin automaattisen tietojenkäsittelyjärjestelmän avulla ja tulostettaisiin se rikesakkomääräykseen. Koska menettelyn pääasiallisena tarkoituksena on yksinkertaistaa menettelyä ja säästää poliisin voimavaroja, koneellisen allekirjoituksen sallivalla säännöksellä edistettäisiin mahdollisuuksia

käsitellä uudessa menettelyssä annetut rikesakkomääräykset automatisoituja toimistojärjestelmiä hyväksikäyttäen. Säännös myös mahdollistaisi sen, että rikesakkomääräyksen postittaminen olisi mahdollista hoitaa niin sanottuna E-kirjeenvaihtona poliisin ja postin välillä.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin tiedoista, joita rikesakkomääräyksessä tulisi ilmoittaa. Momentin 1—3 kohta vastaisi pääosin rikesakkolain 6 §:n 1 momentin säännöstä rikesakkomääräyksessä ilmoitettavista tiedoista. Momentin 3 kohdan mukaan rikesakkomääräyksessä olisi rikesakon määrän lisäksi ilmoitettava määräpäivä, johon mennessä rikesakko on maksettava. Momentin 4 kohdan mukaan rikesakkomääräyksen tiedoksi saaneelle tulisi myös ilmoittaa siitä, että hänelle voi menettelystä aiheutua myös muita seuraamuksia, kuten ajokiello. Erityisesti silloin, kun rikesakkomääräys annetaan ajoneuvon haltijalle, on tärkeää, että hän on tietoinen siitä, että tieliikennelain 75 §:n 2 momentin 5 ja 6 kohdan säännökset ajokiellon määräämisestä soveltuvat myös sellaisiin ylinopeuksiin, jotka on havaittu automaattisessa liikennevalvonnassa ja joista määrätty rikesakko on annettu uuden 2 a luvun mukaisessa menettelyssä. Joissakin tapauksissa rikesakolla saattaa olla vaikutusta myös kuljettajan ammatinharjoittamiseen. Kohdan 5 mukaan olisi ilmoitettava siitä, miten rikesakkomääräystä voidaan vastustaa ja kohdan 6 mukaan menettelystä, jota vastustamistapauksissa noudatettaisiin. Jotta aiheuttomia vastustamisia voitaisiin vähentää, lomakkeessa tulisi selostaa, että rikesakkomääräystä vastustaneella henkilöllä on rikesakkolain 7 §:n ja esitutkintalain säännösten nojalla velvollisuus poliisin kutsusta saapua kuulusteluun, jos se on asian selvittämiseksi tarpeen.

Lomakkeessa, jolla rikesakkomääräys annettaisiin tiedoksi, voisi olla myös muita kuin 13 c §:n 2 momentissa lueteltuja tietoja. Lomakkeessa voitaisiin kehottaa rikesakkomääräyksen saanutta henkilöä, joka vastustaa rikesakkoa, ilmoittamaan ajoneuvon kuljettaja. Lisäksi voisi olla maininta siitä, että totuudenvastainen ilmoitus ajoneuvon kuljettajasta saattaa johtaa siihen, että henkilö syyllistyy väärään ilmiantoon. Myös näiden seikkojen ilmoittaminen rikesakkomääräyksen saaneel-

le saattaisi vähentää tapauksia, joissa rikesakkoa vastustetaan aiheuttomasti. Koska säännösten tarkoituksena on käynnistää rikesakkomenettely mahdollisimman yksinkertaisesti ja joustavasti ilman, että ajoneuvon kuljettajaa on selvitetty, rikesakkomääräykseen ei tarvitsisi liittää kameravalvonnassa otettua valokuvaa. Kuitenkin tilanteessa, jossa rikesakkomääräys lähetettäisiin oikeushenkilössä käyttövastaavalle, valokuva voisi helpottaa kuljettajan selvittämistä. Siten valokuvan liittäminen rikesakkomääräykseen ei olisi poissuljettua. Jos valokuva lähetetään, siitä tulisi nykykäytäntöä vastaavasti poistaa sivullisten kuvat.

13 d §. Pykälässä säädettäisiin rikesakkomääräyksen tiedoksiannosta. Koska tarkoituksena on massarikkomuksiin sovellettavaksi tarkoitettavan, nopean ja voimavaroja säästävän menettelyn aikaansaaminen, tulisi tiedoksiantosäännöksen olla mahdollisimman yksinkertainen.

Pykälän mukaan tiedoksianto tapahtuisi lähettämällä määräys ajoneuvon omistajan, haltijan, tilapäisen käyttäjän tai käyttövastaavan ajoneuvorekisteriin merkittyyn osoitteeseen. Rikesakkomääräys olisi lähetettävä viipymättä ja viimeistään kahden viikon kuluessa rikkomuksen tekopäivästä. Tiedoksiannon katsottaisiin tapahtuneen seitsemäntenä päivänä sen jälkeen, kun määräys on annettu postin kuljetettavaksi. Säännös vastaisi oikeudenkäymiskaaren 11 luvun 3 a §:n säännöstä muun kuin haasteen tiedoksiannosta sekä rikesakkolain ehdotettua 8 §:n 2 momenttia, jota on selostettu edellä. Tavallisella kirjeellä tapahtuva tiedoksianto mahdollistaisi nopean ja voimavaroja säästävän menettelyn, mutta se toisaalta voisi johtaa tilanteisiin, joissa henkilö ei ole saanut tiedoksi rikesakkoa, jonka joutuu maksamaan tai jota voisi halutessaan vastustaa. Tällaiset tapaukset kuitenkin käytännössä olisivat ilmeisen harvinaisia. Ajoneuvohallintokeskus saa päivitettyt osoitetiedot automaattisesti väestörekisterikeskukselta, joten sillä on ajan tasalla olevat tiedot niiden rekisteriin merkittyjen henkilöiden osoitteista, jotka ovat lain mukaisesti tehneet muuttoilmoituksen väestörekisterikeskukselle. Ne tapaukset, joissa rikesakkomääräys lähetettäisiin väärään osoitteeseen, voisivat siten koskea lähinnä niitä

tapauksia, joissa ajoneuvoneuvoliikennerekisteriin merkitty henkilö ei ole ilmoittanut muuttuneita osoitetietojaan väestörekisterikeskukselle. Tällaisissa tapauksissa rikesakkomääräyksen lähettäminen väärään osoitteeseen johtuisi asianomaisen henkilön omasta laiminlyönnistä ilmoittaa väestörekisterikeskukselle muuttuneet osoitetietonsa. Oikeusturvan takeeksi 2 a lukuun kuitenkin ehdotetaan otettavaksi säännös, jonka mukaan rikesakkomääräyksen saaneelle, joka ei ole määräajassa voinut vastustaa saamaansa rikesakkoa, olisi hakemuksesta palautettava menetetty määräaika. Koska menetetyn määräajan palauttaminen ei edellyttäisi näyttöä esimerkiksi siitä, että henkilö ei ole saanut tiedoksi rikesakkomääräystä, jota aikoo vastustaa, tiedoksianto voisi rikesakkomääräyksen saaneen oikeusturvaa vaarantamatta tapahtua tavallisella kirjeellä.

Oikeusturvaa parantaisi myös se, ettei rikesakkomääräyksiä voitaisi lähettää postitse pitkän ajan kuluttua todetusta liikenneriikkomuksesta. Ehdotuksen mukaan rikesakkomääräys olisi näissä tilanteissa lähetettävä viipymättä ja viimeistään kahden viikon kuluessa rikkomuksen tekopäivästä. Mikäli rikesakkomääräystä ei ole tätä ajankohtaa ennen saatu postin kuljettavaksi, uuden ehdotetun 2a luvun säännöksiä ei voitaisi enää soveltaa tähän epäiltyyn rikkomukseen.

13 e §. Pykälässä säädettäisiin rikesakon maksamisesta. Rikesakko olisi maksettava 30 päivän kuluessa rikesakkomääräyksen tiedoksisaamisesta. Määräaika vastaisi rikesakon vastustamiselle 13 f §:ssä ehdotettua määräaikaa. Koska rikesakko edellä selostetun mukaisesti annettaisiin tiedoksi postitse tavallisella kirjeellä, rikesakon maksamiselle ja vastustamiselle ehdotetaan säädettäväksi rikesakkolain 2 luvun mukaisia määräaikoja pidemmät ajat, jotta välttyttäisiin tilanteilta, joissa rikesakon maksamatta tai vastustamatta jättäminen on johtunut siitä, että asianomainen henkilö esimerkiksi lomamatkan tai muun vastaavan syyn vuoksi on ollut tilapäisesti poissa kotoa. Varaamalla rikesakon vastustamiselle riittävän pitkä määräaika, myös voitaisiin vähentää tilanteita, joissa rikesakkomääräyksen saaneella olisi tarve turvautua ylimääräisiin muutoksenhakukeinoihin menetetyn määräajan palauttamiseksi.

