

Täysistunto

Tiistai 9.2.2016 klo 14.01—19.29

9. Hallituksen esitys eduskunnalle laeiksi rikoslain 2 a ja 9 luvun muuttamisesta sekä pysäköinninvalvonnasta annetun lain 3 §:n muuttamisesta

Hallituksen esitys HE 1/2016 vp

Lähetekeskustelu

Ensimmäinen varapuhemies Mauri Pekkarinen: Lähetekeskustelua varten esitellään päiväjärjestyksen 9. asia. Puhemiesneuvosto ehdottaa, että asia lähetetään lakivaliokuntaan, jolle perustuslakivaliokunnan on annettava lausunto.

Keskustelu

17.46 **Oikeus- ja työministeri Jari Lindström** (esittelypuheenvuoro): Arvoisa herra puhemies! Tällä esityksellä ehdotetaan korotettavaksi päivä-, rike- ja yhteisösakkoa. Ehdotuksen mukaan päiväsakkojen rahamäärät korotettaisiin noin kaksinkertaisiksi, pienin rahamäärä eli minimipäiväsakko kuitenkin puolitoistakertaiseksi. Rikesakon rahamääriä on tarkoitus korottaa noin 25 prosenttia, minkä vuoksi rikesakon lakisääteinen suurin rahamäärä korotettaisiin 200 eurosta 400 euroon. Tarkoituksena on, että suurin rikesakko olisi jatkossa 285 euroa. Yhteisösakon asteikko korotettaisiin noin kolminkertaiseksi, pienin rahamäärä 2 500 euroon ja enimmäismäärä 2,5 miljoonaa euroon. Yhteisösakkoja määrätään lähinnä työturvallisuus- ja ympäristörikoksista. Rikesakkoa koskevien muutosten vuoksi muutettaisiin myös lakia pysäköinninvalvonnasta. Lisäksi ulkomailla verotettavien tulojen kohtelua päiväsakkojen laskennassa selvennettäisiin.

Korotukset koskevat niin tuomioistuimissa kuin tuomioistuinten ulkopuolellakin määrättäviä sakkoja. Ne koskevat yhtä lailla liikenne rikoksia, omaisuusrikoksia, myymälävarkauksia kuin muitakin rikoksia, joista määrätään sakkorangaistuksia. Korotukset koskevat myös vankeuden ohella määrättäviä sakkoja, joten ne ankaroittavat merkittävästi esimerkiksi rattijuopumusrikoksista tuomittavia rangaistuksia. Esitys merkitsee siten huomattavaa ankaroitumista rangaistuskäytäntöön. Sakkojen osuus kaikista rikosten seuraamuksista on yli 90 prosenttia.

Esitysluonnos oli laajalla lausuntokierroksella. Sanon tämän ihan suoraan: suurin osa lausunnonantajista suhtautui esitykseen kielteisesti. Sakkojen korottaminen on kuitenkin välttämätön osa julkisen talouden sopeutustoimia. Hallituksen strategisen ohjelman mukaan julkista taloutta vahvistetaan 4 miljardin euron sopeutusohjelmalla. Jos korotukset eivät merkittävästi muuta ihmisten käyttäytymistä, on ehdotettujen korotusten osuus tästä arviolta 53—56 miljoonaa euroa vuodessa. Erityisesti on arvosteltu esityksen tavoitetta: lisätulojen keräämistä valtiolle. Lähtökohta on kuitenkin edelleen selvä: sakkojärjestelmällä pyritään rikollisuuden ennaltaehkäisyyn. Fiskaaliset seikat eivät ole järjestelmän olemassaolon tarkoitus. Kriminaalipolitiikan vakiintuneena tavoitteena on kuitenkin myös ri-

Pöytäkirjan asiakohta PTK 4/2016 vp

kollisuudesta ja sen kontrollista johtuvien haittojen ja kustannusten oikeudenmukainen jakaminen yhteiskunnan, rikoksen uhrien ja rikoksen tekijöiden kesken. Tässä taloudellisessa tilanteessa on välttämätöntä ja oikeudenmukaista, että aikaisempaa suurempi osa rikollisuuden kustannuksista siirtyy rikoksista tuomittujen maksettavaksi.

Sakkojen korottaminen ei myöskään ole ainoa väline hallituksen työkalupakissa. Osa tuloja koskevasta tavoitteesta on tarkoitus saavuttaa lisäämällä automaattista liikennevalvontaa. Tätä asiaa valmistellaan parhaillaan sisäministeriössä. Lausuntojen johdosta olemme lisänneet valvonnan osuutta entisestään. Rikesakon korotusta on lievennetty siitä, mitä lausuntokierroksella olleessa luonnoksessa ehdotettiin, ja liikennevalvonnan osuutta vastaavasti nostettu. Valvonnan parantaminen vaikuttaa rikollisuuteen yleensä rangaistuksen kiristämistä tehokkaammin, joten kokonaisuudella voidaan vaikuttaa myös liikenneturvallisuuteen.

