

Automaattinen liikennevalvonta, liikennevirhemaksut ja niiden oikaisuvaatimukset

Marcus Hoot

3 / 2022

”Saako kameraan hymyilemisestä alennusta?”

- *Kohtelemme kaikkia tasapuolisesti eli samasta teosta sama maksu, joten hymystä emme anna alennusta.*

TIIVISTELMÄ

Marcus Hoot: Automaattinen liikennevalvonta, liikennevirhemaksut ja niiden oikaisuvaatimukset

Opinnäytetyön muoto: *tutkimuksellinen*

Julkisuusaste: *Julkinen*

Ohjaaja: *Petri Tuominen*

Tutkinto: Poliisi (AMK)

Opinnäytetyössäni käyn läpi kesäkuussa 2020 voimaan astuneen uuden tieliikennelain mukaista liikennevirhemaksua vanhan rikesakon korvaavana hallinnollisena seuraamuksena vähäisissä liikenne rikkomuksissa.

Työssäni käsittelen myös liikennevalvontaa yleisesti sekä automaattista liikennevalvontaa, sen historiaa, juridisia perusteita sekä tämänhetkistä tilannetta.

Olen tutkinut vuoden mittaiselta ajanjaksolta automaattisen liikennevalvonnan määrittämisestä liikennevirhemaksuista tehtyjä oikaisuvaatimuksia etsien niiden yleisimpiä perusteluita ja pohtien miten toimintaa voitaisiin kehittää prosessien sujuvoittamiseksi ja mahdollisesti oikaisuvaatimusten määrän vähentämiseksi.

Sivumäärä: 31

Tarkastuskuukausi ja vuosi: Maaliskuu 2022

Avainsanat: automaattinen liikennevalvonta, liikennevirhemaksu, oikaisuvaatimus, kameralolppa, peltipoliisi, liikenneturvallisuus

SISÄLLYS

1 Johdanto	1
2 Aihe ja tutkimuskysymys	2
2.1 Aihe	2
2.2 Ulkopuolelle rajautuvat teemat	2
2.3 Rakenne	3
2.4 Tutkimuskysymys.....	3
3 Tutkimusmenetelmä	3
3.1 Tutkimusmenetelmän valinta.....	3
3.2 Aineisto ja otanta	3
3.3 Otantamenetelmät	4
4 Liikennevalvonta	4
4.1 Liikennevalvonta	4
4.2 Automaattinen liikennevalvonta.....	6
4.2.1 Taustaa	6
4.2.2 Kalusto ja laitteisto.....	6
4.2.3 Lakiperusta.....	9
4.3 Liikenneturvallisuuskeskus.....	9
4.4 Kritiikki	10
5 Liikennevirhemaksu	11
5.1 Taustaa.....	11
5.2 Vaikutus ajo-oikeuteen	12
5.3 Liikennevirhemaksun suuruus.....	13
5.4 Kuka maksaa?	13
6 Tutkimus	15
6.1 Tutkimusaineisto	15
6.1.1 Tilastot.....	15
6.1.2 Analysointi.....	16

6.2 Johtopäätökset.....	22
6.3 Kehitysajatukset.....	23
7 Yhteenveto	26
Lähteet.....	27
Liite 1	28

1 JOHDANTO

Poliisiammattikorkeakoulun poliisi AMK -tutkinnon opinnäytetyöni aihe on Automaattinen liikennevalvonta, liikennevirhemaksut ja niiden oikaisuvaatimukset. Tavoitteenani on käsitellä automaattisen liikennevalvonnan prosessia yleisellä tasolla sekä pureutua liikennevirhemaksuista tehtyihin oikaisuvaatimuksiin. Mikäli oikaisuvaatimusten perusteluissa nousee tiettyjä syitä esille useammin kuin muita, voidaan mahdollisesti vetää johtopäätöksiä ja suunnitella ehdotuksia tilanteen muuttamiseksi poliisin prosessien osalta.

Alun perin ajatuksena oli käsitellä myös kielteisten oikaisuvaatimusten etenemistä hallinto-oikeuteen, mutta työtä tehdessä koin tarkoituksenmukaisemmaksi, että käsittelen ainoastaan oikaisuvaatimuksia ja pureudun niiden perusteluihin. Tällä tavoin voidaan päästä konkreettisiin ehdotuksiin siitä, miten poliisin prosesseja olisi mahdollista kehittää tarkoituksenmukaisemmiksi.

Poliisin Liikenneturvallisuuskeskus on tilannut tämän opinnäytetyön. Liikenneturvallisuuskeskus käsittelee vuosittain yli 20 000 automaattisen liikennevalvonnan määräämistä liikenneviremaksuista tehtyä oikaisuvaatimusta. Tämä on valtava työmäärä. Lisäksi liikennevirhemaksu hallinnollisena seuraamuksena on lainsäädännöllisesti aivan uusi asia, vaikkakin se monilta osin korvaa liikenteessä vanhan rikesakon, joten sen vaikutuksia ei ole juurikaan opinnäytetöissä tutkittu aiemmin.

Opinnäytetyöni kannalta olennaisin tutkimuskohde rekistereistä on Liike-rekisteri, jota kautta kaikki automaattisen liikennevalvonnan määräämät rangaistukset tai hallinnolliset seuraamukset käsitellään. Hain tutkimuslupaa ja käyttöoikeutta Liike-rekisteriin opinnäytetyötäni varten. Tutkimuslupa myönnettiin Liike-rekisterissä oleville tiedoille, mutta käyttöoikeuden saaminen osoittautui mahdottomaksi. Näin ollen olen hyödyntänyt tässä opinnäytetyössä Poliisin Liikenneturvallisuuskeskuksesta saamaani aineistoa, jossa on kaikki 1.10.2020 – 30.9.2021 välisenä aikana tulleet oikaisuvaatimukset päätöksineen ja perusteluineen.

Tutkimuksesta tekee mielenkiintoisen myös se, että liikennevirhemaksu on aivan uudenlainen sanktiomuoto liikenneriikkomuksissa. Myös sen valitusprosessi on omanlaisensa, koska liikennevirhemaksu on hallinnollinen seuraamus, eikä rangaistus rikoksesta.

2 AIHE JA TUTKIMUSKYSYMYS

2.1 Aihe

Tutkimukseni aiheena on käsitellä poliisin automaattisen liikennevalvonnan määräämien liikennevirhemaksujen oikaisuvaatimuksia. Tärkeimpinä ohjaavina rajauksina toimivat nimenomaan automaattinen liikennevalvonta sekä liikennevirhemaksu. Sakkojen valituksissa on omat prosessinsa, ja ne rajautuvat tämän opinnäytetyön ulkopuolelle. Liikennevirhemaksusta ei voi tehdä valitusta, koska se ei ole rangaistusmääräys, vaan hallinnollinen seuraamus, joten siitä tehdään oikaisuvaatimus. Oikaisuvaatimuksen kielteisestä ratkaisusta voi valittaa hallinto-oikeuteen.

Liikennevirhemaksujen oikaisuvaatimuksista ei ole käsittääkseni vielä tehty yhtään opinnäytetyötä, joten aihe on myös sen vuoksi mielenkiintoinen. Rajasin työni käsittelemään pelkästään automaattisen liikennevalvonnan määräämistä liikennevirhemaksuista tehtyjä oikaisuvaatimuksia toisaalta siksi, että on selkeämpi käsitellä vain yhden poliisiyksikön käsittelemiä tapauksia ja toisaalta siksi, että tälle tuli suora tilaus Poliisin Liikenneturvallisuuskeskukselta.

2.2 Ulkopuolelle rajautuvat teemat

Mielenkiintoista olisi tutkia myös poliisipartioiden määräämien liikennevirhemaksujen oikaisuvaatimuksia ja sitä, mitkä seikat niiden perusteluissa ovat yleisimpiä. Lähtökohtaisestihan poliisipartion määräämä liikennevirhemaksu on tiedoksiannettu ja hyväksytty paikan päällä, ja voisi kuvitella, että oikaisuvaatimuksia ei lähtökohtaisesti kovin paljoa jälkikäteen tulisi. Omankin kokemukseni mukaan niitä kuitenkin tulee, ja syitä on luonnollisesti aikamoinen kirjo. Tämä tutkimus jääköön kuitenkin jollekin muulle.

Tämän opinnäytetyön ulkopuolelle rajautuvat myös hallinto-oikeuteen etenevät oikaisuvaatimukset. Siis ne tämän opinnäytetyön tutkimuksen aiheena olevat oikaisuvaatimukset, joista on annettu kielteinen oikaisu päätös, josta on sitten tehty kantelu hallinto-oikeuteen. Alun perin ajatuksena oli käsitellä myös näitä, mutta jo nykyisen tutkimuksen aineistomäärä on niin valtava, että ei olisi ollut tarkoituksenmukaista tehdä niin laajaa tutkimusta.

Toisaalta koin myös aihetta rajatessani, että on mielekkäämpää keskittyä siihen, mitkä asiat nousevat tässä tutkimuksessa esille yleisimpinä syinä ja keskittyä kehittämään ajatuksia siitä, miten Poliisin Liikenneturvallisuuskeskuksen prosesseja voitaisiin kehittää ja mahdollisesti sujuvoittaa oikaisuvaatimusten käsittelyä.