13 f §. Pykälään otettaisiin säännökset rikesakkomääräyksen vastustamisesta. Pykälän 1 momentin mukaan rikesakkoa olisi vastustettava ensinnäkin silloin, jos rikesakkomääräyksen saanut henkilö kiistää syyllisyytensä rikesakkomääräyksessä tarkoitettuun rikkomukseen. Kiistämisen peruste voisi olla esimerkiksi se, että rikesakkomääräyksen saanut ei ole kuljettanut rikkomukseen käytettyä ajoneuvoa tai ajanut väitettyä ylinopeutta. Toiseksi rikesakkomääräystä olisi vastustettava, jos rikesakkomääräyksen saanut pitää saamaansa rikesakkomääräystä muuten perusteettomana. Kyseeseen voisi tulla esimerkiksi se, että tapaukseen soveltuisivat rikoslain 4 luvun 5 §:n pakkotilaa koskevat säännökset tai kyseessä olisi teko, josta rikesakkoa lain mukaan ei olisi saanut 2 a luvun mukaisessa menettelyssä määrätä. Vastustaminen voisi tulla kyseeseen myös siinä tapauksessa, että rikesakkomääräyksen saanut henkilö pitää saamansa rikesakon määrää liian korkeana. Koska niissä tapauksissa, joissa rikesakkoa ei vastusteta, rikesakkomääräyksen saaneella ei olisi oikeutta saattaa asia käräjäoikeuden käsiteltäväksi, on oikeusturvasyistä tärkeää, että vastustamisen perusteena voidaan vedota myös muihin kuin syyllisyyskysymykseen.

Vastustamissäännöksessä käytettäisiin velvoittavaa sanamuotoa, jotta rikesakkomääräyksen saaneelle henkilölle olisi selvää, että jos hän tahtoo vastustamisperusteisiin vedota, rikesakkomääräystä on vastustettava. Jos 2 a luvun säännösten mukaan tiedoksiannettua rikesakkomääräystä ei vastusteta, rikesakko on maksettava ja määräys voidaan panna täytäntöön lainvoimaisen rikesakkomääräyksen tavoin.

Pykälässä todettaisiin, että vastustamista ei tarvitse perustella. Siten rikesakkomääräyksen saaneella henkilöllä ei olisi omaaloitteista velvollisuutta aktiivisesti edistää asian selvittämistä, joten menettely olisi sopuoinnussa Euroopan ihmisoikeussopimuksen 6 (2) artiklan mukaisen syyttömyysoletaman kanssa. Todistajana kuultavalla henkilöllä olisi kuitenkin velvollisuus myötävaikuttaa asian selvittämiseen esitutkinnassa ja oikeudessa voimassa olevien todistajaa koskevien säännösten mukaisesti.

Vastustamisesta tulisi ilmoittaa 30 päivän

kuluessa rikesakkomääräyksen tiedoksisaamisesta sen kihlakunnan poliisilaitoksen kansliaan, jossa rikkomus on tehty. Määräaika vastaisi 13 e §:ssä ehdotettua määräaikaa rikesakon maksamiselle.

Vastustamisilmoitukseen olisi liitettävä annettu rikesakkomääräys. Vastustaminen voitaisiin tehdä tätä tarkoitusta varten laaditulle lomakkeelle. Lomakkeessa myös tiedusteltaisiin sitä, kuka ajoneuvoa oli rikkomuksen tekohetkellä kuljettanut. Kuljettajan ilmoittaminen olisi tärkeää, koska se helpottaisi asian jatkokäsittelyä rikesakkolain 2 luvun mukaisessa menettelyssä. Kuten edellä on todettu, väärän henkilön ilmoittaminen rikkomukseen syylliseksi voisi myöhemmin johtaa siihen, että ilmoittajan katsottaisiin syyllistyneen rikoslain 15 luvun 6 §:ssä rangaistavaksi säädettyyn väärään ilmiantoon.

Pykälän 2 momentin mukaan vastustamisilmoituksen voisi toimittaa poliisilaitokselle myös postilähetyksenä, telekopiona tai lähtetin välityksellä.

13 g §. Pykälän 1 momenttiin ehdotetaan otettavaksi viittaussäännökset siitä, että 2 a luvun mukaisessa menettelyssä annettuun rikesakkomääräykseen sovellettaisiin mitä 11 §:n 1 ja 2 momentissa sekä 4 luvussa säädetään. Siten lain säännökset rikesakkomääräysten valvonnasta ja poistamisesta sekä täytäntöönpanosta soveltuisivat myös 2 a luvun mukaisessa menettelyssä annettuihin rikesakkomääräyksiin.

Pykälän 2 momentissa olisi säännös siitä, että 2 a luvun mukaisessa menettelyssä annettua rikesakkomääräystä ei olisi mahdollista saattaa käräjäoikeuden käsiteltäväksi siten kuin 12 §:ssä säädetään. Säännöksen tarkoituksena on selventää 2 a luvussa säännellyn menettelyn eroa normaaliin, 2 luvussa säänneltyyn rikesakkomenettelyyn verrattuna. Käräjäoikeuden käsiteltäväksi voitaisiin saattaa vain 2 luvun mukaisessa menettelyssä annettu rikesakkomääräys. Jos siten henkilö 13 f §:n mukaan vastustaisi rikesakkomääräystä, jolloin asia palautuisi poliisin tutkittavaksi ja rikesakko määrättäisiin 2 luvun mukaisessa menettelyssä, asia voitaisiin saattaa käräjäoikeuden käsiteltäväksi.

13 h §. Pykälän 1 momentin mukaan poliisiin päällikkö toimittaisi täytäntöönpantavaksi rikesakkomääräyksen, jota ei ole vas-

tustettu.

Pykälän 2 momentin mukaan poliisipiirin päällikön tulisi niin ikään poistaa rikesakkomääräys, jota 13 f §:n mukaan on vastustettu. Tällöin menettely raukeaisi ja asia palautuisi poliisin käsiteltäväksi 2 luvun mukaisessa järjestyksessä. Asian jatkokäsittelystä olisi muiltakin osin voimassa mitä 2, 3 ja 4 luvussa säädetään.

Pykälän 3 momenttiin ehdotetaan otettavaksi säännös, jonka mukaan rikesakkomääräyksen vastustamisen jälkeen uusi, samasta teosta annettava rikesakkomääräys voitaisiin lähettää rikkomukseen syyllistyneelle postitse asianomaisen henkilön ilmoittamaan osoitteeseen. Edellytyksenä olisi, että tekoon syyllistyneen henkilöllisyys on selvitetty tunnistuksella, jota ei ole syytä epäillä. Säännöksen soveltaminen jäisi rikesakkomääräyksen antajan harkintaan. Esitutkintalain 22 §:n mukaisin edellytyksin tunnustus voidaan antaa myös puhelimitse. Pykälän soveltamisalaa on 1 päivänä tammikuuta 2004 voimaan tulleella esitutkintalain (645/2003) muutoksella laajennettu muun ohella siten, että rikoksesta epäiltyä voidaan merkitykseltään vähäisissä asioissa kuulla myös muulla tiedonsiirtovälineellä kuin puhelimitse. Rikesakkolain 13 h §:n 3 momentin tarkoituksena on helpottaa tiedoksiannon toimittamista, mutta muuten vastustettujen rikesakkomääräysten käsittelyyn sovellettaisiin rikesakkolain 2 luvun mukaisia säännöksiä. Siten esimerkiksi rikesakon maksamisesta, raukeamisesta ja asianomaisen henkilön oikeudesta saattaa asia käräjäoikeuden käsiteltäväksi olisi voimassa mitä 9, 10 ja 12 §:ssä säädetään.

Aikaisemmin selostettua 8 §:n muutosta vastaavasti ehdotettu tiedoksiantotavan lievennys koskisi vain tilanteita, joissa rikkomukseen syyllistyneen syyllisyydestä ei ole epäselvyyttä. Siksi tässäkin tapauksessa ei olisi tarpeen säätää erityisiä oikeusturvakeinoja rikesakon saaneelle henkilölle. Rikesakon saattamiseen käräjäoikeuden käsiteltäväksi noudatettaisiin normaaleja rikesakkoa koskevia lainkohtia. Oikeus ylimääräiseen muutoksenhakuun määräytyisi oikeudenkäymiskaaren 31 luvun säännösten mukaan.

13 i §. Pykälään ehdotetaan otettavaksi säännös menetetyn määräajan palauttamisesta, jota voitaisiin soveltaa silloin, kun kyse

on 13 d §:n nojalla postitse tiedoksiannetusta rikesakkomääräyksestä. Säännös olisi perusteltu oikeusturvasyistä ensinnäkin siksi, että rikesakko voidaan 2 a luvun mukaisessa menettelyssä määrätä ilman, että rikkomukseen käytetyn ajoneuvon kuljettaja on selvitetty ja toiseksi siitä syystä, että rikesakkomääräys voidaan lähettää rikesakkomääräyksen saaneelle henkilölle postitse tavallisella kirjeellä ajoneuvoliikennerekisteristä ilmenevään osoitteeseen. Hakemus menetetyn määräajan palauttamisesta olisi tehtävä sen paikkakunnan käräjäoikeuden kansliaan, jonka tuomiopiirin alueella rikkomus on tehty. Kyseessä olisi sama tuomioistuin, jolle rikesakkomääräyksen vastustaminen on nykyisin rikesakkolain 12 §:n mukaan tehtävä.

