

LAKIALOITE 32/2010 vp

Laki tieliikennelain muuttamisesta

Eduskunnalle

ALOITTEEN PÄÄASIALLINEN SISÄLTÖ

Suomessa on nykyisin käytössä järjestelmä, jossa liikenne rikkomusten kertymisen perusteella kuljettaja voidaan määrätä ajokieltoon. Aloitteessa ehdotetaan ajokorttiseuraamusjärjestel-

mää kehitettäväksi niin, että määrättäessä seuraamusta toistuvista rikkomuksista otetaan käyttöön pistejärjestelmä.

PERUSTELUT

Liikenne rikkomusten ja -rikosten vuoksi määrätty ajokorttiseuraamus on yleisimmin ajokielto. Ajokiellon sijasta voi poliisi joissakin tapauksissa antaa varoituksen. Tuomioistuimien taas voi määrätä ajokiellon myös ehdollisena. Sääntöjen vastaiseen käyttäytymiseen syyllistyneen kuljettajan ajokielto on määräaikainen.

Toistuvista liikenne rikkomuksista määrättäviä ajokorttiseuraamuksia koskeva nykyinen järjestelmä on ollut käytössä vuodesta 1996 lähtien. Seuraamusten tehokkuutta ovat heikentäneet ajokiellon täytäntöönpanon viivästyminen ja kestoltaan lyhyt ajokielto. Näiden ongelmien poistamiseksi säännöksiä on muutettu niin, että ajokielloille on laissa säädetty vähimmäisajat ja toistuvien rikkomusten jälkeen ajokielto pannaan täytäntöön välittömästi ajokieltopäätöksen jälkeen. Muutokset tulivat voimaan maaliskuun alussa 2005. Myös varoituksen käyttämättömyyttä ajokiellon sijasta tiukennettiin.

Hyväksyessään tuoreimmat ajokieltoja koskevat lainmuutokset eduskunta edellytti, että halli-

tus ryhtyy kokonaisvaltaiseen ajokieltojärjestelmän ja sen perusteiden selvityksen pohjalta toimenpiteisiin yhtenäisemmän ja helpommin mielletävän ajokieltojärjestelmän luomiseksi.

Voimassa olevan lainsäädännön mukaan ajokieltoon voidaan määrätä yhden liikenne rikoksen perusteella rattijuopumuksesta, törkeästä rattijuopumuksesta ja törkeästä liikenneturvallisuuden vaarantamisesta. Ajokiellon määrää tällöin tuomioistuin. Ennen asian kärjäkäsitelyä poliisi yleensä määrää kuljettajan väliaikaiseen ajokieltoon.

Lisäksi liikenneturvallisuuden vaarantaminen johtaa ajokieltoon, jos teko osoittaa vakavaa piittaamattomuutta liikenneturvallisuutta kohtaan. Ajokielto seuraa myös kulkuneuvon kuljettamisesta oikeudetta. Ajokiellon määrää poliisi.

Ajokieltoon määrääminen toistuvien rikkomusten jälkeen vaatii kolme rikkomusta vuoden sisällä tai neljä kahden vuoden sisällä. Ajokiellon määrää poliisi. Uusien kuljettajien rikko-

muksiin puututaan herkemmin. Kaksi rikkomusta vuoden sisällä tai kolme kahden vuoden sisällä johtaa heidän osaltaan ajokieltoon.

Ajokiellon sijasta poliisi voi antaa varoituksen, jos ajo-oikeus on kuljettajalle toimeentulon tai liikkumisen vuoksi välttämätön eivätkä liikenne rikkomukset osoita piittaamattomuutta tieliikennettä koskevista säännöksistä. Rikkomuksiksi lasketaan tieliikennelain vastaiset teot, rikoslain vastaiset teot, liikenneturvallisuuden vaarantaminen ja liikennepako sekä ajoneuvolain vastaiset ajoneuvorikkomukset; rikesakolla rangaistavista rikkomuksista otetaan huomioon vain ylinopeudet ja liikennevalvontaa vaikeuttava paljastinlaiterikkomus.