2.3 Rakenne

Opinnäytetyöni alkuosan teoriapohja käsittelee liikenteenvalvontaa yleisesti, automaattista liikennevalvontaa sekä liikennevirhemaksua vähäisten liikenne rikkomusten hallinnollisena seurauksena. Loppuosa opinnäytetyöstäni on tutkimusaineiston analysointia ja johtopäätöksiä sekä toimenpideehdotuksia

2.4 Tutkimuskysymys

Pääasiallinen tutkimuskysymys vastaa siihen, olisiko poliisin prosesseissa jotain kehitettävää, jotta liikennevirhemaksujen oikaisuvaatimusprosessista saataisiin kevyempi tai sujuvampi.

3 TUTKIMUSMENETELMÄ

3.1 Tutkimusmenetelmän valinta

Opinnäytetyöni on tutkimuksellinen. Tutkimuksellinen osuus on toteutettu kvantitatiivisella, eli määrällisellä menetelmällä. Tämä johtuu siitä, että tutkimuksen kohteena on tilastot tapahtuneista oikaisuvaatimuksista, ja johtopäätösten sekä toimenpideehdotusten pohtiminen näiden pohjalta.

Tästä aiheesta olisi myös mielenkiintoista tehdä laadullinen, eli kvalitatiivinen tutkimus. Mikäli tällainen tehtäisiin, määrittäisin sen kuulumaan laadullisen tutkimuksen fenomenologis-hermeneuttiseen perinteeseen, koska se käsittelee yhteiskunnallisiin normeihin sidottuja ihmisyyksilöiden käyttäytymiseen liittyviä teemoja. (Tuomi & Sarajärvi 2018, 30.)

Psykologiset ja filosofiset näkökulmat tähän aiheeseen olisivat varmasti mielenkiintoisia, mutta eivät kuulu tähän tutkimukseen, vaan johonkin käyttäytymistieteitä tutkivaan teokseen.

3.2 Aineisto ja otanta

Määrällisen tutkimuksen aineisto kerätään kyselylomakkeella, systemaattisella havainnoinnilla tai valmiiden rekisterien ja tilastojen käyttämisellä (Vilka 2021, 76).

Tämän tutkimuksen aineisto on saatu Poliisin Liikenneturvallisuuskeskukselta ja käsittää vuoden mittaisen ajanjakson aikana saapuneiden automaattisen liikennevalvonnan määräämien liikennevirhemaksujen oikaisuvaatimukset, joita on 24 601 kpl. Vertailukelpoisia oikaisuvaatimuksia on 24 355 kpl. Oikaisuvaatimuksista hylättyjen osuus on 2 290 kpl, eli 9,40 %. Tutkittavan aineiston rivimäärää on syytä sen laajuuden vuoksi rajata jotakin otantamenetelmää käyttäen.

3.3 Otantamenetelmät

Otantamenetelmiä on useita. Lähtökohta otantamenetelmää valittaessa on se, että kaikilla perusjoukon tilastoyksiköillä pitäisi olla mahdollisuus valikoitua otokseen (Vilkka 2021, 80).

Yksinkertaisella satunnaisotannalla tutkimuksen otokseen osallistuvat tilastoyksilöt arvotaan. Systemaattisella otannalla tilastoyksilöt valitaan tasavälein. Ositetulla otannalla perusjoukko jaetaan kiintiömällä erilaisin perustein. Ryväotannalla tutkimuskohteet valikoidaan joidenkin luonnollisten ryhmien perusteella. (Vilkka 2021, 80-81.)

Otantamenetelmäksi tämän tutkimuksen aineiston käsittelyyn valitsin systemaattisen otannan. Systemaattinen otanta soveltuu tämänkaltaisen aineiston käsittelyyn parhaiten eri otantavaihtoehdoista. Saamani aineisto on taulukkomuodossa ja näennäisesti sattumanvaraisessa järjestyksessä. Näennäisesti siitä syystä, että minulla ei ole tietoa siitä, mihin järjestys perustuu. Saamassani aineistossa on ainoastaan tieto oikaisuvaatimuksen perustelusta, siitä onko se hyväksytty vai hylätty, sekä perusteet päätökselle. Aineistosta ei löydy mitään alueellista tai aikaperusteista tietoa, jonka perusteella olisin pystynyt päättelemään aineiston rivimäärän järjestyslogiikan. Tämän vuoksi systemaattisen otantamenetelmän valikoimat tilastoyksilöt ovat tasavertaisessa asemassa.

Otannan toteutin niin, että ensin arvoin numeron välillä 1 – 100. Arvonnan tulokseksi tuli 26. Tämän jälkeen poimin aineistosta jokaisen sadan rivin joukosta 26. rivin. Näin menetellen, tutkittavan aineiston kooksi tuli 245 riviä.

Kuten aiemmin totesin, hylättyjen oikaisuvaatimusten osuus koko aineistosta on 9,31 %. Käytettyäni systemaattisen otannan menetelmää, hylättyjen osuus tästä otannasta on 8,98 %, joka on sen verran lähellä koko aineiston hylkäysprosenttilukua, että otanta on mielestäni koko joukkoa hyvin edustava.

4 LIIKENNEVALVONTA

4.1 Liikennevalvonta

Liikennevalvonta kuuluu poliisille. Tietyissä tapauksissa valvontaa voi myös tehdä tiehallinnon virkamies ajoneuvojen massoja ja kuormituksia koskien. Myös tull- ja rajavartiomiehellä on toimivaltuudet tehdä liikennevalvontaa. (Tolvanen 2013, 194).

Liikennevalvonnan ensisijainen tarkoitus on liikenneturvallisuuden ylläpitäminen sekä liikennerikosten ja -rikkomusten ennaltaestäminen ja niiden selvittäminen.

Liikenne rikoksissa ja -rikkomuksissa on huomioitavaa se, että poikkeuksena suurimpaan osaan muista rikoksista, ei tieliikennelain ja rikoslain 23 luvun mukaisiin liikenteeseen liittyviin rikoksiin ja rikkomuksiin syyllistyäkseen vaadita tahallisuutta. Huolimattomuudesta (tai tietämättömyydestä) johtuva sääntöjen rikkominen on rangaistavaa siinä missä tahallisuudestakin johtuva. Edellytys sääntöjen ja lakien tuntemuksesta ja niiden noudattamisesta on siis varsin korkealla. Näin ollen ei ole ollenkaan liioiteltua siteerata Matti Tolvasen lausumaa ”Jokainen tienkäyttäjä on potentiaalinen rikoksentekijä” (Tolvanen 2013, 194.)

Tänä päivänä liikennevalvontaa tekevät poliisilaitosten liikennevalvontasektorit sekä poliisin hälytyspartiot itseohjautuvana työaikana. Automaattinen liikennevalvonta valvoo pääsääntöisesti ajonopeuksia. Nykypäivän lainsäädäntö mahdollistaa myös seuraamuksen määräämisen muunlaisista rikkomuksista, mutta käytännössä nämä havaitaan suurelta osin ainoastaan, mikäli tilanteeseen liittyy myös ylinopeus.

Suomen ollessa harvaan asuttu maa, jossa etäisyydet taajamien väleillä ovat pääsääntöisesti pitkiä, ei poliisin nykyisillä resursseilla (eikä vaikka ne tuplataisiin) ole mahdollisuutta tehdä niin paljon näkyvää valvontaa liikenteessä, että sen ennaltaestävä vaikutus olisi merkittävä. Kiinnijäämisen riski rattijuopumustapauksissa on puolen prosentin luokkaa, ja muissa liikenne rikoksissa vieläkin pienempi (Tolvanen 2013, 194).

Tehostettu näkyvä valvonta on tehokkain liikennevalvonnan muoto. Tällä tarkoitetaan sitä, että kuljettaja havaitsee ensimmäisen valvontapisteen, kun hänen nopeutensa on jo mitattu, ja toisen sitä jonkin matkan päässä seuraavan valvontapisteen sitä lähestyessään. (Tolvanen 2013, 194.) Tämänlaisen valvonnan mahdollisuuksien ollessa rajalliset, on turvauduttava muihin keinoihin. Automaattinen liikennevalvonta on yksi näistä.

Automaattisen liikennevalvonnan voidaan ajatella olevan näkyvää; onhan siitä jo lainkin mukaan ilmoitettava tienkäyttäjälle etukäteen. Kameravalvontapisteitäkään ei ole mitenkään erityisesti naamioitu. Silti moni automaattisen liikennevalvonnan seuraamuksia vastaanottaessa on kokenut, että tuon valvonnan olisi pitänyt olla jollain tavalla näkyvämpää. Tässä voisikin olla syytä pohtia olisiko automaattisen liikennevalvonnan ennaltaestävää vaikutusta liikenneturvallisuuteen mahdollista kehittää tekemällä siitä vieläkin näkyvämpää.

4.2 Automaattinen liikennevalvonta

4.2.1 Taustaa

Suomessa automaattinen liikennevalvonta alkoi Valtatiellä 1 huhtikuussa 1992, kun Piikkiön ja Muurlan väliin asennettiin kokeiluna 12 kiinteätä liikennevalvontapylvästä. Kameroita oli vain yksi, ja sitä kierrätettiin tolpastä toiseen satunnaisessa järjestyksessä. (HS 5.10.1992, A 14.) Kokeiluun oltiin sen verran tyytyväisiä, että kameraverkosta päätettiin laajentaa lähivuosina ja poliisilakiin tehtiin muutoksia lainsäädännöllisten aspektien selkeyttämiseksi.