Menetetyn määräajan palauttamista koskeva hakemus olisi perusteltava. Edellytyksenä menetetyn määräajan palauttamiselle ei kuitenkaan olisi se, että hakija näyttää toteen syyn, miksi rikesakkomääräystä ei ole voitu vastustaa, vaan tuomioistuimen olisi aina palautettava menetetty määräaika, jos sitä on pykälässä edellytetyssä määräajassa haettu. Perusteluna oikeudenkäymiskaaren 31 luvun 18 §:ää laajemmalle muutoksenhakukeinolle on erityisesti se, että rikesakkomääräys 13 d §:n mukaan annettaisiin ajoneuvon omistajalle tai haltijalle tiedoksi postitse eikä siten kuin tiedoksiannosta rikosasioissa säädetään. Rikesakkomääräyksen saaneen olisi siten käytännössä mahdollon osoittaa sitä, että hän ei ole saanut tiedoksi rikesakkomääräystä. Menetetyn määräajan palauttamista olisi kuitenkin haettava viimeistään yhdeksän kuukauden kuluessa rikkomuksen tekopäivästä. Yhdeksän kuukauden määräaika olisi riittävän pitkä ylimääräiselle muutoksenhauke, koska se mahdollistaisi menetetyn määräajan palauttamisen vielä senkin jälkeen, kun asianomainen henkilö on saanut oikeusrekisterikeskukselta kehotuksen maksaa rikesakko. Oikeusrekisterikeskus lähettää maksukehotuksen rikesakkomääräyksen saaneelle keskimäärin kolmessa kuukaudessa määräyksen antamisesta. Menetetyn määräajan palauttamista koskevaan hakemukseen olisi liitettävä rikesakkomääräys tai oikeusrekisterikeskukselta saatu maksukehotus, josta ilmenee rikkomuksen tekopäivä.

Jos menetettyä määräaika haetaan 13 i §:n

perusteella, rikesakkomääräyksen saaneella ei olisi enää oikeutta vedota vastaavaan oikeudenkäymiskaaren 31 luvun 18 §:ssä säädettyyn muutoksenhakukeinoon, vaikka oikeudenkäymiskaaren 31 luvun säännösten on muuten katsottu soveltuvan myös tilanteeseen, jossa ylimääräisen muutoksenhaun kohteena on rikesakkomääräys (KKO 1988:36). Vastaavanlaiseen ratkaisuun on päädytty rangaistusmääräysmenettelystä annetun lain 18 §:ssä, jossa on erityissäännös lainvoimaisen rangaistusmääräyksen poistamisesta kantelun johdosta. Rangaistusmääräyksen saaneella ei ole katsottu olevan oikeutta rinnakkaiseen, oikeudenkäymiskaaren 31 luvun kantelumenettelyyn. Rikesakkomääräyksen saaneen käytettävissä olisivat kuitenkin muut oikeudenkäymiskaaren 31 luvussa säännellyt ylimääräiset muutoksenhakukeinot.

Jos menetetty määräaika hakemuksesta myönnettäisiin, 13 f §:ssä säädettyä 30 päivän vastustamisaikaa laskettaessa henkilön katsottaisiin saaneen tiedon rikesakkomääräyksestä viimeistään sinä päivänä, kun hän jätti kärkeäoikeudelle hakemuksen menetetyn määräajan palauttamiseksi. Jos rikesakkomääräyksen saanut määräajassa vastustaisi saamaansa rikesakkoa, asia palautuisi rikesakkolain 2 luvun mukaiseen menettelyyn ja asiassa suoritetaan normaalisti lain 7 §:n mukainen esitutkinta ajoneuvon kuljettajan selvittämiseksi.

13 j §. Pykälään ehdotetaan otettavaksi säännös kirjallisen huomautuksen käyttämisestä. Huomautusmenettelyä voitaisiin käyttää lähinnä niissä tapauksissa, joissa automaattisessa liikennevalvonnassa havaittu, 13 a §:n 1 tai 2 kohdassa mainittu rikkomus on ollut niin vähäinen, ettei siitä poliisin puuttumiskäytännön mukaan vielä määrätä rikesakkoa. Huomautus voisi johtaa siihen, että liikenne rikkomukseen syyllistynyt henkilö parantaa liikennekäyttäytymistään, jolloin huomautuksella olisi ennaltaestävyyden kannalta keskeinen merkitys.

Huomautus mainitaan myös tieliikennelain 104 §:n 2 momentissa. Sen mukaan vähäisissä liikenne rikkomustapauksissa poliisimies voi muihin toimenpiteisiin ryhtymättä antaa rikkomuksen syyllistyneelle huomautuksen. Rikesakkolain 2 a lukuun otettavaa säännöstä

olisi kuitenkin pidettävä perusteltuna siitä syystä, että se mahdollistaisi huomautuksen antamisen ajoneuvon rekisteriin merkitylle omistajalle, haltijalle, tilapäiselle käyttäjälle tai käyttövastaavalle. Huomautus voitaisiin lähettää huomautuksen saaneen henkilön ajoneuvoliikennerekisteristä ilmenevään osoitteeseen.

1.2. Poliisilaki

28 §. Teknisen valvonnan määritelmäsäännökseen ehdotetaan tehtäväksi lisäys, jonka mukaan teknisellä valvonnalla tarkoitettaisiin nykyisten tilanteiden lisäksi ajoneuvoihin kohdistuvaa valvontaa. Lisäys selkeyttäisi nykykäytäntöä sikäli, että säännökset teknisestä valvonnasta kattaisivat myös siirrettävän valvonnan, jonka nykyisin on tulkittu jäävän teknisen valvonnan määritelmän ulkopuolelle. Lisäys tekisi selväksi sen, että valvonnalla voidaan tarkoittaa myös ajoneuvoihin kohdistuvaa valvontaa. Nykyisen lain sanamuoto on kirjoitettu siten, että tekninen valvonta edellyttäisi nimenomaisesti johonkin henkilöön tai ihmisjoukkoon kohdistuvaa valvontaa. Kun tässä ehdotuksessa keskeistä on nimenomaan ajoneuvoihin kohdistuva valvonta riippumatta siitä, kuka ajoneuvon kuljettaja on, teknisen valvonnan määritelmä on syytä vastaavasti muuttaa. Yleisperustelujen jaksossa 2.1.1. selostetun mukaisesti nykyisen lain sanamuotoa on tulkittu siten, että ajoneuvojen tekninen valvonta, silloin kun se ei varsinaisesti kohdistu ajoneuvon kuljettajaan, jää poliisilain sääntelyn ulkopuolelle.

Ehdotettu lisäys mahdollistaisi sen, että poliisilain säännösten perusteella suoritettaisiin teknistä valvontaa, joka kohdistuu ajoneuvoihin. Toisaalta edelleen laissa tarkoitettua teknistä valvontaa olisi myös ajoneuvon kuljettajiin kohdistuva valvonta. Automaattisessa liikennevalvonnassa nykyinen käytäntö siitä, että valvonta kohdistuu yhtä aikaa sekä ajoneuvoon että kuljettajaan olisi tarkoitettu pääsääntönä säilyttää. Tämä merkitsisi käytännössä sitä, että ajoneuvot kuvattaisiin edestä, jolloin sekä ajoneuvoon kohdistuva valvonta toteutuisi siten, että kuva saataisiin ajoneuvon rekisterinumerosta ja lisäksi ajoneuvon kuljettajan tunnistamiseksi kuvasta

näkyisi myös kuljettaja. Kuljettajan selvittäminen on edelleen tärkeää ennen muuta rikesakkomääräysten kiistämistapauksissa sekä törkeissä ylinopeuksissa. Säännös mahdollistaisi automaattisen liikennevalvonnan toteuttamisen myös niin sanotun matka-aikavalvonnan menetelmällä, jota on selostettu yleisperustelujen jaksossa 2.1.2.

29 §. Pykälään ehdotetaan otettavaksi uusi 2 momentti, jonka mukaan liikenneerikosten selvittämiseksi suoritettavasta teknisestä valvonnasta ei tarvitsisi ilmoittaa etukäteen, jollei valvontaa suoriteta kiinteällä valvontalaitteistolla. Säännös on tarkoitettu sovellettavaksi lähinnä sellaisissa siirrettävän valvonnan tilanteissa, joissa etukäteen ilmoittaminen vaikeuttaisi valvonnan toteuttamista. Sitä vastoin teiden varsille, valvontapylväisiin asennettujen valvontakameroiden avulla tapahtuvasta kiinteästä valvonnasta edellytettäisiin edelleen ilmoitettavaksi etukäteen. Velvollisuudesta ilmoittaa valvonnasta etukäteen ei kiinteän valvonnan tilanteissa esitetä luovuttavaksi, koska ilmoittamisen on todettu alentavan ajonopeuksia ja siten parantavan liikenneturvallisuutta, mikä on myös tämän esityksen keskeinen tavoite.