Pistejärjestelmään siirtymisen keskeinen etu olisi mahdollisuus antaa liikenne rikkomuksille eri painoarvot. Nykyisin kaikki järjestelmään kuuluvat liikenne rikkomukset ovat samanarvoisia, mutta pistejärjestelmässä liikenneturvallisuuden kannalta vakavammiksi arvioituille teoille voitaisiin antaa korkeampi pistearvo ja niihin syyllistyminen johtaisi siten nopeammin ajokieltoon. Pistejärjestelmään siirtyminen lisäisi todennäköisesti myös toistuviin liikenne rikkomuksiin liittyvien seuraamusten tunnettavuutta.

Kansainvälisesti virhepistejärjestelmissä on käytetty sekä virhepisteiden kertymistä että ajokorttipisteiden vähenemistä. Tässä lakialoitteessa ehdotetaan käytettäväksi edellistä. Tähän ratkaisuun on päädytty myös Norjassa. Ruotsissa tehdyssä pistejärjestelmää koskevassa tutkimuksessa suositeltiin niin ikään virhepisteiden kertymiseen perustuvaa pistejärjestelmää.

Toistuvista liikenne rikkomuksista määrättävien ajokieltojen keston tuli muutos maaliskuussa 2005 ajokiellon vähimmäispituuden säätämällä. Sen vuoksi pistejärjestelmän käyttöönoton yhteydessä ei ole tarvetta puuttua ajokieltojen pituuksiin. Tarkemmat ohjeet ajokiellon pituudesta ja määräämisestä on annettu sisäasiainministeriön ohjeessa (SM-2005-00761/Vi-3). Samassa ohjeessa on myös määräykset ajokiellon sijasta annettavan varoituksen käytöstä. Vaikka pistejärjestelmän säätämällä ei ole tarkoitus puuttua varoituksen käyttöön, on huomattava,

että edellä mainitun menettelyn laajamittaisempi käyttäminen niin sanotun ehdollisen ajokiellon tapaan vähentäisi järjestelmää kohtaan olevaa kritiikkiä erityisesti ammattikuljettajien parissa. Ehdollisen ajokiellon tapaan määrättävä varoitus, joka olisi yhdistetty riittävän pitkään koetusaikaan, olisi etenkin toimeentulonsa liikenteestä hankkivien osalta pelotevaikutukseltaan huomattavan tehokas ja johtaisi liikenneturvallisuutta edistävään lopputulokseen. Sisäasiainministeriön tulisivat kiinnittää tähän seikkaan ohjeistuksessaan huomiota.

Nykyisin toistuvina ajokieltoon johtavia liikenne rikkomuksia ovat tieliikennelain 75 §:n 2 momentin 5 kohdan mukaan tieliikennelain nojalla rangaistavat teot, rikoslaisissa olevista teoista liikenneturvallisuuden vaarantaminen ja liikennepako tieliikenteessä sekä ajoneuvolain 96 §:n 2 momentissa tarkoitettu ajoneuvorikkomus. Rajoituksena on, että rikesakolla rangaistavista teoista ainoastaan ylinopeusrikkomukset otetaan huomioon. Lisäksi toistuviin rikkomuksiin lasketaan liikennevalvontaa vaikeuttavien laitteiden kieltämisestä annetun lain 3 §:n 1 momentissa tarkoitettu paljastinlaiterikkomus.

Nykyisessä järjestelmässä ajoneuvorikkomuksiin luettavat teot kuuluvat ajokieltoon johtaviin rikkomuksiin ilman, että niiden liikenneturvallisuusvaikutusta on selvitetty. Vaikka ehdotuksessa lähdetäänkin siitä, että pistejärjestelmän pohjan muodostaisi nykyinen järjestelmä, ehdotetaan, että järjestelmän piiriin kuuluvat rikkomukset käytäisiin läpi ja selvitetäisiin, onko näiden rikkomusten joukossa sellaisia, joilla ei ole vaikutusta liikenneturvallisuuteen ja jotka voitaisiin näin ollen jättää pistejärjestelmän ulkopuolelle. Tarvittavat täsmennykset ovat tehtävissä asetuksella.