Minimipäiväsakon ja yhteisösakon korottamiselle on osin myös rahan arvoon liittyvät perusteet. Minimipäiväsakkoa on viimeksi korotettu vuonna 1999. Yhteisösakon asteikko on ollut lähestulkoon sama vuodesta 95 asti. Rahan arvo on alentunut, elinkustannukset ja ansiotaso ovat nousseet. Siltä osin kuin seuraamukset ovat kiinteämääräisiä, on perusteltua korottaa niitä ajoittain rahan arvoa ja ansiokehitystä vastaavasti. Korotustarve olisi siten ollut edessä joka tapauksessa, vain korotusten suuruus on nyt seurausta taloudellisesta tilanteesta.

Lopuksi: Korotuksia on arvosteltu siitä, että ne kohdistuvat erityisesti köyhiin ja syrjäytyneisiin, toisaalta sen vuoksi, että ne koskevat kaikista suurituloisimpia. Silloin kun arvoastelua sataa joka laidalta, voidaan arvioida, että esitys todennäköisesti voi olla tasapainossa. Päiväsakkojärjestelmän tarkoituksena on, että sakko mitataan sakotettavan maksukyvyyn mukaan. Tämä merkitsee, että maksukykyisen henkilön sakko voi olla suurikin. Toisaalta, kaikista pienituloisimpien sakkoja ei koroteta suhteellisesti yhtä paljon.

17.51 Kari Kulmala ps (varsinainen puheenvuoro): Arvoisa puhemies! Kuten äsken totesimme, esityksessä ehdotetaan muutettavaksi muun muassa rikoslakia. Päiväsakkojen rahamäärät korotettaisiin noin kaksinkertaisiksi, pienin rahamäärä kuitenkin puolitoistakertaiseksi.

Rikesakkoja korotettiin 1. syyskuuta 2015 alkaen. Rikesakon rahamäärät nousivat kaksinkertaisiksi lukuun ottamatta korkeinta, 115 euron rikesakkoa, joka korotettiin 200 euroon. Rikesakkoja korottamalla pyritään hankkimaan hallitusohjelman mukaisesti 20 miljoonaa euroa lisää tuloja. Se on mahdollista, mikäli automaattisessa liikennevalvonnassa puuttumiskynnystä alennetaan Poliisihallituksen ohjeiden mukaisesti ja automaattista liikennevalvontaa lisätään, kuten esimerkiksi Kehä ykkösellä on tehty — sinne on juuri asennettu 35 uutta pyydystä.

Tien päällä liikennettä valvova poliisi ei välttämättä noudata Poliisihallituksen antamaa ohjetta, vaan hän antaa rangaistuksen olosuhteiden ja maalaisjärjen käytön mukaan. Samalla kun hän antaa rangaistuksen, hän katsoo vastapuolta silmiin ja tarvittaessa perustelee antamansa rangaistuksen. Samalla hän joutuu perustelemaan rangaistuksen myös itselleen. Ammattitaitoinen liikenteenvalvoja antaa rangaistuksen tahallista teosta. Jo poliisilaissakin kerrotaan, että poliisiin tulee ensisijaisesti neuvoin, kehotuksin ja käskyin pyrkiä ylläpitämään yleistä järjestystä ja turvallisuutta, ei siis kirjoittamalla mahdollisimman paljon sakkoja.

Pöytäkirjan asiakohta PTK 4/2016 vp

Poliisin liikenneriikkomuksista antamat rangaistusvaatimukset ja rikesakot vähenivät syyskuusta vuoden loppuun saakka. Tämä voi johtua myös turvapaikkatutkinnan lisääntymisestä ja liikennevalvonnan vähentymisestä. Tämä voi johtua myös siitä, että liikenteen ammattitaitoinen valvoja antoi rikkomuksista enemmän suullisia tai kirjallisia huomautuksia.

Tämän esityksen tavoitteena on korottaa päiväsakkoja siten, että tälle vuodelle asetetusta 48 miljoonan euron lisätulotavoitteesta arvioidaan saavutettavan 33 miljoonaa euroa ja seuraavien vuosien 63 miljoonan euron lisätulotavoitteesta 44 miljoonaa euroa. Esityksen tarkoituksena on, että erotus katetaan lisäämällä hallitusohjelman mukaisesti kustannustehokasta automaattista liikenteen kameravalvontaa ja tehostamalla liikenteen nopeusvalvontaa.

Osasta tämän esityksen tavoitteista voi sanoa, että ainahan voi toivoa. Mikään ei kuitenkaan osoita, että liikennevalvontaan olisi tulossa resursseja lisää. Ellei ole valvoja, ei todeta rikkeitä eikä tämän vuoksi tule rahaa valtion pohjattomaan kirstuun. Tänä vuonna valmistuvat 67 uutta poliisimiestäkin laitetaan todennäköisesti turvapaikkatutkintaan. Uskon, että keväällä siirtyy poliiseja, tulli- ja rajamiehiä myös muista tehtävistä lisää turvapaikkatutkintaan, kuten tapahtui jo viime syksynä. Nämäkin ovat pois liikennevalvonnasta. Puhun tässä nyt tarkoituksella vain liikenneriikoksista, koska yli kaksi kolmasosaa varsinaisista sakkorangaistuksista määrätään liikenneriikoksista.