1.3. Laki ajoneuvoliikennerekisteristä

3 §. Pykälän 2 momenttiin lisättäisiin uusi 6 kohta, jonka mukaan ajoneuvoliikennerekisteriin saisi tallettaa tiedon luonnollisesta henkilöstä, joka on ajoneuvolain (1090/2002) tarkoittama käyttövastaava. Lakiteknisistä syistä myös 5 kohta olisi muutettava.

5 §. Pykälän 1 momenttiin lisättäisiin uusi 10 kohta, jonka mukaan auton käyttövastavasta saisi tallettaa rekisteriin rekisterin käyttötarkoituksen kannalta tarpeellisia tietoja. Lakiteknisistä syistä myös 9 kohta olisi muutettava. Pykälän 2 momentin mukaan tiedoista säädettäisiin tarvittaessa tarkemmin valtioneuvoston asetuksella.

14 §. Pykälän 1 momentin 1 kohtaan lisättäisiin tieto käyttövastaavasta sellaiseksi tiedoksi, josta jokaisella on oikeus yksittäisluovutuksena saada tieto tai kopio. Ajoneuvoliikennerekisterin tiedot ovat lähtökohtaisesti julkisia, joten tieto käyttövastaavasta tulisi olla samalla tavoin julkisesti saatavilla

kuin tällä hetkellä on tieto ajoneuvon omistajasta ja haltijasta. Jos käyttövastaavaksi merkityllä henkilöllä on rekisteriin merkitty henkilötietojen käyttöä rajoittava kielto, kielto rajoittaisi käyttövastaavan tietojen luovuttamista vastaavasti kuin ajoneuvon omistajalle tai haltijalle merkitty kielto.

1.4. Ajoneuvolaki

3 §. Tammikuun 1 päivänä 2003 voimaantulleen ajoneuvolain 3 §:n sisältämiin määritelmiin ehdotetaan lisättäväksi uusi 23 kohta. Sen mukaan käyttövastaavalla tarkoitettaisiin täysi-ikäistä ja Suomessa asuvaa luonnollista henkilöä, joka olematta auton omistaja tai haltija on auton pääasiallinen kuljettaja, tai jollei autolla ole pääasiallista kuljettajaa, henkilö, jolla on tiedot auton kuljettajista. Käyttövastaavalla tulisi olla vähintään henkilöauton kuljettamiseen vaadittava ajokortti eli B-luokan ajo-oikeus. Tällä edellytyksellä vähennettäisiin mahdollisuutta väärinkäyttää säännöstä ajokieltoseuraamuksen välttämiseksi.

Käyttövastaavaa koskevasta ilmoitusvelvollisuudesta säädettäisiin 64 §:n 2 momentissa. Lakiteknisistä syistä myös 3 §:n 22 kohta olisi muutettava.

Voimassaolevia ajoneuvon haltijaa koskevia säännöksiä ei esitetä muutettavaksi. Tästä seuraa, että rikesakkolain 2a lukuun ehdotettua vastustamisvelvollisuutta lukuunottamatta käyttövastaavalla ei olisi sellaisia velvollisuuksia, jotka lainsäädännössä on asetettu ajoneuvon haltijalle. Ajoneuvon pääasiallinen käyttäjä myös edelleen tulisi ensisijaisesti rekisteröidä ajoneuvon haltijaksi. Ainoastaan jos ajoneuvoa käyttävää luonnollista henkilöä ei voida rekisteröidä haltijaksi, hänet tulisi rekisteröidä käyttövastaavaksi.

Oikeushenkilön nimiin rekisteröityjen autojen käyttäjäpiiri toisaalta saattaa vaihdella niin paljon, että yksittäisen käyttäjän ilmoittaminen on vaikeaa. Tällöin käyttövastaavaksi tulisi ilmoittaa henkilö, jolla yrityksessä on tiedot auton kuljettajista.

64 §. Yleisperusteluissa selostetuista syistä ajoneuvolain 64 §:ään ehdotetaan lisättäväksi uusi 2 momentti, jossa säädettäisiin velvollisuudesta ilmoittaa 3 §:n 23 kohdassa määri-

telty käyttövastaava. Ilmoitusvelvollisuuden piiriin kuuluisivat ainoastaan autot, joiden omistaja tai haltija eivät kumpikaan ole luonnollisia henkilöitä. Siten käyttövastaavaa ei tarvitsisi ilmoittaa mopoille eikä moottoripyörille. Kuten yleisperusteluissa on todettu, moottoripyörillä ajettavia ylinopeuksia ei voida nyky menetelmin automaattisesti valvoa, koska ajoneuvo kuvataan edestä ja moottoripyörässä rekisterikilpi on takana. Myös moottoripyörän kuljettajan tunnistaminen ei yleensä onnistu kypärämaskin vuoksi. Ei siten olisi järkevää tässä vaiheessa ulottaa käyttövastaavan rekisteröintivelvollisuutta moottoripyöriin. Jos valvontamenetelmiä tulevaisuudessa muutetaan, säännöksiä voidaan tarpeen mukaan tarkistaa. Rajauksen vuoksi myös perävaunut, traktorit, moottorityökoneet, mopot sekä kolmi- ja nelipyörät jäisivät säännöksen soveltamisalan ulkopuolelle. Ilmoitusvelvollisuutta ei olisi myöskään tilapäisillä käyttäjillä, jotka ilmoitetaan siirto- tai koenumerotodistusten yhteydessä.

66 §. Ajoneuvon hyväksymistä rekisteriin koskevaan 66 §:ään ehdotetaan lisättäväksi, että ajoneuvon ensirekisteröinnin tai uudelleenrekisteröinnin yleisenä edellytyksenä on, että myös ajoneuvon käyttövastaavasta esitetään asianmukainen selvitys. Vastaava selvitys on esitettävä muutosrekisteröinnin yhteydessä. Selvitys on annettava silloin, kun ajoneuvon omistaja tai haltija eivät kumpikaan ole luonnollisia henkilöitä. Asianmukainen selvitys tarkoittaa ajoneuvon rekisterin tiedoista annetun asetuksen 16 §:n mukaisia tietoja.

2. Tarkemmat säännökset ja mää- räykset

Ajoneuvolain 64 §:n 2 momentissa olevan valtuutussäännöksen nojalla ajoneuvolain muutosten voimaantulon yhteydessä annettaisiin asetus ajoneuvojen rekisteröinnistä annetun asetuksen muuttamisesta. Asetukseen otettaisiin ajoneuvolain 3 §:n 23 kohtaa vastaava käyttövastaavan määritelmä. Lisäksi mahdollistettaisiin se, että omistajan tai haltijan lisäksi käyttövastaava voisi itse esimerkiksi työsuhteen päättyessä tehdä tietojensa poistamista koskevan ilmoituksen.

Samanaikaisesti annettaisiin asetus ajoneu-

vorekisterin tiedoista annetun asetuksen muuttamiseksi. Ajoneuvoliikennerekisteristä annettuun lakiin ehdotettujen muutosten vuoksi asetukseen lisättäisiin säännös käyttövastaavaa koskevien tietojen tallettamisesta rekisteriin ajoneuvon rekisteröintitietoina.

3. Voimaantulo

Rikesakko- ja poliisilain muutokset ehdotetaan tuleviksi voimaan noin kolmen kuukauden kuluttua siitä, kun ne on hyväksytty ja vahvistettu. Yleisperustelujen jaksossa 6 esitetyistä syistä ajoneuvoliikennerekisteri- ja ajoneuvolain muutokset sekä vastaavasti rikesakkolain käyttövastaavaa koskevat säännökset ehdotetaan tulemaan voimaan vasta 1 päivänä tammikuuta 2008. Rikesakkolain muutosten voimaantulosäännöksessä selvytyden vuoksi todettaisiin, että lakia sovelletaan lain voimaantulon jälkeen tehtyihin rikkomuksiin.

Voimaantulosäännöksen yhteyteen ehdotetaan otettavaksi siirtymäsäännös niitä oikeushenkilöitä varten, joita ajoneuvolain 64 §:n 2 momentissa ehdotettu ilmoitusvelvollisuus koskee. Kyse on siis oikeushenkilöistä, joiden omistamalla tai hallinnassa olevilla autoilla ei lain voimaantullessa ole rekisteriin merkitty luonnollista henkilöä. Näiden oikeushenkilöiden tulisi ilmoittaa käyttövastaava rekisteriin ensi-, muutos- tai uudelleenrekisteröinnin yhteydessä. Säännösten tarkoituksena on varmistaa rekisteritietojen paikkansapitävyys siten, että valtion lainvalvonta- ja lainkäyttöviranomaiset voivat aukottomasti soveltaa uusia rikesakkomenettelysäännöksiä. On siten perusteltua, että muutoksen toteutetaan tavalla, josta niille oikeushenkilöille, jotka ovat hoitaneet rekisteröintivelvoitteen voimassa olevan lainsäädännön ja rekisteröintikäytännön mukaisesti, ei aiheudu ylimääräisiä kustannuksia. Ilmoitusvelvollisuuden kytkeminen siirtymävaiheessa muihin rekisteröinti-ilmoituksiin myös helpottaisi säännösten noudattamisen valvontaa.