Automaattisen liikennevalvonnan laajentuessa sakkoja ja muita seuraamuksia käsitteli seitsemän alueellista liikenneturvallisuuskeskusta. Poliisin hallintorakenteen uudistuksen Pora III:n myötä automaattisen liikennevalvonnan toiminnot keskitettiin vuoden 2014 alusta uuteen poliisin valtakunnalliseen liikenneturvallisuuskeskukseen, joka sijoitettiin hallinnollisesti Helsingin poliisilaitoksen alaisuuteen ja fyysisesti Helsingin Malmille Liikkuvan Poliisin vanhoihin toimistotiloihin. (PORA III, 27-28).

4.2.2 Kalusto ja laitteisto

Väylävirasto huolehtii kiinteiden valvontapaikkojen suunnittelusta, rakentamisesta, ylläpidosta ja huollosta. Poliisi vastaa liikennevalvontalaitteiden käytöstä ja huollosta. (Poliisi.fi.) Valvontapaikkojen suunnittelussa käytetään hyväksi mm. onnettomuustilastoja.

Tällä hetkellä automaattisen liikennevalvonnan kiinteitä valvontapisteitä on 1085 kappaletta. Nämä pisteet kattavat Suomen tieverkosta noin 3784 kilometriä (Kuva 1). Valvontapisteitä ollaan lisäämässä lähivuosina. (Poliisi.fi.)

Taulukossa 1 on listattu tämänhetkiset automaattisen liikennevalvonnan valvontapisteet ja valvottujen tieosuuksien pituudet poliisilaitoskohtaisesti. Kameroiden, eli aktiivisten valvontapisteiden määrä vaihtelee, kuten myös sijoittelun vaihtovälit. Nämä tiedot ovat salaisiksi luokiteltuja, poliisitaktisia tietoja, joten sen takia niitä ei tässä julkisessa opinnäytetyössä selvitetä tarkemmin.

Poliisilaitos	Valvottujen tieosuuksien mitta	Valvontapisteiden määrä	Valovalvontapisteet	Muuta
Helsinki	17,20 km	22 kpl	7 kpl	Keskustan huoltotunneli 4 pistettä
Häme	275,30 km	73 kpl		
Itä-Uusimaa	175,80 km	68 kpl		
Kaakkois-Suomi	281,90 km	75 kpl		
Länsi-Uusimaa	260,69 km	80 kpl		
Lounais-Suomi	571,18 km	172 kpl		
Pohjanmaa	358,60 km	90 kpl		
Sisä-Suomi	410,70 km	96 kpl		
Itä-Suomi	841,30 km	267 kpl		
Oulu	332,04 km	99 kpl		
Lappi	259,19 km	32 kpl		
Yhteensä	3 783,90 km	1 085 kpl		

Taulukko 1. Automaattisen liikennevalvonnan valvontapisteiden määrä poliisilaitoksittain

Kuvassa 1 on esitetty sinisillä viivoilla kartalla automaattisella liikennevalvonnalla valvotut tieosuudet Suomessa. Punaiset pisteet, ovat tasan yhden kilometrin mittaisia mittaratoja, joilla voi kuka tahansa tienkäyttäjä tarkistaa esimerkiksi oman autonsa matkamittarin tarkkuuden. Näillä mittaradoilla kalibroidaan myös poliisiautojen Revika-järjestelmät.



Kuva 1. Valvotut tieosuudet kartalla (Kuva: Väylävirasto)

Kiinteiden valvontapisteiden lisäksi poliisilaitoksilla on käytössään yhteensä 26 ajoneuvoa, jotka on varustettu automaattisella liikennevalvontalaitteistolla (Poliisi.fi). Näiden käytöstä sekä valvontapaikkojen valinnasta vastaavat eri poliisilaitokset itsenäisesti.

4.2.3 Lakiperusta

Poliisilain mukaan poliisi saa siitä ennalta ilmoitettuaan suorittaa yleisellä paikalla tai yleisellä tiellä teknistä valvontaa yleisen järjestyksen ja turvallisuuden ylläpitämiseksi, rikosten ennalta estämiseksi, rikoksesta epäillyn tunnistamiseksi sekä erityisten valvontakohteiden vartioimiseksi (Poliisilaki 4:1,2).

Edellä mainittu poliisilain mukainen ennalta ilmoittaminen koskee kiinteitä valvontapisteitä. Liikkuvien valvonta-ajoneuvojen käyttöä se ei koske, sillä niiden ottamien kuvien katsotaan olevan jo tapahtuneen rikoksen esitutkintaa varten kerättävää näyttöä. Tästä on tietosuojavaltuutettu linjannut lausunnossaan 17.3.2010. (Poliisihallituksen määräys POL-2017-3567.)

Aluksi automaattisella liikennevalvonnalla kyettiin valvomaan ainoastaan ylinopeuksia. Tämä johtui pitkälti lainsäädännöstä, joka ei mahdollistanut muuta. Uuden tieliikennelain tultua voimaan 1.6.2020 on automaattisen liikennevalvonnan laitteistoilla voitu ylinopeuksien lisäksi valvoa myös turvavyön käyttöä, punaisen liikennevalon noudattamatta jättämistä, etuajo-oikeutta, väistämisvelvollisuutta, kieltoa, rajoitusta tai määräystä osoittavan liikennemerkkin tai sääntömerkin noudattamatta jättämistä, häiritsevää tai tarpeetonta ajoa tai viestintävälineiden käyttöä. (Tieliikennelaki 161 §). Tällä hetkellä, punavalojen tai tiettyjen kaistaopasteiden noudattamisen valvomista lukuun ottamatta, muiden rikkeiden automaattinen valvonta onnistuu ainoastaan havaitun ylinopeuden yhteydessä. Tämä johtuu siitä, että automaattinen liikennevalvonta ei ota kuvaa jokaisesta autosta, vaan ainoastaan niistä, jotka ajavat ylinopeutta tai tietyissä risteyksissä punaisia päin tai joukkoliikennekaistalla.

4.3 Liikenneturvallisuuskeskus

Vuodesta 2014 keskitetty valtakunnallinen, hallinnollisesti Helsingin poliisilaitoksen alaisuudessa Helsingin Malmilla toimiva Poliisin Liikenneturvallisuuskeskus esikäsittelee kaikki automaattisen liikennevalvonnan havaitsemat rikkeet ja rikokset. Kuvat ja muu data siirtyvät automaattisesti käytössä olevasta kuvauslaitteistosta Liikenneturvallisuuskeskukseen. Liikenneturvallisuuskeskuksen

henkilöstö käsittelee ja lähettää postitse asiakkaille kaikkien liikennevirhemaksulla tai huomautuksella käsiteltävien liikenne rikkomusten seuraamukset. Ajoneuvon omistajalle, haltijalle tai käyttövastaavalle lähetettävään liikennevirhemaksuun (Liite 1) tulostuu kuva, joka on voimakkaasti rajattu ja heikkoresoluutioinen. Parempiresoluutioisen ja rajaamattoman kuvan saa pyytämällä Liikenneturvallisuuskeskukselta.

Automaattisen liikennevalvonnan havaitsemia liikenne rikoksia, joissa ylinopeus on ollut yli 20 km/h yli nopeusrajoituksen, ei voida käsitellä liikennevirhemaksulla, vaan niistä on tehtävä rangaistus määräys, eli sakkomääräys. Rikosnimikkeenä on tällöin Rikoslain 23 luvun 1 §:n mukaisesti liikenneturvallisuuden vaarantaminen. Ylityksen suuruudesta riippuen, joko poliisi tekee sakkomääräyksen tai asiasta toimitetaan esitutkinta. Nämä tehdään virka-apuna tapahtumapaikan poliisilaitoksilla.

Poliisin liikenneturvallisuuskeskuksen keskeisin tavoite on liikenneturvallisuuden parantaminen. Liikenneturvallisuuskeskuksessa käsitellään vuosittain noin 600 000 automaattisessa liikennevalvonnassa todettua tapausta. (Poliisi.fi)

4.4 Kritiikki

Automaattista liikennevalvontaa kohtaan on vuosien varrella kohdistunut runsaasti kritiikkiä ja negatiivisia tunteita. Osittain kyse on periaatteellisesta vastustuksesta kaikkea yksilön vapautta koskevaa rajoittamista vastaan. Vastustettiinhan Suomessa laajalti turvavöiden ja nopeusrajoitustenkin käyttöönottoa 1970-luvulla, vaikka kaikki nykypäivänä varsin hyvin ymmärtävät noiden vaikutuksen liikenneturvallisuuteen ja varsinkin liikennekuolemien määrään.

Automaattivalvontaa on alusta lähtien pidetty kenttä- tai liikennepoliisin ”korvaajana”, jonka varjolla on poliisien määrää voitu pienentää. Lisäksi yleisesti koetaan, että automaattivalvonta puuttuu herkästi pieniin, sinänsä merkityksettömän tuntuisiin nopeuden ylityksiin, kun taas tosiasiallisesti vaaralliset kuljettajat ja ajosuoritukset jäävät huomaamatta, kunhan vain nopeus pysyy sallituissa rajoissa, ainakin valvontapisteen kohdalla. Automaattivalvonnan vaikutusta liikenneturvallisuuteen tuleekin tarkastella kriittisesti myös poliisin toimesta.

On muistettava, että automaattivalvonta ei minkään strategian mukaisesti ole tarkoitettu korvaamaan poliisin liikenteessä tekemää valvontaa. Automaattivalvonta on tukevaa toimintaa ja se täydentää liikennesektoreiden ja kenttäpartioiden tekemää valvontaa.