Kuten esityksessäkin mainitaan, rikollisuustilanteen kehitys ei viittaa tarpeeseen korottaa päiväsakkojen rahamäärää. Myös tutkimukset osoittavat sen, että mahdollisuudet vaikuttaa rikollisuuden määrään rangaistuksia koventamalla ovat hyvin rajalliset. Huomattavasti enemmän vaikuttaa kiinnijoutumisriski.

Arvoisa puhemies! Aikaisemmin liikkuvan poliisin päätehtävä oli huolehtia pääteiden liikennevalvonnasta. Nyt tätä valvontaa näillä teillä ei ole kuin nimeksi. Päävastuu maanteiden liikennevalvonnasta on automaattisella liikennevalvonnalla. Suomessa käytössä oleva pistekohtainen nopeusvalvonta ei ole kovin tehokasta, vaikka se paljon paperitöitä liikenteenvalvojalle tuottaakin. Viime vuonna automaattisen liikennevalvonnan kamera välähti yli 650 000 kertaa. Tämä johtuu osaltaan siitä, että automaattivalvontaa on lisätty ja puuttumiskynnystä madallettu poliisin uusien ohjeiden mukaisesti. Jokainen vähintään yli 3 kilometrin ylinopeudella kulkeva ajoneuvo taltioidaan. Tälle puuttumisrajalle löytyy varmasti puolustajia, mutta liikenneturvallisuuden parantaminen on paljon muutakin kuin pieeniin ylinopeuksiin puuttumista.

Mielestäni selvästi parempi tapa nopeusvalvonnassa olisi automaattinen keskinopeusmittaus. Se on ystävällisempi autoilijan kannalta ja jopa halvempi kuin pistekohtainen nopeuden mittaus. Kun automaattista kameravalvontaa lisätään tulevaisuudessa, niin toivottavasti silloin pystytään valvomaan muutakin kuin ajonopeuksia. Tämä on osattu jo vuosia muualla mutta ei Suomessa, vaikka olemme teknologiassa maailman huippumaa.

Rangaistuksia ollaan korottamassa, vaikka edelleen korotuksien vaikuttavuusarvio on vielä tekemättä. Korotuksen taustalla on tarve paikata valtiontalouden vajetta, joten toimella on vain vähän tekemistä liikenneturvallisuuden parantumisen kanssa. Parasta liikenneturvallisuuden parantamiseksi on kiinnijoutumisriskin kasvattaminen. Mielestäni ylinopeustapauksien sakotusta tulisi suhteuttaa nykyistä oikeudenmukaisemmin teon vaarallisuuteen, todettuun tarkoitukseen sekä yleiseen vahingollisuuteen. Sen myös poliisi rangaistuksen antajana ja kansalaiset hyväksyisivät paljon paremmin.

Pöytäkirjan asiakohta PTK 4/2016 vp

17.56 Leena Meri ps: Arvoisa puhemies! Päiväsakkojen osalta katson, että tämä korotus on ihan tarpeellinen. Tätä on viime kerran korotettu todellisuudessa vuonna 99, koska vuonna 2002 tehtiin tosiaan vain se, että markat muunnettiin euroiksi, ja silloinkin pyöristettiin alaspäin, eli tuo on minusta ihan tarpeellinen tänä päivänä.

Tietysti tuo, että rangaistuksen tulee olla suhteessa teon moitittavuuteen ja muutenkin suhteellisuusperiaatteen mukainen, on erityisesti näissä nopeusrajoitusten rikkomisissa semmoinen mietittävä asia. Olen iloinen, että se tulee perustuslakivaliokuntaan hieman pohdittavaksi. Siitä jää juuri tämä inhimillisyyssnäkökohta, mistä minun mielestäni edustaja Kulmalakin äsken puhui. Jos tosiaan ajan satasen alueella sataakahtakymppiä, niin pääsen vielä rikesakoilla, 250 euroa, mutta kun ajan sitten kilometrin yli, vaikka ihan siinä miehelläni puhun jotakin vähän — no, ei pitäisi ajaa ylinopeutta lainkaan, mutta joka tapauksessa — niin sitten pompsahdetaan jo 2 500 euron tuloilla 370 eurosta 700 euroon, ja jos nyt on tällaiset kansanedustajan tulot, 6 000, niin se on 1 870. No, en itsestäni ole niinkään huolissani, mutta tuo 89 prosenttia on aikamoinen korotus.

Puolustukseksi täytyy sanoa se, että kun ollaan jouduttu kaikkea leikkaamaan ja maksuja korottamaan, niin tämä nyt ei ole mikään sellainen perusturvaan liittyvä asia sillä lailla, että rikoksia täytyy saada tehdä mahdollisimman halvalla. Olipa tuossa joku ohjelmakin, että niitä saisi ostaa könttäsummalla, mutta ehkä se ei ole nyt toivottavaa. Mutta joka tapauksessa on erittäin hyvä, että tämä tulee pohdittavaksi, koska tämä on kertakorvauksena tosi paljon, ja kansalaiset ovat olleet minuunkin yhteydessä, että oletteko ihan tosissanne. Tästä puuttuu se inhimillinen harkinta, joka tuomioistuimessa aina on se tapauskohtainen. Mutta katsotaan.