4. Säättämisjärjestys

Ehdotettuja menettelysäännöksiä on tarkas-

teltava syyttömyysolettaman kannalta. Syyttömyysolettama kuuluu osana perustuslain 21 §:ssä säädettyihin oikeudenmukaisen oikeudenkäynnin takeisiin. Lisäksi syyttömyysolettamasta määrätään Euroopan ihmisoikeussopimuksen 6 artiklan 2 kappaleessa sekä YK:n kansalais- ja poliittisia oikeuksia koskevan sopimuksen 14 artiklan 2 kappaleessa. Yleisperustelujen jaksossa 3.1.1. esitetyn perustein ehdotettujen menettelysäännösten ei ole katsottava olevan ristiriidassa syyttömyysolettaman kanssa. Menettelysäännöksillä ei siirrettäisi todistustaakkaa rikesakkomääräyksen saaneelle henkilölle, vaan menettelyn alkuvaiheessa alennettaisiin näyttövaatimusta ajoneuvon kuljettajan henkilöllisyydestä. Henkilön, joka kiistää rikesakon, ei tarvitsisi osoittaa olevansa syytön, vaan vastustamiseen riittäisi yksinkertainen ilmoitus poliisille, jonka jälkeen asia etenisi muiden vastaavanlaisten rikesakkorikkomusten käsittelyssä noudatettavien säännösten mukaisesti. Tästä myös seuraisi se, että vastustamistapauksissa poliisin suorittaman esitutkinnan jälkeen annettu rikesakkomääräys voitaisiin saattaa käräjäoikeuden käsiteltä-

väksi rikesakkolain 12 §:n mukaisesti. Menettelyn on siten katsottava täyttävän myös perustuslain 21 §:n vaatimukset asianosaisen oikeudesta saattaa asia toimivaltaisten tuomioistuimen käsiteltäväksi ja hakea muutosta tehtyyn päätökseen. Rikesakkomääräyksen saaneen henkilön oikeusturvan takeena olisi myös se, että uudessa menettelyssä käsitellyissä tapauksissa, joissa rikesakkomääräys lähetetään asianomaiselle henkilölle tiedoksi postitse tavallisella kirjeellä, rikesakkomääräyksen saaneella olisi oikeus hakea menettelyn määräajan palauttamista rikesakkolain ehdotetun 13 i §:n nojalla. Määräaika olisi hakemuksesta myönnettävä. Niin kuin edellä on selostettu, säännöksen tarkoituksena on varmistua siitä, että kenellekään ei aiheutuisi oikeudenmenetystä siitä syystä, että rikesakkomääräystä ei ole saatu tiedoksi.

Edellä sanotuilla perusteilla lait voidaan käsitellä tavallisessa lainsäätämisjärjestyksessä.

Edellä esitetyn perusteella annetaan Eduskunnan hyväksyttäväksi seuraavat lakiehdotukset:

Lakiehdotukset

1.

Laki**rikesakkomenettelystä annetun lain muuttamisesta**

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan rikesakkomenettelystä 21 päivänä tammikuuta 1983 annetun lain (66/1983) 10 §:n 1 momentti, sekä
lisätään 8 §:ään, sellaisena kuin se on laissa 699/1997, uusi 2 momentti ja lakiin uusi 2 a luku seuraavasti:

2 luku

2 a luku

Rikesakon määrääminen**Menettely rikesakon määräämiseksi ajoneuvoa pysäyttämättä havaituista liikenneriikkomuksista**

8 §

13 a §

Sen estämättä mitä 1 momentissa säädetään, rikesakkomääräys voidaan lähettää rikkomukseen syyllistyneelle postitse asianomaisen henkilön ilmoittamaan taikka ajoneuvoliikennerekisteristä ilmenevään osoitteeseen, jos kyseessä on moottorikäyttöisellä ajoneuvolla tehty liikenneriikkomus, johon syyllistyneen henkilöllisyys on välittömästi todettu. Rikesakkomääräys on tällöin lähetettävä viipymättä ja viimeistään kahden viikon kuluessa rikkomuksen tekopäivästä. Asianomaisen henkilön katsotaan saaneen rikesakkomääräyksestä tiedon seitsemäntenä päivänä sen jälkeen, kun se on annettu postin kuljetettavaksi. Rikesakkomääräykseen on merkittävä päivä, jona se on annettu postin kuljetettavaksi.

Tämän luvun säännöksiä voidaan soveltaa moottorikäyttöisellä ajoneuvolla tehdyn sellaisen rikesakkorikkomuksen käsittelyyn, joka on havaittu automaattisessa liikennevalvonnassa tai muuten ajoneuvoa pysäyttämättä ja joka koskee:

- 1) suurimman sallitun nopeuden ylitystä enintään 20 kilometrillä tunnissa; tai
- 2) liikennemerkkien vastaista ajoa linja-auto- tai raitiovaunukaistalla.

13 b §

10 §
 Rikesakko raukeaa, jollei sitä koskevaa määräystä ole annettu tiedoksi vuoden kuluessa rikkomuksen tekopäivästä.

Menettely käynnistyy siten, että rikesakkomääräys annetaan rikkomukseen käytetyn ajoneuvon kuljettajaa selvittämättä sille luonnolliselle henkilölle, joka rikkomuksen tekoaikana oli rikkomukseen käytetyn ajoneuvon rekisteriin merkitty omistaja, haltija tai tilapäinen käyttäjä.

Rikesakkomääräys annetaan rekisteriin merkitylle käyttövastaavalle, jos rikkomukseen käytetyn auton rekisteriin ei ole merkitty

luonnollista henkilöä auton omistajaksi tai haltijaksi.

13 c §

Rikesakkomääräyksen antaa poliisimies. Rikesakkomääräys on annettava kirjallisena ja antajan on allekirjoitettava se. Rikesakkomääräys voidaan allekirjoittaa myös koneellisesti.

Rikesakkomääräyksestä tulee ilmetä

- 1) rikesakkomääräyksen saaneen henkilötiedot;
- 2) rikkomuksen teko aika ja -paikka sekä rikkomuksen laatu sekä sovellettavat lainkohdat;
- 3) rikesakon määrä ja päivämäärä, johon mennessä rikesakko on maksettava;
- 4) selostus rikesakkomääräyksen saaneelle rikkomuksesta mahdollisesti aiheutuvista muista seuraamuksista, kuten ajokiellosta;
- 5) miten rikesakkomääräyksen saaneen tulee menetellä, jos hän tahtoo vastustaa saamaansa rikesakkoa; sekä
- 6) selostus menettelystä tapauksissa, joissa rikesakkomääräyksen saanut vastustaa saamaansa rikesakkoa.

13 d §

Rikesakkomääräys lähetetään rikesakkomääräyksen saaneelle postitse ajoneuvoliikennerekisteristä ilmenevään osoitteeseen. Rikesakkomääräys on lähetettävä viipymättä ja viimeistään kahden viikon kuluessa rikkomuksen tekopäivästä. Asianomaisen henkilön katsotaan saaneen määräyksestä tiedon seitsemäntenä päivänä sen jälkeen, kun määräys on annettu postin kuljetettavaksi. Määräykseen on merkittävä päivä, jona se on annettu postin kuljetettavaksi.

13 e §

Rikesakko on maksettava 30 päivän kuluessa rikesakkomääräyksen tiedoksisaamisesta, jollei rikesakkomääräyksen saanut sitä vastusta.

13 f §

Jos rikesakkomääräyksen saanut henkilö kiistää syyllisyytensä rikesakkomääräyksessä tarkoitettuun rikkomukseen tai jos hän pitää sitä muulla tavalla perusteettomana, hänen tulee vastustaa saamaansa rikesakkomääräys-

tä. Vastustamista ei tarvitse perustella.

Vastustamisesta tulee ilmoittaa 30 päivän kuluessa rikesakkomääräyksen tiedoksisaamisesta sen kihlakunnan poliisilaitoksen kansliaan, jossa rikkomus on tehty. Vastustamisilmoitukseen on liitettävä rikesakkomääräys. Vastustaminen voidaan tehdä tätä tarkoitusta varten laaditulla lomakkeella.

Vastustamisilmoituksen saa toimittaa poliisilaitokselle myös postilähetyksenä, telekopiona tai lähetin välityksellä.

13 g §

Tämän luvun mukaisessa menettelyssä annettuun rikesakkomääräykseen sovelletaan, mitä 11 §:n 1 ja 2 momentissa sekä 4 luvussa säädetään.

Tämän luvun mukaisessa menettelyssä annettua rikesakkomääräystä ei voida saattaa käräjäoikeuden käsiteltäväksi siten kuin 12 §:ssä säädetään.

13 h §

Poliisipiirin päällikkö toimittaa täytäntöön pantavaksi rikesakkomääräyksen, jota ei ole vastustettu eikä poistettu.

Poliisipiirin päällikkö poistaa rikesakkomääräyksen, jota on vastustettu. Tällöin tämän luvun mukainen menettely raukeaa ja asian jatkokäsittelystä on voimassa mitä 2, 3 ja 4 luvussa säädetään.