Aloitteessa ehdotetaan eräiden uusien tekosten sisällyttämistä pistejärjestelmään, koska eri tekosten vakavuudessa olevat erot voidaan huomioida pisteytyksessä. Kriteerinä teoille pidetään, että ne koskevat kuljettajan tekemistä tai laiminlyöntiä eivätkä esimerkiksi kuljetuksen järjestäjää. Lisäksi teoilla tulee olla suorahko liittyminen liikenneturvallisuuteen, minkä vuoksi esimerkiksi ajoneuvon vakuuttamiseen liittyviä

laiminlyöntejä ei oteta pistejärjestelmään. Tieliikennelain rikesakolla rangaistavista teoista tulee niiden tärkeän liikenneturvallisuusvaikutuksen vuoksi ottaa pistejärjestelmään turvalaitteiden käytön laiminlyönti ja myös viestintälaitteiden ajon aikaiseen käyttöön liittyvä rikkomus.

Useassa Euroopan maassa pistejärjestelmään kuuluu myös vakavampia liikenne rikoksia, kuten esimerkiksi suomalaisen törkeään liikenneturvallisuuden vaarantamiseen rinnastettavat teot tai rattijuopumukset. Näitä tekoja, joista nykyisin seuraa ajokielto yhden teon perusteella, ei ole tässä aloitteessa tarkoitettu mukaan Suomen pistejärjestelmään. Sama koskee myös liikenneturvallisuuden vaarantamista, joka osoittaa vakavaa piittaamattomuutta liikenneturvallisuutta kohtaan, sekä kulkuneuvon kuljettamista oikeudetta. Pistejärjestelmä tulee siis kattamaan tieliikennelain 75 §:n 2 momentin 5 kohdassa mainitut teot sekä turvalaitteiden käytön laiminlyönnin ja myös viestintälaitteiden ajon aikaiseen käyttöön liittyvän rikkomuksen, joista ei nykyisin ole voitu määrätä ajokieltoa.

Tekojen luokittelu eri pistemääriin on välttämätöntä, jotta pistejärjestelmä eroaisi nykyisin käytössä olevasta rikkomusten lukumäärään perustuvasta järjestelmästä. Tässä aloitteessa ehdotetaan käytettäväksi asteikkoa yhdestä kolmeen.

Pistejärjestelmän yksinkertaisuus puoltaa kiinteitä tekokohtaisia pistemääriä, mutta tämä estää tilannekohtaisen harkinnan ja erityisolosuhteiden huomioimisen. Ratkaisuna aloitteessa ehdotetaan, että osalle teoista määrätään kiinteä pistemäärä ja osalle tietty vaihteluväli. Esimerkiksi ylinopeus- ja ylikuormarikkomukset voitaisiin porrastaa ylityksen suuruuden mukaan. Aloitteessa esitetään, että kaikkien yksittäisten tekojen pistemäärää ei säädettäisi laissa tai asetuksessa, vaan esimerkiksi tieliikennelain nojalla rangaistavista teoista voidaan määrätä virhepistemäärä koko asteikolta (1—3). Tarkempi tekokohtainen ohjeistus annetaan sisäasiainministeriön ohjeella.

Ajokiellon määräämiseen johtava kokonaispistemäärä tulee valita siten, että osassa tilanteista ajokieltoon määrääminen edellyttäisi nykyistä useampaa rikkomusta (rikkomukset lieviksi arvioituja) ja osassa nykyistä vähäisempää määrää rikkomuksia (rikkomukset vakavampia). Lisäksi keskeinen merkitys on sillä, miltä ajalta rikkomukset lasketaan, eli pistejärjestelmässä rikkomusten vanhentumisajalla. Pistejärjestelmän yksinkertaisuuden näkökulmasta aloitteessa ehdotetaan kiinteää vanhentumisaikaa Suomeen parempana vaihtoehtona.

Nykyisin ajokieltoon johtaa syyllistyminen kolmeen liikenne rikkomukseen vuoden tai neljään kahden vuoden kuluessa. Aloitteessa ehdotetaan, että pistejärjestelmässä vanhentumisaika säilytettäisiin ennallaan täsmentäen kunkin piste-erän vanhentuvan kahdessa vuodessa antamisesta lukien.

Lisäksi aloitteessa ehdotetaan ajokieltoon johtavaksi kokonaispistemääräksi kahdeksaa. Useimmat teot olisivat yhden tai kahden virhepisteen arvoisia. Tällöin yleisimmät rikkomukset eli ylinopeudet on jaettu kahteen luokkaan. Lievien ylinopeuksien tapaan liikenneturvallisuuteen vaikuttamattomat lievät ajo- ja lepoaika rikkeet luetaan myös yhden pisteen arvoisiksi. Kolmen virhepisteen tekoja ovat eräät vakavimmat tai erityistä suunnitelmallisuutta osoittavat teot, kuten paljastinlaiterikkomus, joka osoittaa piittaamattomuutta liikennesääntöjä ja liikenneturvallisuutta kohtaan.