17.58 Laura Huhtasaari ps: Arvoisa puhemies! Päiväsakkojen rahamäärä korotetaan tosiaan kaksinkertaiseksi, ja se korotus on huomattava, ja siitä on paljon tullut palautetta. Mutta on hyvä muistaa, että kenenkään ei tarvitse ajaa yhtäkään kilometriä tunnissa ylinopeutta. Tähän asiaan voi tosiaan itse vaikuttaa, ja kun sen isomman laskun on maksanut, niin jos ei sen jälkeen muuta liikennekäyttäytymistään, niin sitten valtio saa tuloja, ja meidän valtiommehan tarvitsee taatusti lisää rahaa.

On ollut myös huolta siitä, saako pahoinpitelystä vähemmän kuin liikenne rikkomuksesta, mutta eihän suinkaan tämä korotus tarkoita sitä, ettemme voisi korjata myös tuota toista asiaa ja antaa myös pahoinpitelystä myöhemmin korkeampia sanktioita. Sitähän varten me täällä eduskunnassa olemme säätämässä lakeja.

17.59 Markku Eestilä kok: Arvoisa puhemies! Kuten täällä viime kaudella jo juteltiin, kyllä liikenteenvalvonnan ja rangaistusten pitää olla sillä tavalla sopusoinnussa, että ne vastaavat tehtyä rikkomusta. Ja vaikka hallituksen esitys varmaan ihan kannatettava on, niin kyllä täytyy todeta, että se on hyvin herkkä asia, kun liikennettä valvotaan, ja jos se alkaa muistuttamaan jollakin tavalla rahan keräämistä, niin se ei välttämättä kansalaisten keskuudessa herätä lain kunnioitusta eikä edistä sitä, kyllähän tämä nyt meidän kansanedustajien täytyy myöntää.

Tällä on selvästi haittavaikutuksia. Nyt — minä ajan aika paljon, itse asiassa entisessä ammatissa ajoin puoli ammattikseni, autoa — jo näkyy, että ihmisillä on valtava tolppapenko. Nämä liikennepoliisit herättävät niin paljon pelkoa, että jatkuvasti ihmiset jarruttavat todellisuudessa 70:een, koska monen auton mittari valehtelee ylöspäin. Minä koen, että tämä alkaa olla todella hankalaa, niin että tämä on nyt vähän vääränlaista lainsäädäntöä sii-

Pöytäkirjan asiakohta PTK 4/2016 vp

nä mielessä, että me opetamme ihmiset ikään kuin pelkäämään. Jos on sula keli ja tiellä ei muutenkaan ole kovin vaarallista liikennettä, niin ei tämä hirveästi edistä minun mielestäni hyvää ajokulttuuria.

18.00 Sari Essayah kd: Arvoisa puhemies! Tässä esillä olevassa hallituksen esityksessä on varmasti perusteensa, mutta kai tämän otsikoksi voisi laittaa "Sakotuksella valtiontaloutta kuntoon". No, täytyy tietysti ymmärryksellä suhtautua siihen, että sieltäkin pitää yrittää valtion pohjattomaan kassaan löytää rahoja, mutta ehkä tässä on tällainen periaatteellinen kysymys taustalla, että kuitenkin sakon ensisijainen tarkoitus varmasti on se lainkuullaisuuden lisääminen ja toisaalta hyvään turvallisuuskäyttäytymiseen kannustaminen eikä suinkaan se, että yritetään etsiä erilaisista paikoista valtiontalouteen tilkkeitä. Siinä mielessä tässä oli hyviä esimerkkejä: esimerkiksi edustaja Meri toi esille, että kuitenkin sakon suuruuden tulisi tietenkin aina määräytyä teon ja laiminlyönnin vakavuuden pohjalta, ja tuommoisia, voisi sanoa, kansalaisten oikeustajuun kohtuuttomalta tuntuvia tilanteita saatetaan hyvin helposti tulla.

Oikeastaan haluaisin kysyä, kun ministeri on täällä paikalla: Sanoitteko tuossa esittelyssä, mihin perustui tämä, että joutokäyntirikkomuksesta määrättävästä pysäköintivirhemaksusta poistetaan joku enimmäismäärä? Mikä tämän ajatuksen taustalla sitten on, miksi tähän on puututtu tässä esityksessä?

18.02 Kari Kulmala ps: Arvoisa puhemies! Kerron vielä pari esimerkkiä liikenteestä, vaikka edustaja Meri jo tässä joitain toi esiin:

Esimerkiksi päin punaisia ajamisesta määrätään normaalisti vähintään 8 päiväsakkoa. Vielä nyt 8 päiväsakkoa tarkoittaisi 2 000 euroa kuussa nettona ansaitsevalle lapsettomalle 233:a euroa, keväällä summa olisi jo 465 euroa. Luvussa on huomioitu 255 euron perustulovähennys nettotuloissa.