Rikesakkomääräyksen vastustamisen jälkeen uusi samasta teosta annettava rikesakkomääräys voidaan lähettää rikkomukseen syyllistyneelle postitse asianomaisen henkilön ilmoittamaan osoitteeseen, jos tekoon syyllistyneen henkilöllisyys on selvitetty tunnustuksella, jota ei ole syytä epäillä. Asianomaisen henkilön katsotaan saaneen rikesakkomääräyksestä tiedon seitsemäntenä päivänä sen jälkeen, kun se on annettu postin kuljetettavaksi. Rikesakkomääräykseen on merkittävä päivä, jona se on annettu postin kuljetettavaksi.

13 i §

Sille, joka ei ole voinut määräajassa vastustaa 13 d §:n mukaisesti tiedoksiannettua rikesakkomääräystä, on hakemuksesta palautettava menetetty määräaika. Menetetyn määräajan palauttamista koskevassa hakemuksessa on ilmoitettava syy siihen, miksi ri-

kesakkomääräystä ei ole voitu määrääjassa vastustaa, ja hakemus on tehtävä sen paikkakunnan käräjäoikeudelle, jonka tuomiopiirin alueella rikkomus on tehty, viimeistään yhdeksän kuukauden kuluessa rikkomuksen tekopäivästä. Hakemukseen on liitettävä riksakkomääräys tai maksukehotus.

13 j §

Jos 13 a §:n 1 tai 2 kohdassa tarkoitettu rikkomus on olosuhteet huomioon ottaen vähäinen, rikkomukseen käytetyn ajoneuvon rekisteriin merkitty omistajalle, haltijalle, tilapäiselle käyttäjälle voidaan muihin toimen-

piteisiin ryhtymättä antaa kirjallinen huomautus. Huomautuksen antaa poliisimies ja se lähetetään huomautuksen saaneen henkilön ajoneuvoliikennerekisteristä ilmenevään osoitteeseen.

Huomautus voidaan antaa myös rekisteriin merkitylle käyttövastaavalle.

Tämä laki tulee voimaan _____ päivänä
kuuta 20 _____.

Lain 2 a luvun 13 b §:n 2 momentti ja 13 j §:n 2 momentti tulevat kuitenkin voimaan 1 päivänä tammikuuta 2008.

Lakia on sovellettava sen voimaantulon jälkeen tehtyihin rikkomuksiin.

2.

Laki**poliisilain 28 ja 29 §:n muuttamisesta**

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan 7 päivänä huhtikuuta 1995 annetun poliisilain (493/1995) 28 §:n 1 momentin 1 kohta ja 29 §, sellaisena kuin niistä on 28 §:n 1 momentin 1 kohta laissa 21/2001, seuraavasti:

28 §

Määritelmät

Tässä laissa tarkoitetaan:

1) *teknisellä valvonnalla* yleisöön, ajoneuvojen kuljettajiin, jalankulkijoihin tai ajoneuvoihin kohdistuvaa, teknisellä laitteella tapahtuvaa katselua tai kuuntelua sekä äänen tai kuvan automaattista tallentamista;

aan suorittaa julkisella paikalla tai yleisellä tiellä teknistä valvontaa yleisen järjestyksen ja turvallisuuden ylläpitämiseksi, rikosten ennalta estämiseksi, rikoksesta epäillyn tunnistamiseksi sekä erityisten valvontakohteiden vartioimiseksi.

Teknistä valvontaa voidaan kuitenkin suorittaa siitä ennalta ilmoittamatta liikenneriikosten selvittämiseksi, jollei valvontaa suoriteta kiinteällä valvontalaitteistolla.

29 §

Tämä laki tulee voimaan _____ päivänä
kuuta 20 .

Teknisen valvonnan edellytykset

Poliisilla on oikeus siitä ennalta ilmoitettu-

3.

Laki**ajoneuvoliikennerekisteristä annetun lain muuttamisesta**

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan ajoneuvoliikennerekisteristä 13 päivänä kesäkuuta 2003 annetun lain (541/2003)
 3 §:n 2 momentin 5 kohta, 5 §:n 1 momentin 9 kohta ja 14 § 1 momentin 1 kohta, sekä
lisätään 3 §:n 2 momenttiin uusi 6 kohta ja 5 § 1 momenttiin uusi 10 kohta seuraavasti:

3 §

10) auton käyttövastaavasta.

Rekisteröidyt

14 §

—————
 Rekisteriin saa tallettaa lisäksi tietoja luonnollisista henkilöistä:
 —————

Yksittäisten julkisten tietojen luovuttaminen

5) joilla on vammaisen pysäköintilupa;
 6) jotka ovat ajoneuvolaissa (1090/2002)
 tarkoitettuja käyttövastaavia.

Sen lisäksi, mitä viranomaisten toiminnan julkisuudesta annetussa laissa säädetään, jollaisella on oikeus yksittäisluovutuksena saada tieto tai kopio rekisteriin talletetuista julkisista tiedoista seuraavasti:

5 §

1) ajoneuvon rekisteritunnuksen tai valmistenumeron perusteella rekisteriin talletetuista ajoneuvoista ja niiden verotuksesta, kiinnityksestä, ajoneuvon omistajan ja haltijan ja käyttövastaavan nimestä sekä osoite- ja yhteystiedoista;

Luonnollisista henkilöistä talletettavat muut tiedot

Luonnollisista henkilöistä saa perustietojen lisäksi tallettaa rekisterin käyttötarkoituksen kannalta tarpeellisia tietoja:
 —————

9) ajoneuvon haltijan hallintaoikeuden laadusta;

—————
 Tämä laki tulee voimaan 1 päivänä tammi-kuuta 2008.

4.

Laki**ajoneuvolain muuttamisesta**

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan 11 päivänä joulukuuta 2002 annetun ajoneuvolain (1090/2002) 3 §:n 22 kohta ja 66 §:n 1 momentti sekä

lisätään 3 §:ään uusi 23 kohta, 64 §:ään uusi 2 momentti, jolloin nykyinen 2 ja 3 momentti siirtyvät 3 ja 4 momentiksi seuraavasti:

3 §

Määritelmät

Tässä laissa tarkoitetaan

22) valmistajan edustajalla sellaista ajoneuvojen, järjestelmien, osien ja erillisten teknisten yksiköiden kauppaa tai maahan-tuontia harjoittavaa Suomessa yritys- ja yhteisötietojärjestelmään merkittyä yhteisöä, joka on valmistajan valtuuttama ja joka saa käyttöönsä ajoneuvon, osan ja erillisen teknisen yksikön rakenteeseen ja varusteisiin liittyvät, hyväksymisen ehtona olevat tekniset tiedot;

23) käyttövastaavalla täysi-ikäistä, Suomessa asuvaa luonnollista henkilöä, joka olematta auton omistaja tai haltija on auton pääasiallinen kuljettaja, tai jollei autolla ole pääasiallista kuljettajaa, jolla on tiedot auton kuljettajista; käyttövastaavalla tulee olla vähintään B-luokan ajo-oikeus.

64 §

Ajoneuvon rekisteritietojen ilmoittaminen

— — — — —
 Jos auton omistajaksi tai haltijaksi ei ole rekisteröity luonnollista henkilöä, rekisteriin on ilmoitettava käyttövastaava.
 — — — — —

66 §

Ajoneuvon hyväksyminen rekisteriin

Ajoneuvon ensirekisteröinnin ja uudelleenrekisteröinnin yleisenä edellytyksenä on, että ajoneuvon kohdistuvan veron tai maksun suorittamisesta, ajoneuvon omistusoikeudesta, haltijasta ja 64 §:n 2 momentissa tarkoitetuissa tilanteissa käyttövastaavasta sekä säädetyn liikennevakuutuksen ottamisesta esitetään asianmukainen selvitys. Vastaavat selvitykset on esitettävä ajoneuvon muutosrekiste-

röinnin yhteydessä. Muutosrekisteröinnin yhteydessä ei kuitenkaan tarvitse esittää selvitystä veron tai maksun suorittamisesta. Jos ensirekisteröinnin yhteydessä asetetut autoveroedun ehdot eivät ole toteutuneet, ajoneuvon muutosrekisteröinti hyväksytään vain, jos veron maksuunpanija sen hyväksyy.

Tämä laki tulee voimaan 1 päivänä tammi-kuuta 2008.

Jos autolle ei ennen tämän lain voimaantuloa ole rekisteriin merkitty omistajaksi tai haltijaksi luonnollista henkilöä, 64 §:n 2 momentissa säädetty ilmoitus on tehtävä auton ensi-, muutos- tai uudelleenrekisteröinnin yhteydessä.

Helsingissä 11 päivänä maaliskuuta 2005

Tasavallan Presidentti

TARJA HALONEN

Oikeusministeri *Johannes Koskinen*

*Liite
Rinnakkaistekstit*

1.