Suomen tieverkostoa leimaa pitkät etäisyydet keskustajaajamien väleillä. Automaattivalvontaa tarvitaan noilla väleillä, koska on sula mahdottomuus ajatella, että poliisin rajalliset resurssit mitenkään

riittäisivät partioimaan kovinkaan tehokkaasti kaikilla vilkasliikenteisimmilläkään tieosuuksilla (Kuva 2).

Monesti kritiikkikeskusteluun vedetään myös Liikkuvan Poliisin lakkauttaminen saman Pora III -hallintouudistuksen yhteydessä. Moniin niin poliisiorganisaatiossa työskenteleviin, kuin myös organisaation ulkopuolisiin on Liikkuvan Poliisin lakkauttaminen jättänyt syvät arvet ja tätä pidetään usein liikenneturvallisuutta heikentävänä uudistuksena.

Tässä keskustelussa on huomioitava, että Liikkuvan Poliisin lakkauttamisen yhteydessä poliisilaitoksille on perustettu erilliset liikennesektorit, eikä liikennesektorilla työskentelevien poliisien määrä ole juurikaan laskenut kokonaisuutena laskettuna. Ainakaan teoriassa. Useilla poliisilaitoksilla tosin liikennepoliisissa työskentelevät poliisit joutuvat tekemään muitakin tehtäviä, kuin ainoastaan liikenteeseen liittyviä.

Se mikä monesti myös unohtuu tunnekuohuisissa keskusteluissa, on se, että liikenneturvallisuus on parantunut vuodesta 2014. Tästä ei toki voi vetää myöskään suoraviivaista johtopäätöstä, että se olisi tapahtunut Liikkuvan Poliisin lakkauttamisen ja Poliisin Liikenneturvallisuuskeskuksen perustamisen johdosta. Autokanta on uusiutunut, ja sekä passiivisten, että aktiivisten turvalaitteiden kehitys on ollut huimaa viimeisten parin vuosikymmenten aikana ja kehitys on vain kiihtynyt viime vuosina.

Itselleni tuli autojen passiivisten turvalaitteiden kehittyminen konkreettisesti eteen, kun olin syksyllä 2021 tehtävällä, jossa henkilöauto oli törmännyt puuhun ja päätynyt katolle. Paikalle päästyämme oli auton kuljettaja ryöminyt autosta ulos vailla naarmuakaan ja ihmetteli vain, että miten tässä nyt näin kävi. Tutkiessani autoa ja havaitessani kaikkien auton lukuisten turvatyyntyjen lauenneen, tuli väistämättä mieleen, miten olisi mahtanut käydä hieman vanhemman auton kanssa, jossa olisi ehkä ollut vain etuturvatyyntä tai ei niitäkään.

5 LIIKENNEVIRHEMAKSU

5.1 Taustaa

Kesäkuun 1. 2020 astui voimaan uusi tieliikennelaki. Monien muiden pienempien ja suurempien uudistusten lisäksi se toi mukanaan liikennevirhemaksun. Liikennevirhemaksu korvasi liikenneriikkomuksista aikaisemmin määrätyn rikesakon. Liikenneriikoksista ja -rikkomuksista puhuttaessa kuulee usein mainittavan siitä, että rikesakkoa ei enää ole. Näin onkiin liikenneasioissa; on kuitenkin

kin muistettava, että mm. Rikoslaisissa ja Järjestyslaissa rikesakko on edelleen, eli rikesakon poistuminen koskee ainoastaan Tieliikennelakia. Rikesakosta on säädetty erikseen vielä Laissa rikesakokorikkeuksista (986/2016)

Liikennevirhemaksu toimii kutakuinkin samalla periaatteella kuin entinen rikesakkokin. Se määrätään vaikuttavuudeltaan vähäisissä liikenneriikkomuksissa, joita ei luokitella rikoksiksi. Se on kiinteän suuruinen, asiakkaan tuloista riippumaton hallinnollinen maksuseuraamus. Liikennevirhemaksusta säädetään tieliikennelain kuudennessa luvussa.

Yksinkertaisena rajanvetona voidaan todeta, että sellaiset liikenneriikkomukset, joiden ei katsota täyttävän Rikoslain 23 luvun 1 §:n mukaista liikenneturvallisuuden vaarantamista, 3-7 §:n mukaista moottoriajoneuvon, junan, lentokoneen tai vesialuksen kuljettamista päihtyneenä, 8 §:n mukaista ajoneuvon luovuttamista päihtyneelle, 9 §:n mukaista liikennejuopumusta moottorittomalla ajoneuvolla, 10 §:n mukaista kulkuneuvon kuljettamista oikeudetta, 11 §:n mukaista liikennepakoa tai 11 a §:n mukaista liikenteen häirintää, katsotaan sen verran lieviksi ja liikenneturvallisuutta vaarantamattomiksi rikkomuksiksi, että näiden sanktioksi on katsottu riittäväksi määrätä liikennevirhemaksu.

Liikennevirhemaksu voidaan määrätä seuraamukseksi myös ajoneuvolaissa (1090/2002), ajokorttilaissa (386/2011), liikenteen palveluista annetussa laissa (320/2017) ja vesiliikennelaissa (782/2019) säädettyistä hallinnollisista rikkomuksista.

Juridisesti liikennevirhemaksu poikkeaa sakosta ja rikesakosta huomattavasti. Poliisin määräämät sakot ja rikesakot ovat sakkomääräyksiä, eli poliisin määräämiä rangaistuksia tehdyistä rikoksista. Liikennevirhemaksu on poliisin määräämä hallinnollinen maksuseuraamus lainvastaisesta menettelystä. Tällä on vaikutusta myös esimerkiksi ajokieltojen määräämiseen ja rikkeiden määrän vaikuttavuudesta ajokieltoon.

5.2 Vaikutus ajo-oikeuteen

Liikennevirhemaksukäytännön mukaisesti nopeuden ylitys enintään 10 km/h nopeusrajoitusalueella 20–60 km/h, nopeuden ylitys enintään 15 km/h nopeusrajoitusalueella 70-120 km/h, kieltoimerkin noudattamatta jättäminen, luvaton joukkoliikennekaistalla ajaminen ja turvavyön käyttämättä jättäminen eivät vaikuta ajo-oikeuteen.

Ajo-oikeuteen sen sijaan vaikuttavat nopeuden ylitys yli 10 km/h nopeusrajoitusalueella 20-60 km/h, nopeuden ylitys yli 15 km/h nopeusrajoitusalueella 70-120 km/h, punaisen liikennevalon noudattamatta jättäminen ja viestintävälineen käyttäminen ajon aikana kädessä pitäen. Näihin ajo-o-

keuteen vaikuttaviin rikkomuksiin syyllistynyt kuljettaja voidaan määrätä ajokieltoon, mikäli niitä kertyy kolme vuoden sisällä tai neljä kahden vuoden sisällä. Jos kuljettajalla on ollut ajokortti alle kaksi vuotta, ajo-oikeuskäsittelyn raja on kaksi ajo-oikeuteen vaikuttavaa rikkomusta vuoden sisällä ja kolme kahden vuoden sisällä.

5.3 Liikennevirhemaksun suuruus

Liikennevirhemaksun suuruus vaihtelee rikkomuksen laadun ja tienkäyttäjän roolin mukaisesti 20 eurosta 200 euroon. 20 euron liikennevirhemaksut ovat jalankulkijoille ja 40 euron liikennevirhemaksut moottorittoman ajoneuvon tai eläimen kuljettajille määrättäviä liikennesääntöjen tai liikennevalojen noudattamatta jättämisestä määrättäviä hallinnollisia maksuseuraamuksia. 70–200 euron liikennevirhemaksuja määrätään moottorikäyttöisen ajoneuvon tai raitiovaunun kuljettajalle lainvas-
taisista menettelyistä. (Tieliikennelaki 162 – 172 §.)

Myös moottorikäyttöisen ajoneuvon matkustajalle voidaan tietyissä tapauksissa määrätä liikennevirhemaksu. Tämä koskee turvavyön tai suojakypärän käyttämättömyyttä. Liikennevirhemaksun suuruus on näissä tapauksissa 70 euroa. (Tieliikennelaki 167 §.)

5.4 Kuka maksaa?

Liikennevirhemaksu koskee lähtökohtaisesti tienkäyttäjää, oli hän sitten jalankulkija tai moottorikäyttöisen ajoneuvon, moottorittoman ajoneuvon, eläimen tai raitiovaunun kuljettaja. Automaattisessa liikennevalvonnassa määrätty liikennevirhemaksut ovat sen sijaan ajoneuvokohtaisia. Tällöin liikennevirhemaksu määrätään ja siitä vastaa ajoneuvon omistaja, haltija, tilapäinen käyttäjä tai käyttövastaava ja se annetaan tiedoksi postin välityksellä (Tieliikennelaki 161 §).

Ajoneuvon omistaja, haltija tai tilapäinen käyttäjä voi vapautua liikennevirhemaksusta, mikäli saattaa todennäköiseksi, että hän ei tehnyt liikenneriikkomusta tai että virhemaksun määräämiselle ei ollut edellytyksiä. Käyttövastaava on vastuusta vapaa ilmoittamalla, kenen käytössä moottorikäyttöinen ajoneuvo oli rikkomuksen tekohetkellä taikka ilmoittamalla, että ajoneuvo tai sen rekisterikilpi on anastettu. (Tieliikennelaki, 176§.) Vastuu syyttömyyden osoittamisesta on näissä tapauksissa ajoneuvon omistajalla, haltijalla, tilapäisellä käyttäjällä tai käyttövastaavalla (Poliisi.fi).