Jos taas ajetaan 81—83 kilometriä tunnissa 60:n alueella, normaali päiväsakkomäärä tästä on poliisin ohjeessa 12. Se tarkoittaisi esimerkkitapauksessa nyt 350:tä euroa ja keväällä 700:aa euroa. Pidän sitä varsin kohtuuttomana tekoon nähden. 80:n alueella nopeus 101—103 kilometriä tunnissa johtaa poliisin ohjeissa normaalisti noin 10 päiväsakkoon.

Arvoisa puhemies! Sanoisin, että poliisille tulee kyllä aika suuri vastuu tuolla liikenteessä, jos sitä ei vielä tähän mennessä ole ollut, koska jos se poliisi ei sitä sakkoa siellä liikenteessä kirjoita, niin ei sitä kyllä kukaan muukaan kirjoita. Ja jos poliisi ei asennoidu oikein tähän sakkojen korottamiseen, niin en tiedä, mistä sitä rahaa sitten tulee.

18.03 Ulla Parviainen kesk: Arvoisa puhemies! Minuakin huolettaa tässä esityksessä moni seikka. Niitä ministeri tuossa jo kuvasi, niin että turhaa on enää kerrata. Mutta yksi asia ei ole vielä mielestäni tullut esille: se, kuinka tämä järjestelmä vaikuttaa tien päällä ammatikseen työtä tekeville. Ammattikuljettaja, erityisesti raskaan ajoneuvon kuljettaja, voi saada tien päällä sakon asiasta, joka ei ole hänen valtassaan, esimerkiksi tien päällä tulleista ajoneuvorikkomuksista, tai jos ajoneuvo on vahingoittunut ja se sitten tulee tien päälle esille. Kun taas sitten näitä sakkoja kertyy, niin hiljalleenhan sieltä menee sitten myöskin kuljettajalta ajo-oikeus ja samalla kuljettajalta työ. Eli kuljetusalaa ajatellen työn houkuttelevuutta kyllä alkaa hiljalleen rasittamaan tämä tilanne, että se työn tekeminen saattaa tulla lompsan päälle ilman että siihen itse voi vaikuttaa.

Pöytäkirjan asiakohta PTK 4/2016 vp

18.05 Arto Satonen kok: Arvoisa puhemies! En ota näihin sakkojen korotuksiin sinälään kantaa, mutta tähän samaan teemaan liittyy se, että kohtuullisen helposti menee myös niin sanotusti kortti kuivumaan, jos ajaa muutamankin sellaisen ylinopeussakon, jotka ovat vain niukasti menneet sakotuksen puolelle. Tässä on jo vuosia ollut eduskunnan liikenne- ja viestintävaliokunnan tavoitteena saada aikaan tämmöinen pisteytysjärjestelmä, jossa nimenomaan arvioitaisiin näitten rikkeiden vakavuutta, ja sillä perusteella sitten tulisi ratkaisu siitä, menettääkö korttinsa vai ei. Tämä kortin menettäminen ei nimittäin ole ihan pieni asia, koska monella se saattaa vaikuttaa siihen, miten pystyy työtehtäviä hoitamaan tai työmatkoilla liikkumaan. Oikeastaan kysyisinkin, kun tässä nyt ovat paikalla sekä oikeusministeri että liikenneministeri: Onko tämä pisteytysjärjestelmä edelleen harkinnassa, ja onko se mahdollisesti etenemässä? Ja voitaisiinko ajatella, että tässä samassa yhteydessä, kun näitä sakkoja nostetaan, myöskin arvioitaisiin tätä puolta, että me löytäisimme vähän järkevämmän vaihtoehdon nykytilanteesta siinä, missä laajuudessa tämän korttinsa menettää? Enkä missään nimessä tarkoita sitä, jos ajaa hurjaa ylinopeutta, siitä pitää kerrasta lähteä, mutta nimenomaan näitten pienten yritysten osalta pidän tätä nykytilannetta hiukan ongelmallisena, nimenomaan niitten osalta, jotka ajavat paljon kilometrejä.

18.06 Markku Eestilä kok: Arvoisa puhemies! Oma puheenvuoroni käsittelee sattumalta samaa asiaa kuin edustaja Satosen. Jos lähtee kortti kuivumaan kolmesta pienestäkin rikkeestä, niin siinä on semmoinen ongelma, että jos se lähtee esimerkiksi helsinkiläiseltä kansanedustajalta, niin se ei vaikuta kyseisen henkilön elämään millään tavalla, mutta jos se lähtee Ranualta sellaiselta henkilöltä, joka välttämättä tarvitsee autoa joko työssä tai sitten muissa hommissa, niin sen rangaistuksen vaikutus on aivan erilainen kuin se on jossain muualla Suomessa, niin että tämäkin pitäisi ottaa huomioon. Minulla on sama kysymys molemmille ministereille: on puhuttu, että rikesakot muunnettaisiin hallinnolliseksi maksuksi ja ikään kuin sakkojen noustessa kompensaatina olisi se, että ne sinänsä olisivat jo niin kova rangaistus, että ihmiset varoisivat ylinopeutta ajamasta, mutta jos varsinkin ammattiliikenteessä näitä tahattomia pieniä rikkeitä kuitenkin sattuu, niin ei niin helposti menisi kortti. Siitä saattaa nimittäin olla todella isot taloudelliset seuraukset.