Lyhytaikaisen ajokortin haltijoilla on pistejärjestelmässäkkin tiukemmat edellytykset ajo-oikeuden voimassaololle. Ajo-oikeuden menettämiseen johtava virhepistemäärä on lyhytaikaisen ajokortin haltijoilla neljä. Ajokiellon kärsimisen jälkeen virhepistetili nolautuu kaikilla kuljettajilla.

Aloitteessa esitettyä mallia voidaan pitää aiempaa oikeudenmukaisempaa, koska pistejärjestelmä huomioisi nykyistä paremmin tekojen luonteen. Vakavammiksi arvioituihin teoihin syyllistyminen johtaisi jatkossa nykyistä nopeammin ajokieltoon, mutta lievempiä, usein tahattomiakin, rikkomuksia sallittaisiin nykyistä enemmän. Esimerkiksi nykyisin lieviin ylikuormiin syyllistymisestä seuraavaa ajokieltoa on usein pidetty ammattiautoilijalle kohtuuttomana seurauksena. Aloitteessa ehdotetaan, että piste-

järjestelmässä lievät ylikuormat ja lievät ylinopeudet sekä liikenneturvallisuuteen vaikuttamattomat lievät ajo- ja lepoaikarikkeet luokitellaan yhden pisteen teoiksi, joista ei seuraisi ajokieltoa kuin vasta kahdeksannesta teosta kahden vuoden sisällä.

Jos ajokieltoon määräämiseen vaadittava lukumäärä rikkomuksia on tapahtunut ennen pistejärjestelmän voimaantuloa, aloitteessa ehdotetaan, että noudatetaan nykyistä lakia. Lisäksi aloitteessa ehdotetaan, että pistejärjestelmän alkaessa vanhat rikkomukset poistetaan ja kaikkien virhepistemäärä on nolla. Tämän etuna on helpomman toteutettavuuden lisäksi se, että kuljettajilla ei ole uuden järjestelmän alkaessa epäselvyyttä omasta pistetilanteestaan.

Liikenneturvallisuuden näkökulmasta uusi pistejärjestelmä voi rikkomusten eri painoarvon myötä paremmin ehkäistä törkeimpiä rikkomuksia, koska niihin syyllistyminen johtaisi nykyistä nopeammin ajokieltoon. Myönteinen vaikutus tulee olemaan myös sillä, että pistejärjestelmä koettaisiin nykyistä oikeudenmukaisemmaksi ja siten hyväksyttävämmäksi, koska kaikki rikkomukset eivät enää olisi samanarvoisia.

Edellä olevan perusteella ehdotamme,

että eduskunta hyväksyy seuraavan lakiehdotuksen:

Laki

tieliikennelain muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti

muutetaan 3 päivänä huhtikuuta 1981 annetun tieliikennelain (267/1981) 75 §:n 2 momentin 5 kohta ja 3 momentti, sellaisena kuin niistä ovat 75 §:n 2 momentin 5 kohta laissa 15/2010 ja 3 momentti laissa 754/1995, ja

lisätään uusi 75 a § seuraavasti:

75 §

Perusteet ajokieltoon määräämiselle

Ajo-oikeuden haltija on, jollei 78 §:n 5 momentista taikka 80 §:stä muuta johdu, määrättävä ajokieltoon:

5) jos hänen virhepistemääränsä täyttyy kahden vuoden kuluessa syyllistymällä moottorikäyttöistä ajoneuvoa kuljettaessaan tämän lain tai rikoslain 23 luvun 1 tai 11 §:n nojalla rangaistavaan tekoon taikka ajoneuvolain (1090/2002) 96 §:n 1 momentissa tarkoitettuun ajoneuvorikkomukseen tai kuorma- ja linja-auton kuljettajien ammattipätevyydestä annetun lain (273/2007) 24 §:ssä tarkoitettuun kuljettajan ammattipätevyyssäännösten rikkomiseen,

lukuun ottamatta muita rikesakolla rangaistavia tekoja kuin ylinopeusrikkomuksia, taikka liikennevalvontaa vaikeuttavien laitteiden kieltämisestä annetun lain (546/1998) 3 §:n 1 kohdassa tarkoitettuun paljastinlaiterikkomukseen taikka tieliikennelain 88 §:ssä tarkoitettuihin turvalaitteiden laiminlyönteihin taikka tieliikennelain 24 a §:ssä liittyviin viestintälaitteiden ajonaikaiseen käyttöön liittyviin rikkomuksiin; tai