Laki

rikesakkomenettelystä annetun lain muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan rikesakkomenettelystä 21 päivänä tammikuuta 1983 annetun lain (66/1983)
10 §:n 1 momentti, sekä
lisätään 8 §:ään, sellaisena kuin se on laissa 699/1997, uusi 2 momentti ja lakiin uusi 2 a luku seuraavasti:

Voimassa oleva laki

Ehdotus

2 luku

Rikesakon määrääminen

8 §

Sen estämättä mitä 1 momentissa säädetään, rikesakkomääräys voidaan lähettää rikkomukseen syyllistyneelle postitse asianomaisen henkilön ilmoittamaan taikka ajoneuvoliikennerekisteristä ilmenevään osoitteeseen, jos kyseessä on moottorikäyttöisellä ajoneuvolla tehty liikennერიkkomus, johon syyllistyneen henkilöllisyys on välittömästi todettu. Rikesakkomääräys on tällöin lähetettävä viipymättä ja viimeistään kahden viikon kuluessa rikkomuksen tekopäivästä. Asianomaisen henkilön katsotaan saaneen rikesakkomääräyksestä tiedon seitsemäntenä päivänä sen jälkeen, kun se on annettu postin kuljetettavaksi. Rikesakkomääräykseen on merkittävä päivä, jona se on annettu postin kuljetettavaksi.

10 §

Rikesakko raukeaa, jollei sitä koskevaa määräystä ole annettu tiedoksi kolmen kuukauden kuluessa rikkomuksen tekopäivästä.

10 §

Rikesakko raukeaa, jollei sitä koskevaa määräystä ole annettu tiedoksi vuoden kuluessa rikkomuksen tekopäivästä.

2 a luku

Menettely rikesakon määräämiseksi ajoneuvoa pysäyttämättä havaituista liikenne rikkomuksista

13 a §

Tämän luvun säännöksiä voidaan soveltaa moottorikäyttöisellä ajoneuvolla tehdyn sellaisen rikesakkorikkomuksen käsittelyyn, joka on havaittu automaattisessa liikennevalvonnassa tai muuten ajoneuvoa pysäyttämättä ja joka koskee:

- 1) suurimman sallitun nopeuden ylitystä enintään 20 kilometrillä tunnissa; tai
- 2) liikennemerkkien vastaista ajoa linja-auto- tai raitiovaunukaistalla.

13 b §

Menettely käynnistyy siten, että rikesakkomääräys annetaan rikkomukseen käytetyn ajoneuvon kuljettajaa selvittämättä sille luonnolliselle henkilölle, joka rikkomuksen tekoaikana oli rikkomukseen käytetyn ajoneuvon rekisteriin merkitty omistaja, haltija tai tilapäinen käyttäjä.

Rikesakkomääräys annetaan rekisteriin merkitylle käyttövastaavalle, jos rikkomukseen käytetyn auton rekisteriin ei ole merkitty luonnollista henkilöä auton omistajaksi tai haltijaksi.

13 c §

Rikesakkomääräyksen antaa poliisimies. Rikesakkomääräys on annettava kirjallisena ja antajan on allekirjoitettava se. Rikesakkomääräys voidaan allekirjoittaa myös koneellisesti.

Rikesakkomääräyksestä tulee ilmetä

- 1) rikesakkomääräyksen saaneen henkilötiedot;
- 2) rikkomuksen tekoaika ja -paikka sekä rikkomuksen laatu sekä sovellettavat lainkohdat;
- 3) rikesakon määrä ja päivämäärä, johon mennessä rikesakko on maksettava;

4) selostus rikesakkomääräyksen saaneelle rikkomuksesta mahdollisesti aiheutuvista muista seuraamuksista, kuten ajokiellosta;

5) miten rikesakkomääräyksen saaneen tulee menetellä, jos hän tahtoo vastustaa saamaansa rikesakkoa; sekä

6) selostus menettelystä tapauksissa, joissa rikesakkomääräyksen saanut vastustaa saamaansa rikesakkoa.

13 d §

Rikesakkomääräys lähetetään rikesakkomääräyksen saaneelle postitse ajoneuvoliikennerekisteristä ilmenevään osoitteeseen. Rikesakkomääräys on lähetettävä viipymättä ja viimeistään kahden viikon kuluessa rikkomuksen tekopäivästä. Asianomaisen henkilön katsotaan saaneen määräyksestä tiedon seitsemäntenä päivänä sen jälkeen, kun määräys on annettu postin kuljetettavaksi. Määräykseen on merkittävä päivä, jona se on annettu postin kuljetettavaksi.

13 e §

Rikesakko on maksettava 30 päivän kuluessa rikesakkomääräyksen tiedoksisaamisesta, jollei rikesakkomääräyksen saanut sitä vastusta.

13 f §

Jos rikesakkomääräyksen saanut henkilö kiistää syyllisyytensä rikesakkomääräyksessä tarkoitettuun rikkomukseen tai jos hän pitää sitä muulla tavalla perusteettomana, hänen tulee vastustaa saamaansa rikesakkomääräystä. Vastustamista ei tarvitse perustella.

Vastustamisesta tulee ilmoittaa 30 päivän kuluessa rikesakkomääräyksen tiedoksisaamisesta sen kihlakunnan poliisilaitoksen kansliaan, jossa rikkomus on tehty. Vastustamisilmoitukseen on liitettävä rikesakkomääräys. Vastustaminen voidaan tehdä tätä tarkoitusta varten laaditulla lomakkeella.

Vastustamisilmoituksen saa toimittaa poliisilaitokselle myös postilähetyksenä, telekopiona tai lähetin välityksellä.

13 g §

Tämän luvun mukaisessa menettelyssä annettuun rikesakkomääräykseen sovelletaan, mitä 11 §:n 1 ja 2 momentissa sekä 4 luvussa säädetään.

Tämän luvun mukaisessa menettelyssä annettua rikesakkomääräystä ei voida saattaa käräjäoikeuden käsiteltäväksi siten kuin 12 §:ssä säädetään.

13 h §

Poliisipiirin päällikkö toimittaa täytöntöönpantavaksi rikesakkomääräyksen, jota ei ole vastustettu eikä poistettu.

Poliisipiirin päällikkö poistaa rikesakkomääräyksen, jota on vastustettu. Tällöin tämän luvun mukainen menettely raukeaa ja asian jatkokäsittelystä on voimassa mitä 2, 3 ja 4 luvussa säädetään.

Rikesakkomääräyksen vastustamisen jälkeen uusi samasta teosta annettava rikesakkomääräys voidaan lähettää rikkomukseen syyllistyneelle postitse asianomaisen henkilön ilmoittamaan osoitteeseen, jos tekoon syyllistyneen henkilöllisyys on selvitetty tunnuksella, jota ei ole syytä epäillä. Asianomaisen henkilön katsotaan saaneen rikesakkomääräyksestä tiedon seitsemäntenä päivänä sen jälkeen, kun se on annettu postin kuljetettavaksi. Rikesakkomääräykseen on merkittävä päivä, jona se on annettu postin kuljetettavaksi.

13 i §

Sille, joka ei ole voinut määräajassa vastustaa 13 d §:n mukaisesti tiedoksiannettua rikesakkomääräystä, on hakemuksesta palautettava menetetty määräaika. Menetetyn määräajan palauttamista koskevassa hakemuksessa on ilmoitettava syy siihen, miksi rikesakkomääräystä ei ole voitu määräajassa vastustaa, ja hakemus on tehtävä sen paikkakunnan käräjäoikeudelle, jonka tuomiopiirin alueella rikkomus on tehty, viimeistään yhdeksän kuukauden kuluessa rikkomuksen tekopäivästä. Hakemukseen on liitettävä rikesakkomääräys tai maksukehoitus.

13 j §

Jos 13 a §:n 1 tai 2 kohdassa tarkoitettu rikkomus on olosuhteet huomioon ottaen vähäinen, rikkomukseen käytetyn ajoneuvon rekisteriin merkitty omistajalle, haltijalle, tilapäiselle käyttäjälle voidaan muihin toimenpiteisiin ryhtymättä antaa kirjallinen huomautus. Huomautuksen antaa poliisimies ja se lähetetään huomautuksen saaneen henkilön ajoneuvoliikennerekisteristä ilmenevään osoitteeseen.

Huomautus voidaan antaa myös rekisteriin merkitylle käyttövastaavalle.

Tämä laki tulee voimaan _____ päivänä
kuuta 20 _____.

Lain 2 a luvun 13 b §:n 2 momentti ja 13 j §:n 2 momentti tulevat kuitenkin voimaan 1 päivänä tammikuuta 2008.

Lakia on sovellettava sen voimaantulon jälkeen tehtyihin rikkomuksiin.

2.