Sitten haluaisin kysyä eräästä toisesta asiasta. Kun ulkomaalaiset ajavat täällä ylinopeutta, josta määrätään päiväsakko, niin miten me perimme näiltä ulkomaalaisilta tämän sakon, koska Suomessa on hieman erilainen järjestelmä kuin muualla maailmassa, jossa yleensä katto asettuu muistaakseni ehkä 4 000 euroon tai sinne? Tämä on vähän tämmöinen yhdenvertaisuuskysymys. Kun tämä on samaa Euroopan unionia, niin millä tavalla me saamme tämän henkilön tiedot, koska ulkomailla ihmisten tietoja ei niin vain levitellä julkisuuteen, ihan jo senkin takia, että he altistuvat sillä kiristykselle ja terrorismille? Tämä on myös turvallisuuskysymys, ja ehkä tulevaisuudessa Suomessakin pitää vähän miettiä, kuinka avoimia me olemme. Jos kaikki tieto on kaikkien saatavilla, niin se voi johtaa ikävään lopputulokseen.

18.08 Ritva Elomaa ps: Arvoisa puhemies! Ylinopeutta kun ajaa, niin sakkoja tulee, ja se on tietysti oikein. Mutta jos ylinopeutta ajaa vain vähän ja — me tiedämme nämä pömpelit — vilahtaa, niin kyllä se harmittaa. Jos se ylinopeus on hyvin vähäinen ja niitä sakkoja tulee vaikka parin vuoden sisällä kolmekin, mikä helposti tulee ihmiselle, joka ammatikseen ajaa, niin kyllä se melko kohtuutonta on, jos kortti menee kuivumaan, koska siitä on elanto ja perheen tulot kiinni ja koska sillä ei välttämättä ole vaarannettu kenenkään henkeä. Sa-

Pöytäkirjan asiakohta PTK 4/2016 vp

kot nousevat, rikesakko nousee, ja mielestäni se on hieman kohtuuton nousu, koska sen teon ja sakon keskinäisen suhteen pitäisi olla oikea, ja nyt se vähän ylimitoitetaan.

18.09 Teuvo Hakkarainen ps: Arvoisa rouva puhemies! Täällä on ollut todella hyviä puheenvuoroja, mutta kyllä tässä sakkorangaistuksien korottamisessa ei ole mitään järkeä. Kyllä verottajalle kuuluu se, mikä kuuluu verottajalle, ja poliisille kuuluvat poliisin tehtävät, eikä pidä tässä sekoittaa puuroja ja vellejä.

Nämä kohtuuttomat rangaistukset: Kaveri — oli puuautokuski — sai sakon ylikuormasta. Etuvaunussa oli 200 kiloa, vai mitähän siinä oli, ylikuormaa. Tuli kolmas sakko, ja kortti pois. Se on yksi tukki, vahingossa sen voi laittaa sinne kuormaan. Oli kaksi kuukautta kortti pois, ei minkäänlaista tuloa sinä aikana. Nyt kun tätä vielä korotetaan, niin onkohan pikkusen mopo karannut käsistä jollakin?

18.10 Ritva Elomaa ps: Arvoisa puhemies! Vielä haluaisin kysyä ministeri Berneriltä: jos ulkolainen rekkakuski ajaa ylinopeutta ja saa sakon, niin peritäänkö se häneltä sieltä hänen lähtömaastaan vai saadaanko sitä sakkoa ikinä perittyä tältä henkilöltä?

18.11 Teuvo Hakkarainen ps: Arvoisa rouva puhemies! Jatkan vielä tästä, miten poliisi käyttäytyy. Henkilökohtaisesti olen saanut kaksikin sakkoa ohituskaistalla. Kun tulee keväät — Viitasaarella on ohituskaistoja Nelostiellä — tiet ovat sulaneet, on täysin hyvä keli, välittömästi ennen kuin kesänopeusrajoitukset tulevat, harakkapartiot kyllä tulevat rahaa keräämään näitten ohituskaistojen päähän. Siellä on kyllä jonossa porukkaa ja saadaan otettua kiinni ja tehtyä rikollisia. Nykyautoilla se 10—15 kilometriä on helppo ylittää, ajaa ylinopeutta. Minullakin on Mersu, kyllä sillä pääsee hyvin helposti sen ylittämään. Minusta tulee rikollinen, saan kovemman rangaistuksen kuin joku partio tuolla joukkoraiskauksesta. Siitä saa ehdollisen, se on tämmöinen lappu, sillä ei ole mitään merkitystä käytännön elämässä. Sakon joutuu maksamaan.