Nykylainsäädännön mukaan automaattisen liikennevalvonnan määräämään liikennevirhemaksuun pitää liittää kuva kuljettajasta. Kuljettaja pitää olla tunnistettavissa kuvasta. Mikäli liikennevirhemak-

sun saanut kiistää kuljettaneensa ajoneuvoa kuvaushetkellä, on poliisin selvitettävä poliisitutkin-
nassa ajoneuvoa kuljettaneen henkilön henkilöllisyys, jos ajoneuvon omistaja, haltija, tilapäinen
käyttäjä tai käyttövastaava ei sitä itse poliisille ilmoita ja saattaa todennäköiseksi, että hän ei tehnyt
liikenne rikkomusta tai että virhemaksulle ei ollut edellytyksiä. (Tieliikennelaki 166 § ja 176 §.)

Uuden tieliikennelain esitöissä hallitus esitti, että liikennevirhemaksu olisi saatu määrätä ainoas-
taan rekisterikilpi kuvaamalla, ja että liikennevirhemaksu olisi perustunut vastuuolettamaan pelkäs-
tään ajoneuvon omistaja- ja haltijatietoihin pohjautuen. Perustuslakivaliokunta ei pitänyt tällaista
sääntelymallia mahdollisena, korostaen syyllisyysperiaatteen merkitystä (Kiiski 2020, s. 317).



Kuva 2: Kiinteä valvontapiste valtatiellä 25 (Kuva: Marcus Hoot)

6 TUTKIMUS

6.1 Tutkimusaineisto

Tutkimusaineisto toimitettiin minulle Excel-tiedostona. Aineistossa on kaikki automaattisen liikennevalvonnan määräämistä liikennevirhemaksuista tehdyt oikaisuvaatimukset ajalta 1.10.2020 – 30.9.2021. Aineistosta käy myös ilmi perustelut, joiden nojalla oikaisuvaatimus on tehty, tieto onko oikaisuvaatimus hyväksytty vai hylätty sekä perusteet millä perusteella Liikenneturvallisuuskeskus on vaatimuksen hyväksynyt tai hylännyt.

Minulle toimitetussa aineistossa ei näy liikennevirhemaksujen saajien nimiä, osoitteita, henkilötunnuksia eikä autojen rekisteritunnuksia. Aineistossa ei ole myöskään kuvia tai mitään muuta yksittäisiin henkilöihin liittyviä tietoja. Näin ollen aineistosta ei muodostu minkäänlaista henkilörekisteriä, eikä siinä ole mitään sellaista yksilöivää tietoa, mitä aineiston käsittelyssä ja opinnäytetyöni tekemisessä pitäisi huomioida yksityisyys- tai tietosuojaa-asioihin liittyen. Myöskään opinnäytetyön salaamista edes osittain ei tarvitse näillä tiedoilla miettiä.

Aineistossa on 24 601 riviä, joka on vuoden aikana tehtyjen oikaisuvaatimusten määrä. Huomioitavaa on, että tässä määrässä on mukana ainoastaan automaattisen liikennevalvonnan määräämistä liikennevirhemaksuista tehdyt oikaisuvaatimukset. Aineisto ei siis sisällä muilla keinoin määräytyistä liikennevirhemaksuista tehtyjä oikaisuvaatimuksia, eikä myöskään liikennetikoksista määräytyistä sakoista tehtyjä valituksia.

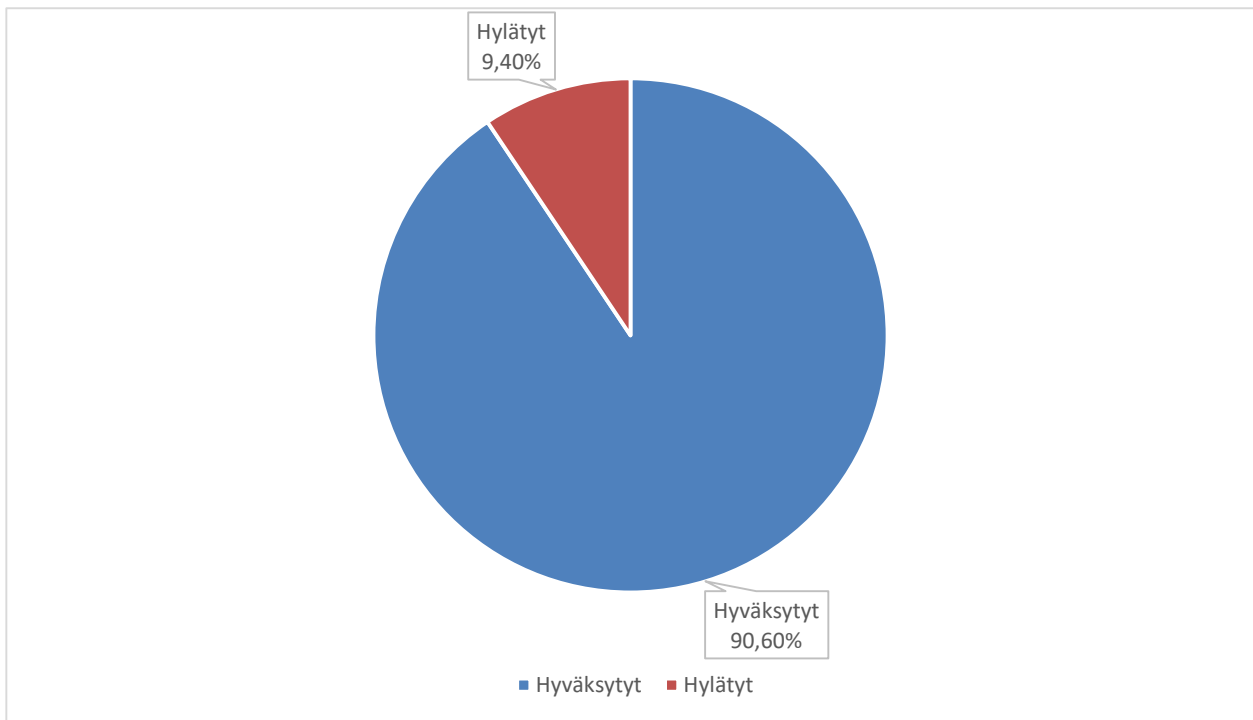
Aineiston tutkimiseen olen käyttänyt aiemmin kuvattua systemaattista otantamenetelmää. Ainoastaan kokonaistilastona hylättyjen ja hyväksytyjen oikaisuvaatimusten suhde on laskettu ja ilmoitettu käyttäen koko aineiston rivimäärää. Muut laskut ja päätelmät on tehty kuvaamalla otannalla, ellei ole toisin mainittu.

6.1.1 Tilastot

Oikaisuvaatimusten määrä tutkimusjaksolla on 24 601 kpl. Näistä hyväksytyjä 22 065 kpl ja hylättyjä 2 290 kpl. Aineistossa on 246 kpl joko useampaan kertaan lähetettyjä tai muuten virheellisiä oikaisuvaatimuksia, lisäksi aiempiin oikaisuvaatimuksiin tai oikaisuvaatimuksina lähetettyjä viestejä, joissa ei vaadita oikaisua. Vertailukelpoisia oikaisuvaatimuksia on näin ollen koko aineistossa 24 355 kpl.

6.1.2 Analysointi

Tutkimusaineistoon syventyminen on vaatinut työtunteja melkoisesti sen valtavasta massasta joh-
tuen, mutta aineiston parissa uurastus on myös ollut varsin silmiä avaavaa. Selityksiä nimittäin ih-
misiltä löytyy muutaman sanan kiistoista aina pitkiin tarinoihin, ja kaikkea tältä väliltä. Myös mieliku-
vituksen määrä tuntuu olevan lähes rajaton, kun yritetään illan hiljenevissä hetkissä miettiä, millä
sanakänteillä saisi itsensä mahdollisesti luikerrellua maksuvelvollisuudesta.



Kuvaaja 1: Hyväksytyjen ja hylättyjen oikaisuvaatimusten keskinäinen suhde

Kuten luvut ja kuvaaja 1 kertovat, on hyväksytyjen oikaisuvaatimusten määrä yli 90 % kaikista oi-
kaisuvaatimuksista.

Tutkiessani tutkimusaineistoa, jaoin oikaisuvaatimusten perustelut seitsemään kategoriaan, jotta analyysien tekeminen olisi mahdollista ja johtopäätösten tekeminen olisi suoraviivaisempaa.

Seuraavassa taulukossa on lueteltu käyttämäni kategoriat ja alakategoriat.