Laki**poliisilain 28 ja 29 §:n muuttamisesta**

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan 7 päivänä huhtikuuta 1995 annetun poliisilain (493/1995) 28 §:n 1 momentin 1 kohta ja 29 §, sellaisena kuin niistä on 28 §:n 1 momentin 1 kohta laissa 21/2001, seuraavasti:

*Voimassa oleva laki**Ehdotus*

28 §

28 §

*Määritelmät**Määritelmät*

Tässä laissa tarkoitetaan:

1) teknisellä valvonnalla yleisöön, ajoneuvojen kuljettajiin tai jalankulkijoihin kohdistuvaa, teknisellä laitteella tapahtuvaa katselua tai kuuntelua sekä äänen tai kuvan automaattista tallentamista;

Tässä laissa tarkoitetaan:

1) teknisellä valvonnalla yleisöön, ajoneuvojen kuljettajiin, jalankulkijoihin *tai ajoneuvoihin* kohdistuvaa, teknisellä laitteella tapahtuvaa katselua tai kuuntelua sekä äänen tai kuvan automaattista tallentamista;

29 §

29 §

*Teknisen valvonnan edellytykset**Teknisen valvonnan edellytykset*

Poliisilla on oikeus siitä ennalta ilmoitettuaan suorittaa julkisella paikalla tai yleisellä tiellä teknistä valvontaa yleisen järjestyksen ja turvallisuuden ylläpitämiseksi, rikosten ennalta estämiseksi, rikoksesta epäillyn tunnistamiseksi sekä erityisten valvontakohdeiden vartioimiseksi.

Poliisilla on oikeus siitä ennalta ilmoitettuaan suorittaa julkisella paikalla tai yleisellä tiellä teknistä valvontaa yleisen järjestyksen ja turvallisuuden ylläpitämiseksi, rikosten ennalta estämiseksi, rikoksesta epäillyn tunnistamiseksi sekä erityisten valvontakohdeiden vartioimiseksi.

Teknistä valvontaa voidaan kuitenkin suorittaa siitä ennalta ilmoittamatta liikenneri-kosten selvittämiseksi, jollei valvontaa suoriteta kiinteällä valvontalaitteistolla.

Tämä laki tulee voimaan _____ päivänä
kuuta 20 . _____

3.

Laki**ajoneuvoliikennerekisteristä annetun lain muuttamisesta**

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan ajoneuvoliikennerekisteristä 13 päivänä kesäkuuta 2003 annetun lain (541/2003)
 3 §:n 2 momentin 5 kohta, 5 §:n 1 momentin 9 kohta ja 14 § 1 momentin 1 kohta, sekä
lisätään 3 §:n 2 momenttiin uusi 6 kohta ja 5 § 1 momenttiin uusi 10 kohta seuraavasti:

*Voimassa oleva laki**Ehdotus*

3 §

3 §

*Rekisteröidyt**Rekisteröidyt*

 Rekisteriin saa tallettaa lisäksi tietoja
 luonnollisista henkilöistä:

 Rekisteriin saa tallettaa lisäksi tietoja
 luonnollisista henkilöistä:

 5) joilla on vammaisen pysäköintilupa.

 5) joilla on vammaisen pysäköintilupa;
 6) jotka ovat ajoneuvolaissa (1090/2002)
 tarkoitettuja käyttövastaavia.

5 §

5 §

*Luonnollisista henkilöistä tallettavat muut tiedot**Luonnollisista henkilöistä tallettavat muut tiedot*

 Luonnollisista henkilöistä saa perustieto-
 jen lisäksi tallettaa rekisterin käyttötarkoi-
 tuksen kannalta tarpeellisia tietoja:

 Luonnollisista henkilöistä saa perustieto-
 jen lisäksi tallettaa rekisterin käyttötarkoi-
 tuksen kannalta tarpeellisia tietoja:

 9) ajoneuvon haltijan hallintaoikeuden
 laadusta.

 9) ajoneuvon haltijan hallintaoikeuden
 laadusta;
 10) auton käyttövastaavasta.

14 §

14 §

*Yksittäisten julkisten tietojen luovuttaminen**Yksittäisten julkisten tietojen luovuttaminen*

 Sen lisäksi, mitä viranomaisten toiminnan
 julkisuudesta annetussa laissa säädetään, jo-
 kaisella on oikeus yksittäisluovutuksena

 Sen lisäksi, mitä viranomaisten toiminnan
 julkisuudesta annetussa laissa säädetään, jo-
 kaisella on oikeus yksittäisluovutuksena

saada tieto tai kopio rekisteriin talletetuista julkisista tiedoista seuraavasti:

1) ajoneuvon rekisteritunnuksen tai valmistenumeron perusteella rekisteriin talletetuista ajoneuvoista ja niiden verotuksesta, kiinnityksestä, ajoneuvon omistajan ja haltijan nimestä sekä osoite- ja yhteystiedoista;

saada tieto tai kopio rekisteriin talletetuista julkisista tiedoista seuraavasti:

1) ajoneuvon rekisteritunnuksen tai valmistenumeron perusteella rekisteriin talletetuista ajoneuvoista ja niiden verotuksesta, kiinnityksestä, ajoneuvon omistajan ja haltijan *ja käyttövastaavan* nimestä sekä osoite- ja yhteystiedoista;

Tämä laki tulee voimaan 1 päivänä tammikuuta 2008.

4.

Laki**ajoneuvolain muuttamisesta**

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan 11 päivänä joulukuuta 2002 annetun ajoneuvolain (1090/2002) 3 §:n 22 kohta ja 66 §:n 1 momentti sekä

lisätään 3 §:ään uusi 23 kohta, 64 §:ään uusi 2 momentti, jolloin nykyinen 2 ja 3 momentti siirtyvät 3 ja 4 momentiksi seuraavasti:

Voimassa oleva laki

3 §

Määritelmät

Tässä laissa tarkoitetaan:

22) valmistajan edustajalla sellaista ajoneuvojen, järjestelmien, osien ja erillisten teknisten yksiköiden kauppaa tai maahan-tuontia harjoittavaa Suomessa yritys- ja yhteisötietojärjestelmään merkittyä yhteisöä, joka on valmistajan valtuuttama ja joka saa käyttöönsä ajoneuvon, osan ja erillisen teknisen yksikön rakenteeseen ja varusteisiin liittyvät, hyväksymisen ehtona olevat tekniset tiedot.

Ehdotus

3 §

Määritelmät

Tässä laissa tarkoitetaan

22) valmistajan edustajalla sellaista ajoneuvojen, järjestelmien, osien ja erillisten teknisten yksiköiden kauppaa tai maahan-tuontia harjoittavaa Suomessa yritys- ja yhteisötietojärjestelmään merkittyä yhteisöä, joka on valmistajan valtuuttama ja joka saa käyttöönsä ajoneuvon, osan ja erillisen teknisen yksikön rakenteeseen ja varusteisiin liittyvät, hyväksymisen ehtona olevat tekniset tiedot;

23) *käyttövastaavalla täysi-ikäistä, Suomessa asuvaa luonnollista henkilöä, joka olematta auton omistaja tai haltija on auton pääasiallinen kuljettaja, tai jollei autolla ole pääasiallista kuljettajaa, jolla on tiedot auton kuljettajista; käyttövastaavalla tulee olla vähintään B-luokan ajo-oikeus.*

64 §

Ajoneuvon rekisteritietojen ilmoittaminen

Jos auton omistajaksi tai haltijaksi ei ole rekisteröity luonnollista henkilöä, rekisteriin on ilmoitettava käyttövastaava.

66 §

Ajoneuvon hyväksyminen rekisteriin

Ajoneuvon ensirekisteröinnin ja uudelleenrekisteröinnin yleisenä edellytyksenä on, että ajoneuvoon kohdistuvan veron tai maksun suorittamisesta, ajoneuvon omistusoikeudesta ja haltijasta sekä säädetyn liikennevakuutuksen ottamisesta esitetään asianmukainen selvitys. Vastaavat selvitykset on esitettävä ajoneuvon muutosrekisteröinnin yhteydessä. Muutosrekisteröinnin yhteydessä ei kuitenkaan tarvitse esittää selvitystä veron tai maksun suorittamisesta. Jos ensirekisteröinnin yhteydessä asetetut autoveroedun ehdot eivät ole toteutuneet, ajoneuvon muutosrekisteröinti hyväksytään vain, jos veron maksuunpanija sen hyväksyy.

66 §

Ajoneuvon hyväksyminen rekisteriin

Ajoneuvon ensirekisteröinnin ja uudelleenrekisteröinnin yleisenä edellytyksenä on, että ajoneuvoon kohdistuvan veron tai maksun suorittamisesta, ajoneuvon omistusoikeudesta, haltijasta ja 64 §:n 2 momentissa tarkoitetuissa tilanteissa käyttövastavasta sekä säädetyn liikennevakuutuksen ottamisesta esitetään asianmukainen selvitys. Vastaavat selvitykset on esitettävä ajoneuvon muutosrekisteröinnin yhteydessä. Muutosrekisteröinnin yhteydessä ei kuitenkaan tarvitse esittää selvitystä veron tai maksun suorittamisesta. Jos ensirekisteröinnin yhteydessä asetetut autoveroedun ehdot eivät ole toteutuneet, ajoneuvon muutosrekisteröinti hyväksytään vain, jos veron maksuunpanija sen hyväksyy.

Tämä laki tulee voimaan 1 päivänä tammikuuta 2008.

Jos autolle ei ennen tämän lain voimaantuloa ole rekisteriin merkitty omistajaksi tai haltijaksi luonnollista henkilöä, 64 §:n 2 momentissa säädetty ilmoitus on tehtävä auton ensi-, muutos- tai uudelleenrekisteröinnin yhteydessä.
