

TOIMENPIDEALOITE 47/2009 vp

Liikenne rikkomusten virhepistejärjestelmän käyttöönotto*Eduskunnalle*

Liikenteeseen liittyvä rikosseuraamusjärjestelmä ei ota riittävästi huomioon rikkeen luonnetta ja rikkeen todellista vaikutusta liikenneturvallisuuteen. Samoin nykyisellään joissain tilanteissa annettavat rangaistukset suhteessa tekoon ovat kohtuuttomat. Erityisesti ammattiautoilijoille rangaistuksen seuraukset saattavat olla merkittävät. Kansalaisten oikeustajua osittain koettelevat tilanteet, joissa vähäpätöisemmästä rikkeestä seuraa kovempi rangaistus kuin vakavammasta, liikenneturvallisuuden enemmän vaikuttavasta rikkeestä. Esimerkiksi rattijuopumuksesta saatavaa selvittää ehdollisella tuomiolla, mutta esimerkiksi ammattiautoilijalle puolestaan vähäpätöisemmästä rikkeestä seuraa suuremmat sakot ja työnteon estävä ajokielto.

Nykyinen rikosseuraamusjärjestelmä on eräänlainen virhepistejärjestelmä, jossa yksi rikkomus vastaa yhtä virhepistettä ja kolmen tai neljän rikkomuksen jälkeen seuraa ajokielto. Järjestelmä on kaikkia muita virhepistejärjestelmiä ankarampi siinä suhteessa, että kaikki päiväsakoilla rangaistavat kuljettajan liikenne rikkomukset sekä lisäksi rikesakollakin rangaistavat ylinopeusrikkomukset ovat saman yhden pisteen arvoisia. Esimerkiksi liikenteeseen soveltumattoman ajoneuvon kuljettamisesta voi selvittää rikesakolla ilman ajokiellon vaaraa, mutta ylinopeus 10 km/h tuottaa yhden pisteen.

Useissa maissa on käytössä virhepistejärjestelmiä. Esimerkiksi Islannissa on käytössä virhepistejärjestelmä, jonka mukaan esimerkiksi turvavyön laiminlyönnistä seuraa 1 virhepiste, yli-

nopeudesta ylityksen suuruudesta riippuen 1—4 virhepistettä ja liikennevalorikkomuksesta 4 virhepistettä. Kun 12 virhepistettä on koossa, seuraa kolmen kuukauden ajokielto. Australiassa joissain osavaltiossa on käytössä virhepistejärjestelmä, jossa ensimmäiset 12 pistettä tuottavat 3 kuukauden ajokiellon, jonka sijasta kuljettaja voi valita (vapaaehtoisesti) koulutuksen. Jos kuljettaja koulutuksen jälkeen syyllistyy uudelleen liikenne rikkomukseen, ajokielto pannaan täytäntöön kaksinkertaisena (6 kk). Myös Saksassa virhepistejärjestelmä on ollut käytössä jo pitkään varsin hyvin tuloksin.

Suomen nykyisessä rangaistusjärjestelmässä keskimäärin 2—3 rikkomusta vuodessa aiheuttaa ajokiellon. Kahden vuoden kuluttua voi jälleen syyllistyä uuteen rikkomukseen. Liikenne rikkomusten päiväsakkoihin liittyvä rangaistusjärjestelmä on Suomessa varsin ankara.

Useat tutkimukset osoittavat, että rangaistuksen ankaruuden sijasta koettu kiinnijäämisriski vaikuttaa tehokkaimmin rikkomuksia ennalta ehkäisevästi. Näin ollen seuraamusjärjestelmän jonkin osan lieventäminen ei lisäisi liikenne rikollisuutta, kunhan riittävän suuri kiinnijäämisriski säilyy. Esimerkiksi kameravalvonnan lisääntyessä kiinnijäämisriskikin lisääntyy, joten pelotevaikutus on sama, vaikka sanktiointi joltakin osin lievenisi. Jos virhepistejärjestelmä tulisi hienojakoisemmaksi, antaisi se selvästi nykyistä suuremman painoarvon esimerkiksi ajamiselle ilman turvavyötä tai puhelimeen puhumiselle ajon aikana ja täten parantaisi liikenneturvallisuutta.

Erityisesti Saksassa kiinteä osa virhepistejärjestelmää on pakollinen koulutus. Etenkin rattijuoppojen suhteen koulutuksella on saavutettu hyviä tuloksia. Suomessa rattijuopumus on suuri liikenneturvallisuusriski ja kohtuullisen iso ongelma, jonka kitkemiseksi pitäisi käyttää kaikkia mahdollisia keinoja. Suomessakin on hyvät edellytykset vastaavanlaisten koulutusten järjestämiseen poliisin, Liikenneturvan ja nyt jo alalla olevien muiden toimijoiden toimesta. Pakollinen koulutus olisi tehokas korjaava toimenpide myös esimerkiksi nuorten asennevammaisten kuljettajien liikennekäyttämisen parantamiseksi.

Liikenneerikkomusten virhepistejärjestelmällä pystyttäisiin luomaan oikeudenmukaisempi ja johdonmukaisempi rangaistusjärjestelmä. Virhepistejärjestelmä vastaisi paremmin kuljettajien oikeustajua ja siten osaltaan parantaisi myös liikenneturvallisuutta ja liikenteen sujuvuutta. Virhepistejärjestelmän rinnalle tulisi kehittää vielä koulutusjärjestelmä, joka tehostaisi entisestään

virhepistejärjestelmän vaikuttavuutta. Virhepistejärjestelmän käyttöönottoa on valmisteltu liikenne- ja viestintäministeriössä pitkään ja useaan kertaan. Muun muassa vuonna 2006 uutisoitiin, että mallia valmistellaan liikenne- ja viestintäministeriössä. Varauksellisesti järjestelmään ovat suhtautuneet aiemmin mm. oikeusministeriö ja liikkuva poliisi. Sen sijaan monet ammattimaisesti liikenteessä toimivat tahot ovat puoltaneet virhepistejärjestelmän käyttöönottoa. Niissä maissa, joissa virhepistejärjestelmään on siirrytty, kokemukset ovat olleet erittäin hyvät ja on saavutettu positiivisia tuloksia sekä liikenneturvallisuuden että tiellä liikkujoiden moraalin parantumisen suhteen.

Edellä olevan perusteella ehdotan,

että hallitus ryhtyy toimenpiteisiin, että liikenneerikkomusten virhepistejärjestelmä otetaan Suomessa käyttöön.

Helsingissä 17 päivänä kesäkuuta 2009

Pertti Hemmilä /kok