Kategoria	Selitys
A	Kiistää kuljettaneensa ajoneuvoa
B	Ei huomannut tai tiennyt nopeusrajoitusta tai luuli sen olevan jotain muuta
B1	Lumen peittämä liikennemerkki
C	Kiistää rikoksen kokonaan tai osittain
D	Pitää rangaistusta kohtuuttomana / vaatii huojennusta
E	Vetoaa lakipykäliin tai muuhun protokollavirheeseen
X	Poliisin virhe

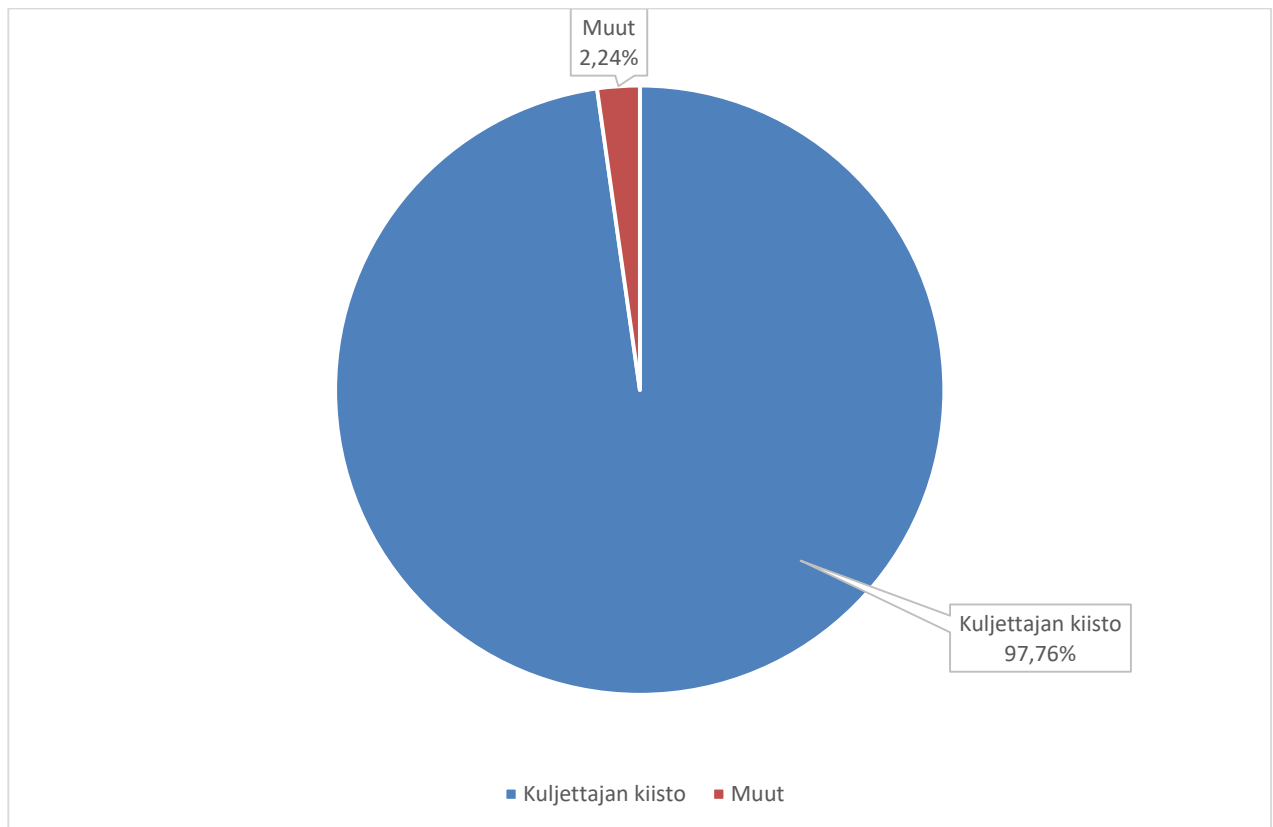
Taulukko 2: Tutkimuksessa tietojen analysointiin käytetyt kategoriat

Oikaisuvaatimuksista miltei 89 prosentissa oli kyse siitä, että ajoneuvon omistaja, haltija tai käyttövastaava kiisti itse ajaneensa kuvatulla ajoneuvolla tapahtuma-aikana. Tämä on ehdottomasti suurin yksittäinen syy oikaisuvaatimusten tekemiseen ja näin ollen eniten työtä aiheuttava yksittäinen tekijä automaattisen liikennevalvonnan prosessissa.

Näistä kuljettajakiistoihin perustuvista oikaisuvaatimuksista lähes 97 % hyväksyttiin. Perusteluina hyväksymiselle oli yleisimmin se, että liikennevirhemaksun saanut ajoneuvon omistaja tai haltija oli ilmoittanut ajoneuvon kuljettajan oikaisuvaatimuksessaan (66,5 %).

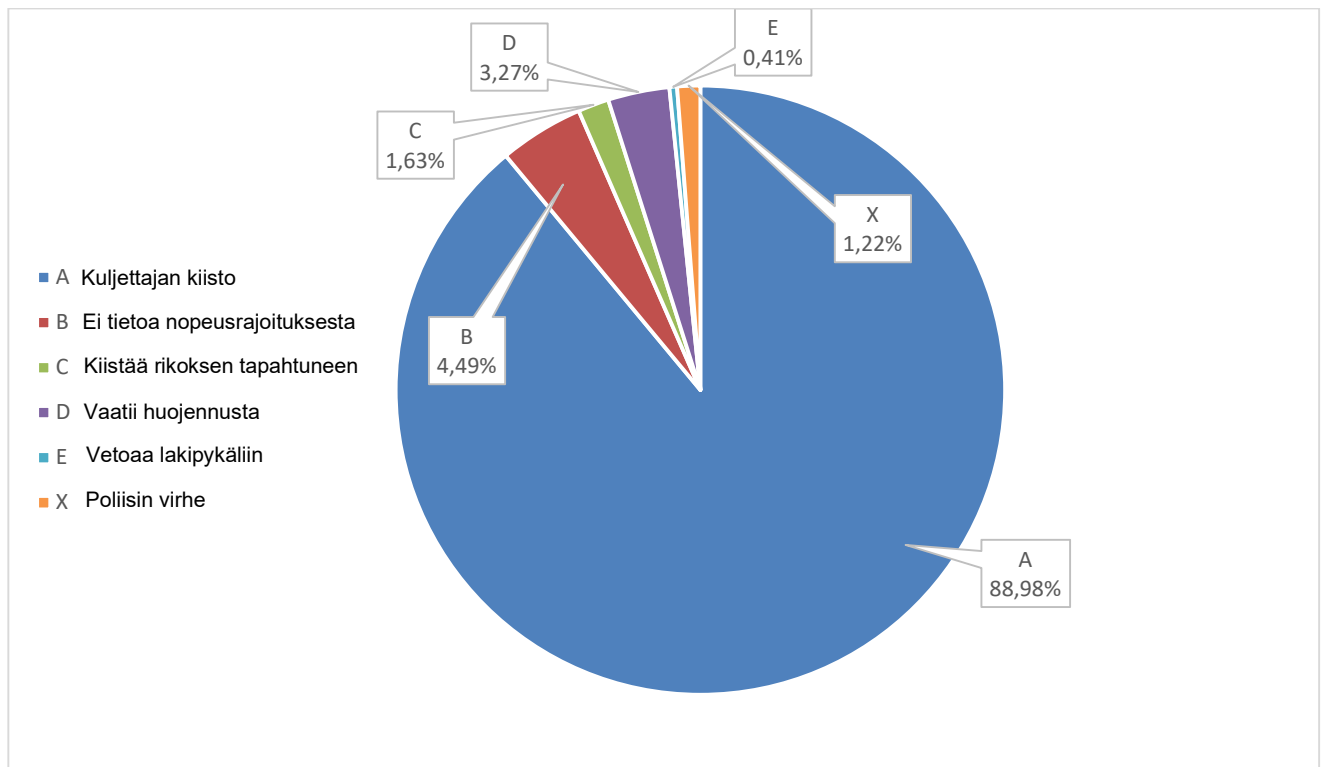
Tässä yhteydessä huomioitavaa on, että kuljettajakiistoihin perustuvista hyväksytyistä oikaisuvaatimuksista lähes 10 %:ssa perusteluna on käytetty sitä, että ei olla itse ajettu ajoneuvolla, mutta ei ole myöskään ilmoitettu kuka sillä ajoi. Näissä tapauksissa on oikaisuvaatimuksen hyväksymisen perusteluiksi kirjattu, että asianosainen on saattanut todennäköiseksi, että ei ole itse kuljettanut ajoneuvoa.

Kuvaajassa 2 esitetään kuljettajan kiistoon liittyvien hyväksytyjen oikaisuvaatimusten suhde kaikkiin hyväksytyihin oikaisuvaatimuksiin.