Ajo-oikeuden haltija, joka 72 §:n 2 momentissa tarkoitettuna kaksivuotisen voimassa olevan ajo-oikeuden aikana syyllistyy lyhytaikaista ajokorttia koskevan virhepistemäärän täyttymiseen tämän pykälän 2 momentin 5 kohdassa tarkoitettujen tekojen perusteella, on kuitenkin mainitussa kohdassa säädetystä poiketen määrättävä ajokieltoon. Sama koskee moottoripyörän ajo-oikeuden haltijaa.

keuden haltijaa, jolla ei ole auton ajo-oikeutta, kahden vuoden ajan moottoripyörän ajo-oikeuden saamisesta.

75 a §

Virhepistejärjestelmä

Tämän lain 75 §:n 2 momentin kohdan 5 rikkomuksista kertyy henkilölle virhepisteitä.

Virhepistejärjestelmään kuuluvista teoista rangaistaan asteikolla yhdestä kolmeen (1—3). Tarkempi yksityiskohtainen ohjeistus annetaan sisäasiainministeriön ohjeella.

Ajokieltoon johtava kokonaispistemäärä on kahdeksan (8).

72 §:n 2 momentissa tarkoitetun kaksi vuotta voimassa olevan ajo-oikeuden omaavalla kuljettajalla ajo-oikeuden menettämiseen johtava virhepistemäärä on neljä (4).

Ajokiellon kärsimisen jälkeen virhepistetilollautuu kaikilla kuljettajilla. Kukaan yksittäisistä teoista annettu pistemäärä vanhenee kahden vuoden kuluessa sen antohetkestä.

Virhepistejärjestelmän alkaessa kaikkien kuljettajien virhepistemäärä on nolla (0).

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20 .

Helsingissä 7 päivänä toukokuuta 2010

Janne Seurujärvi /kesk
Markku Pakkanen /kesk
Pertti Salovaara /kesk
Lauri Oinonen /kesk
Esko Ahonen /kesk
Martti Korhonen /vas
Lauri Kähkönen /sd
Tero Rönni /sd
Lyly Rajala /kok
Outi Mäkelä /kok
Sari Palm /kd
Marko Asell /sd
Raimo Vistbacka /ps
Reijo Paajanen /kok
Tuomo Puumala /kesk
Markku Uusipaavalniemi /kesk
Antti Vuolanne /sd
Mikko Alatalo /kesk
Kalle Jokinen /kok
Pentti Oinonen /ps
Jyrki Kasvi /vihr
Anne-Mari Virolainen /kok
Saara Karhu /sd
Ilkka Kantola /sd
Leena Harkimo /kok

Mirja Vehkaperä /kesk
Pirkko Ruohonen-Lerner /ps
Pietari Jääskeläinen /ps
Mats Nylund /r
Katja Taimela /sd
Antti Rantakangas /kesk
Markku Rossi /kesk
Eero Reijonen /kesk
Paula Sihto /kesk
Raimo Piirainen /sd
Pentti Tiusanen /vas
Inkeri Kerola /kesk
Reijo Laitinen /sd
Kari Uotila /vas
Ilkka Viljanen /kok
Esa Lahtela /sd
Sirpa Paatero /sd
Leena Rauhala /kd
Päivi Lipponen /sd
Merja Kuusisto /sd
Sanna Lauslahti /kok
Krista Kiuru /sd
Merja Kyllönen /vas
Arto Satonen /kok
Petri Pihlajaniemi /kok

LA 32/2010 vp — Janne Seurujärvi /kesk ym.

Hannu Hoskonen /kesk
Heikki A. Ollila /kok
Johanna Ojala-Niemelä /sd

Juha Mieto /kesk
Jari Larikka /kok
Anna-Maja Henriksson /r