18.12 Kari Kulmala ps: Arvoisa puheenjohtaja! Haluan nyt vähän selventää, etteivät mene vellit sekaisin. Jos henkilö saa kolme rikesakkoa ylinopeudesta vuoden sisällä, niin hän todennäköisesti saa varoituksen, ei häneltä oteta edes korttia pois. Mutta jos niistä rangaistuksista yksi on rangaistusvaatimus ja kaksi rikesakkoa, silloin todennäköisesti kortti lähtee ja se on pois vähintään kuukauden ja maksimissaan kuusi kuukautta. Sama tilanne on, jos näitä rangaistuksia tulee neljä kahden vuoden aikana, ihan sama käytäntö.

Sitten näistä ohituskaistoista voin sanoa sen verran, että kuolonkolareja sattuu niissä aika paljon siinä vaiheessa juuri, kun on se ohituskaista loppumassa ja kaista päättyy. Sen takia niissä valvotaan aika paljon, ja siellä on ylinopeuksia, sanotaan, satasten alueella semmoista sataaviittäkymppiä ajavat hyvinkin usein, kun yrittävät päästä vielä siitä viimeisestä autosta ohi. Silloin kun se kolahtaa ja toinen tulee satasta vastaan, niin aivan varmasti tulee vainajia. Esimerkiksi viime vuonna kuolonkolarit Pohjois-Karjalassa tuplaantuivat. Osa niistä sattui ohituskolareissa.

18.13 Markku Eestilä kok: Arvoisa rouva puhemies! Vaikka nyt ei sakoista ole kysymys, niin liikenneturvallisuus, minkä edustaja Kulmala nosti esille, on erittäin tärkeä asia. Kun ely-keskukset ovat laskeneet, että yksi kuolema maksaa yhteiskunnalle 2,5 miljoonaa euroa, niin siitä kun ruvetaan laskemaan, mitä nämä ovat maksaneet, ja meillä on 50-luvul-

Pöytäkirjan asiakohta PTK 4/2016 vp

ta lähtien tilastoja pidetty, niin enemmän ihmisiä on kuollut liikenteessä kuin talvisodassa — siinä ruvetaan pääsemään liikenneturvallisuuskysymyksiin.

Sen omana kantanani sanon, kun puhutaan, onko joku moottoritie kannattava vai ei, että yleensä moottoritieillä ainakin henkilöautoilijoita kuolee joku 5, 6 tai 7 vuodessa eli se on kaikkein turvallisin, kun ei ole vastaantulevaa liikennettä.

18.14 Harry Wallin sd: Arvoisa puhemies! On ollut kiva seurata hallituspuolueiden kansanedustajien keskustelua tästä rikesakkojen korottamisesta, kun sitä niin ankarasti vastustetaan hallituspuolueiden toimesta.

Mutta kyllä minä yhdyn tässä edustaja Hakkaraisen näkemykseen. Pitkäaikainen liikenne- ja viestintävaliokunnan jäsen Klaus Bremer kertoi silloin aikanaan liikenne- ja viestintävaliokunnassa, kuinka esimerkiksi Ranskassa nopeusvalvonta suoritetaan: mitä parempi keli, sen vähemmän poliiseja liikenteessä, mitä enemmän keli heikkenee, niin sitä nopeammin tulee liikennevalvonta paikalle, ja kun on pahin keli, niin silloin ovat kaikki poliisit tien päällä. Mutta meillä on justin päinvastoin, niin kuin edustaja Hakkarainen kertoi: kun on kaunis auringonpaiste ennen pääsiäistä ja tiet ovat sulat ja 80:n nopeusrajoitus, niin sinne sitten mennään käyttämään ja saadaan se ihminen kiinni. Kyllä tietysti tämä hallituksen esitys on sikäli kummallinen, että tällä niin kuin paikataan valtiontalouden alijäämää, kun sillä pyritäisiin enemmän vaikuttamaan tähän liikennekäyttäytymiseen. Ehdottaisin, että oikeusministeri antaisi tällaisen ohjeen, että silloin kun on huono keli, valvotaan oikein tiukasti, ja kun on hyvä keli, niin silloin ihmiset voisivat ottaa muita tehtäviä.

18.15 Kari Kulmala ps: Arvoisa puheenjohtaja! Olen huhtikuun lopusta lähtien ajanut Rääkkylästä Helsingin Lauttasaareen joka ikinen viikonloppu. En ole kertaakaan nähnyt yhtäkään poliisiautoa. Voin väittää, että tunnistan valoisaan aikaan jopa siviilipoliisiautot.

Näistä nopeusrajoituksista voin sanoa sen verran, että monet toivovat, että nopeusrajoitukset muuttuisivat keliolosuhteiden mukaan. Niin minäkin toivoisin. Mutta viimeksi maanantaina, kun ajoin Lappeenrannan kautta Helsinkiin, Lappeenrannassa oli 5 senttiä sohjoa tiellä ja satasen nopeusrajoitus, ja siinä oli nimenomaan vaihtuva nopeusrajoitus. Se ei siis toimi, siinä olisi pitänyt olla 80 kilometriä tunnissa. Tulevaisuudessa toivottavasti kaikki nopeusrajoitusmerkinnät ovat kuitenkin keliolosuhteiden mukaan vaihtuvia. Mutta niitten pitää myös toimia. Tällä hetkellä ne eivät toimi, vaikka niitä muutama tuolla tien päällä onkin.