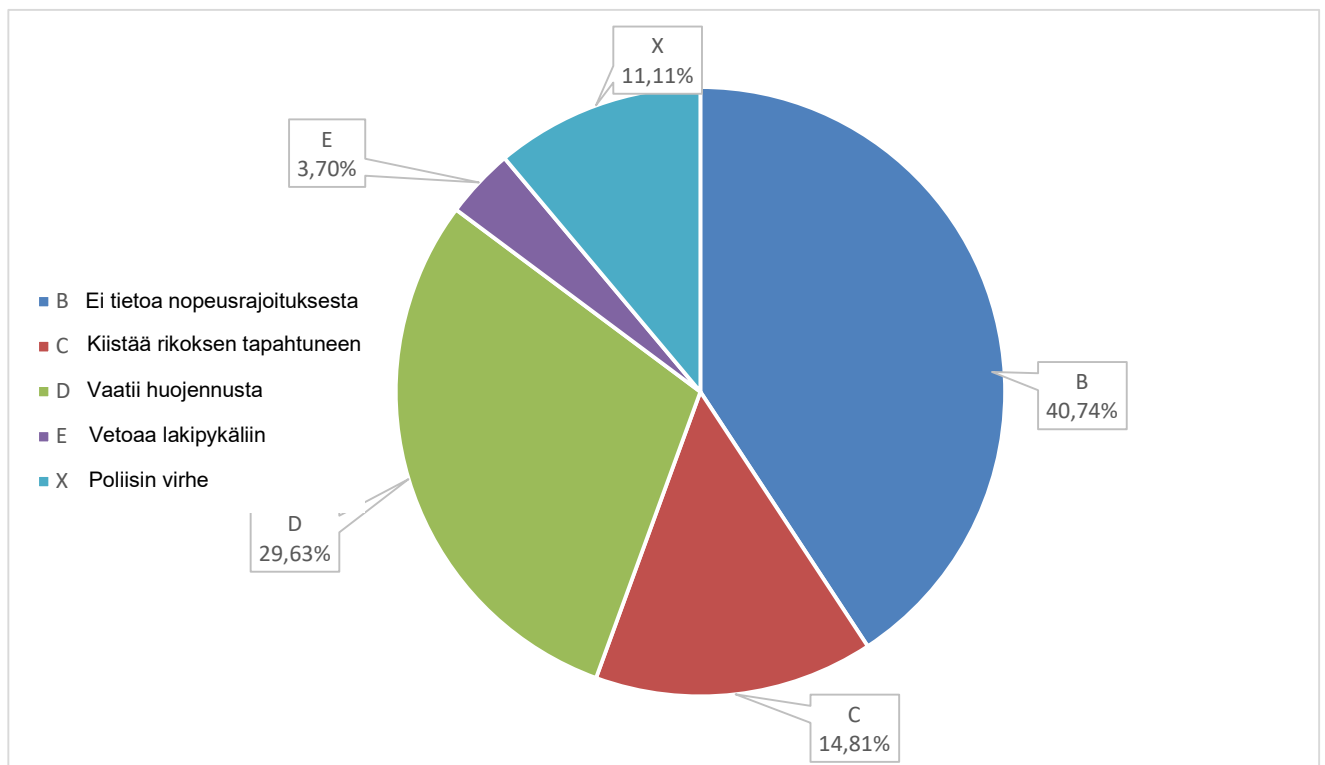


Kuvaaja 2: Kuljettajan kiistoon liittyvät oikaisuvaatimukset hyväksytyistä oikaisuvaatimuksista

Kuvaajassa 3 esitetään perustelut kategorioittain. Kuvaajassa 4 esitetään perustelukategoriat niin, että kuljettajan kiisto on poistettu, jotta päästään tarkastelemaan muiden perustelujen suhdetta toisiinsa paremmin.



Kuvaaja 3: Oikaisuvaatimukset kategorioittain



Kuvaaja 4: Oikaisuvaatimukset kategorioittain (kuljettajan kiisto poistettu)

Kuten kuvaaja 4 meille kertoo, on kuljettajan kiiston jälkeen seuraavaksi yleisin oikaisuperuste se, että liikennevirhemaksun saaja ei ollut tietoinen mittauspisteen alueella voimassa olevasta nopeusrajoituksesta. Käyttämässäni otannassa korostui näissä perusteluissa lumen peittämä liikennemerkki.

Tutkittuani hylättyjen oikaisuvaatimusten osalta koko aineiston rivimäärää, tulin siihen tulokseen, että tietämättömyyteen nopeusrajoituksista on syytä syventyä tarkemmin. Tutkin siis koko aineistosta hylättyjen oikaisuvaatimusten osalta sitä, kuinka monessa tapauksessa on vedottu siihen, että ei voitu tietää mikä on vallitseva nopeusrajoitus (kuvaaja 5).

Lumen peittämä liikennemerkkiä perusteluinaan käyttävät oikaisuvaatimukset hyväksytään pääsääntöisesti, mikäli tietyt reunaehdot toteutuvat. Näitä on ensinnäkin se, että säätilanne on tekoheikellä ollut sellainen, että voidaan hyvällä syyllä olettaa olevan mahdollista, että liikennemerkki on peittynyt lumeen. Toiseksi, rikkomukseen syyllistynyt on käyttänyt korkeintaan kyseisellä tiealueella olevaa yleisrajoitusta. Toisin sanoen, tienkäyttäjää ei voida velvoittaa noudattamaan nopeusrajoitusta, mikäli siitä kertova liikennemerkki ei ole näkyvässä, mutta silloin tulee noudattaa taajamassa 50 km/h -nopeusrajoitusta ja taajaman ulkopuolella 80 km/h -nopeusrajoitusta. Ei siis voi ajaa 100 km/h, ja vedota siihen, että ei tiennyt mikä nopeusrajoitus on voimassa.

Lähes pääsääntöisesti kaikki muut nopeusrajoituksen tietämättömyyteen perustuvat oikaisuvaatimukset hylätään. Suomen teillä on asianmukaiset liikennemerkit yleisesti ottaen hyvällä mallilla ja tienpitäjä vastaa niistä. Liikuteltavia valvonta-autoja käytettäessä valvonnasta vastaava poliisimies tarkistaa aina nopeusrajoitusta osoittavat liikennemerkit ennen valvontatapahtuman alkamista. Mikäli oikaisuvaatimuksessa kyseenalaistetaan kiinteän valvontapisteen alueella olevien liikenteenohjauslaitteiden asianmukaisuutta, otetaan lausunto näiden tilasta myös tienpitäjältä hylätyn oikaisuvaatimuksen tueksi.

Hylätyistä oikaisuvaatimuksista lähes 38 prosentissa perusteluina oli se, että syystä tai toisesta ajoneuvon kuljettaja ei tiennyt nopeusrajoitusta. Näistä kymmenessä prosentissa kyse oli lumen peittämästä nopeutta osoittavasta liikennemerkistä, mutta kuljettaja oli ajanut taajaman ulkopuolella yli 80 km/h tai taajamassa yli 50 km/h. Näitä ei siis ole hyväksytty, koska on katsottu, että mikäli ei liikennemerkistä voi nähdä nopeusrajoitusta, tulee kuljettajan ajaa alueen yleisrajoitusta.

Syitä ihmisillä tuntuu riittävän siihen, miksi ei vallitsevasta nopeusrajoituksesta ole tietoa. Jotkut eivät esimerkiksi tunnu tietävän, mitä taajaman alkamista tai päättymistä tarkoittava liikennemerkki tarkoittaa nopeusrajoituksen suhteen. Jotkut vetoavat siihen, että joka risteyksen jälkeen ei ole erikseen nopeusrajoitusmerkkiä. Monelle aluerajoitus näyttää olevan aivan vieras käsite. Yllättävän moni perustelee oikaisuvaatimustaan sillä, että ei vain huomannut nopeusrajoituksesta kertovaa

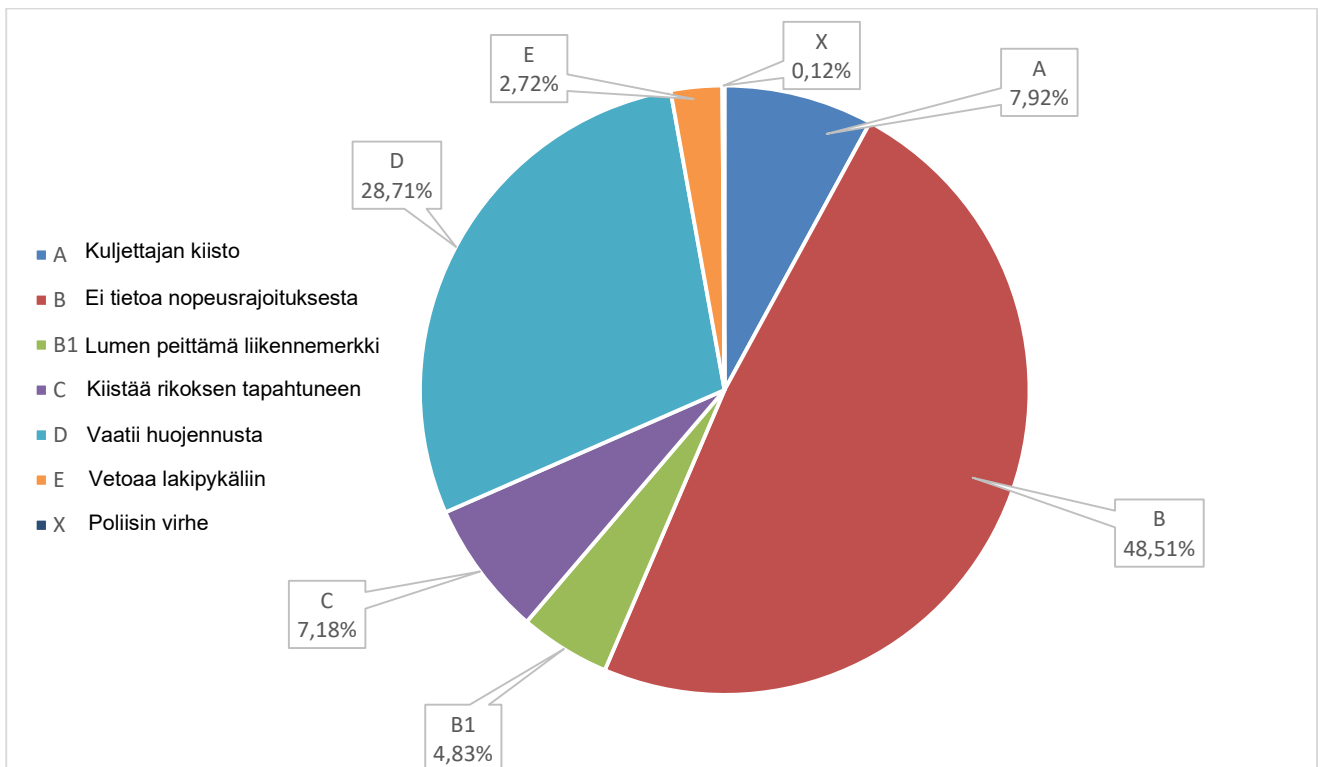
liikennemerkkiä. Tahallisuuttahan ei ylinopeuden ajamisessa edellytetä rangaistusvastuun määrittämisessä, joten voisi sanoa, että edellä mainitun kaltaiset oikaisuvaatimukset kuormittavat aivan turhaa järjestelmää.