Puhemies Maria Lohela: Sitten ministeri Lindström, 3 minuuttia.

18.16 Oikeus- ja työministeri Jari Lindström: Rouva puhemies! Hyvää keskustelua, ja onhan tässä rehellisyyden nimessä sanottava, että tämä on yhtä mukavaa kuin olisi alushousut väärinpäin jalassa. Mutta näillä mennään.

Muutama vasta kysymyksiin:

Edustaja Satoselle: Näistä virhepistejärjestelmistä kysyitte. Ne liittyvät yleensä ajo-oikeutta koskeviin seuraamuksiin, ja ajokiellon määrääminen toistuvista rikkomuksista on jo nykyisin porrastettu rikkomusten lukumäärän mukaan. Tämä sääntely kuuluu liikenne- ja viestintäministeriön toimialaan, mutta se ei tietenkään poista sitä, että me käymme jatkuvasti keskustelua näistäkin asioista liikenneministerin kanssa.

Pöytäkirjan asiakohta PTK 4/2016 vp

Sama oikeastaan koskee edustaja Eestilän kysymystä hallinnollisesta maksusta. Tuossa kävin liikenne- ja viestintäministeriltä varmistamassa, että siellä on käynnissä tieliikennelain kokonaisuudistus, jossa tätä asiaa tarkastellaan, liikennetrikkomusten seuraamuksia siis, ja OM osallistuu tietenkin myös tähän työhön. Eräänä vaihtoehtona nykyisin käytettävälle rikesakolle on, että siirryttäisiin tämmöiseen hallinnolliseen maksuun. Ei ole tehty linjauksia vielä, ja punnitaan sitten työryhmissä eri vaihtoehtoja ja sen jälkeen tehdään johdopäätöksiä tähän liittyen.

Edustaja Essayah, joutokäyntiasia: Tässä on kyse johdonmukaisuudesta, eli joutokäyntiä koskevien säännösten rikkomisesta voidaan rikesakon asemasta määrätä enintään 35 euron suuruinen pysäköintivirhemaksu. Enimmäissumma on aikoinaan sidottu vastaavasta teosta määrättävään rikesakon määrään. Sitten rikesakkoja on kuitenkin korotettu, ja esityksen johdosta niitä korotettaisiin vielä lisää. Tämän vuoksi esitetään, että joutokäyntirikkomuksesta määrättävä pysäköintivirhemaksu on jatkossa sama kuin vastaavalla alueella tehty pysäköintivirheestä määrättävä maksu eli kaupungista riippuen enintään 80 euroa. Eli sille joutokäyntirikkomukselle ei siten ole enää erillistä enimmäistaksaa.

Olikohan vielä joku muu kysymys, johon jäi vastaamatta? No ehkä ylipäätään tämä, mihinkä edustaja Parviainen kiinnitti huomiota, nämä ammattiautoilijat, ja edustaja Meri nosti tämän inhimillisen näkökulman. Tämä on tietenkin totta. Sen takia sanoin, että on tämä vähän niin kuin olisi housut väärinpäin. Kun tässä mennään tämän taloudellisen tilanteen mukaan, niin onhan tämä tunnustettava, ja sen tunnustin tuossa puheenvuorossani, että tähän täytyy kiinnittää vakavaa huomiota, ettei tämä mene pelkästään rahastamiseksi, vaikka valtiolla tiukkaa tekeekin. — Kiitoksia keskustelusta.

Puhemies Maria Lohela: Sitten ministeri Bernerille myös 3 minuuttia, sopii paikaltaankin.

18.19 Liikenne- ja viestintäministeri Anne Berner: Kiitoksia, rouva puhemies! — Oikeastaan ministeri Lindström vastasi aika hyvin näihin kysymyksiin, mutta voin vielä vastata kysymykseen siitä, voidaanko ulkomaiselta rekalta saadut sakkorangaistukset saada perittyä. Oikeastaan ainoastaan ylikuormauksesta voidaan pysäyttää auto tielle ja vaatia maksu saman tien, kaikki muut menevät sitten jälkikäteen perittäväksi. Täytyy tunnustaa, että en tiedä sitä, kuinka suuri osa maksuista todellakin sitten tulee suoritetuksi.

Niin kuin ministeri Lindström tässä totesi koko tästä liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonalalla olevasta pohdinnasta, miten nämä sakkojärjestelmät osin voitaisiin tehdä hallinnolliseksi kustannukseksi silloin kun puhutaan ammattikuljettajien osalta, se on meillä selvityksen alla, ja siihen palataan sitten tieliikennelain uudistuksen myötä.

Liikenneturvallisuus on luonnollisesti meidän suurin huolenaiheemme. Meillä on ollut erittäin huonoa kehitystä vuonna 2015. Sen näkökulmasta me katsomme nyt sekä maantielain että tieliikennelain uudistuksen yhteydessä, millä tavalla, millaisin keinoin voidaan edistää tieliikenneturvallisuuden parantamista. — Kiitos.

Keskustelu päättyi.

Asia lähetettiin lakivaliokuntaan, jolle perustuslakivaliokunnan on annettava lausunto.