Monelle tuntuu olevan myös täysin uusi asia se, että mitään erikseen määriteltyä tai päätettyä puuttumiskynnystä ei ylinopeuksissa ole. Toki poliisipartio käyttää omaa harkintaansa ja tuskin puuttuu muutaman kilometrin ylityksiin. Automaattinen liikennevalvonta sen sijaan puuttuu vähäisiinkin ylityksiin ja sehän liikennevirhemaksun idea onkin; puuttumista vähäisiin ylityksiin.

Hylättyjen oikaisuvaatimusten perusteluja läpikäydessäni tuli vastaan yllättävän usein perustelu, jossa vaadittiin liikennevirhemaksun kumoamista sillä perusteella, että kuljettaja ei ylittänyt 10 km/h-puuttumiskynnystä, joka on jostain ihmisten mieliin jäänyt erilaisten aikojen virallisina tai epävirallisina toimintamalleina.

Esiin nousi myös tietämättömyyttä vaihtuvien nopeusrajoitusnäyttöjen osoittaman nopeusrajoituksen velvoittavuudesta. Joidenkin tienkäyttäjien käsityksen mukaan vaihtuvan nopeusrajoituskytlin osoittama nopeusrajoitus on vain suositus, eikä sitä tarvitse noudattaa. Vaihtuvasisältöisistä kielto- ja rajoitusmerkeistä säädetään tieliikennelain 78 pykälässä ja ne ovat yhtä velvoittavia, kuin kiinteällä informaatiolla varustetutkin liikenteenohjauslaitteet.

Yli 28 %:ssa hylätyistä oikaisuvaatimuksista nousi esiin perustelu, jossa itse rikkomusta tai siihen syyllistymistä ei kiistetä, mutta siitä määrätty sanktio koetaan liian suureksi tai jotenkin muuten epäoikeudenmukaiseksi. Jotkut perustelevat kohtuuttomuutta pienillä tuloilla tai esimerkiksi sillä, että ajoivat samassa letkassa muiden kanssa samaa nopeutta ja vain itsellä välähti. Joidenkin mielestä joku muu oli tehnyt jotain pahempaa, ja tämä olisi pitänyt huomioida lieventävänä asianhaarana heidän seuraamustaan määrättäessä. Osa oli sitä mieltä, että heidän kiireensä syystä tai toisesta oli sellainen, jonka perusteella heidän olisi pitänyt olla vapaita vastuusta. Toiset selittivät väsymyksellä tai joillain muilla tekijöillä omaa vahingossa tehtyä rikkomustaan, ja osa selkeästi vain halusi kertoa oman puolensa tarinasta ja tuskin edes ajattelivat, että oikaisuvaatimus hyväksyttäisiin.



Kuvaaja 5: Hylätyt oikaisuvaatimukset kategorioittain (koko aineisto)

6.2 Johtopäätökset

Valtaosa oikaisuvaatimuksista pohjaa siihen, että joku muu kuin rekisteriin merkitty omistaja, haltija tai käyttövastaava on ajanut ajoneuvolla liikennetrikkomuksen tekohetkellä. Tämä massa oikaisuvaatimuksia on se, jonka käsittelyyn vaikuttamalla saataisiin suurin hyöty prosessien tehokkuudessa.

Suomessa automaattisen liikennevalvonnan mahdollistaa tieliikennelain pykälä 181, jossa säädetään poliisin suorittamasta automaattisesta kuvaamisesta valvonnan suorittamiseksi. Tämän pykälän mukaisista liikennetrikoksista poliisi suorittaa esitutkinnan, ja kuten aiemmin mainittu, ne rajautuvat tämän tutkimuksen ulkopuolelle.

Tieliikennelain pykälässä 161 säädetään ajoneuvokohtaisesta liikennevirhemaksusta. Tämän pykälän myötä pienien nopeudenylitysten tai muiden rikkeiden sanktioinnin prosessi on helpottunut, mutta edelleen se on varsin työläs.

Alankomaissa on käytössä Suomen liikennevirhemaksua vastaava hallinnollinen seuraamus pienissä nopeuden ylityksissä ja punaisia päin ajamisessa. Alankomaiden järjestelmässä sanktio näistä rikkomuksista määrätään aina ajoneuvon rekisteriin merkitylle haltijalle, riippumatta siitä, kuka on ajoneuvoa tosiasiallisesti rikkomuksen tekohetkellä kuljettanut. (Hallituksen esitys Eduskunnalle laeiksi rikesakkomenettelystä annetun lain sekä eräiden muiden lakien muuttamisesta ajoneuvon haltijan vastuun toteuttamiseksi automaattisessa liikennevalvonnassa 2005).

Myös Isossa-Britanniassa haltija vastaa ajoneuvolla tehdyistä liikenne rikkomuksista, ja jos haltija ei suostu kertomaan kuka ajoneuvoa on rikkomuksen tekohetkellä kuljettanut, määrätään tälle ylinopeussakkoa ankarampi rangaistus (Hallituksen esitys Eduskunnalle laeiksi rikesakkomenettelystä annetun lain sekä eräiden muiden lakien muuttamisesta ajoneuvon haltijan vastuun toteuttamiseksi automaattisessa liikennevalvonnassa 2005.)

Alankomaiden ja Ison-Britannian toimintatavoissa kamera ottaa autosta kuvan takaapäin, eikä koko järjestelmän tarkoituksena ole edes selvittää kuljettajan henkilöllisyyttä. Tämä on lähtökohtaisesti Euroopan ihmisoikeussopimuksen vastaista. Rangaistavuuden tulisi perustua syyllisyysperiaatteen myös Suomen perustuslain mukaan.

6.3 Kehitysajatukset

Jotta edellä mainittuun suureen massaan ja sen käsittelyn sujuvoittamiseen päästäisiin käsiksi, olisi tehokkain tapa se, että ajoneuvokohtainen liikennevirhemaksu voitaisiin määrätä suoraan ajoneuvon omistajalle tai haltijalle, ja mitään selvittelyitä ei edellytettäisi. Tämä vaatisi ensinnäkin sen, että liikennevirhemaksun lisäksi rikkomuksista ei tulisi muita seuraamuksia, eli käytännössä automaattisen liikenteenvalvonnan havaitsemien rikkomusten määrä ei vaikuttaisi ajokiellon määrämiseen. Lisäksi lakia pitäisi muuttaa niin, että syyllisyysperiaate jätettäisiin huomiotta ja ainoastaan sillä olisi merkitystä, kuka ajoneuvon omistaja ja haltija on ja olettaisi, että tämä henkilö vastaa ajoneuvolla tehdyistä rikkomuksista ja siitä, kenen käyttöön ajoneuvonsa luovuttaa.

Aiemmin todetun mukaisesti, Suomen perustuslaki sekä Suomea sitova Euroopan ihmisoikeussopimus pohjaavat hyvin vahvasti syyllisyysperiaatteen, ja tämän muuttaminen on vaikeaa, ellei mahdotonta ja myös eettisesti arveluttavaa.

Kehitysajatuksissa haastavaa on se, että valtaosa kuljettajan kiistoon perustuvista oikaisuvaatimuksista hyväksytään. Tämä tarkoittaa sitä, että valtaosassa oikaisuvaatimuksista kuljettajana ei ole toiminut ajoneuvon omistaja, haltija tai käyttövastaava. Näissä tapauksissa se ensimmäinen kirje,

eli alkuperäinen liikennevirhemaksu on se prosessin työvaihe, johon olisi hyödyllistä jollain tavalla puuttua tai muuttaa sitä.

Pohdittuani asiaa monesta eri näkökulmasta päädyin siihen, että kun poliisi ei voi kuvanottohetkellä tietää kuka ajoneuvoa ajaa, ja liikennevirhemaksuseuraamuksen piirissä olevissa liikenne rikkomuksissa poliisi ei edes saa järjestelmissään oleviin valokuviin liikennevalvontakameran kuvaa verrata, ovat keinot vähäiset siihen, että se alkuperäinen liikennevirhemaksu menisi suoraan oikealle henkilölle, mikäli kuljettaja ei ole ajoneuvorekisteriin merkitty haltija, omistaja tai käyttövastaava.

Yksi vaihtoehtoinen tapa olisi varata aikaa sille, että ajoneuvon kuljettaja ilmoitetaan poliisille ennen ensimmäisen liikennevirhemaksun lähettämistä. Tämä voisi tapahtua siten, että havaittuaan kameratolpan välähdyksen, ajoneuvon kuljettaja ilmoittaisi asiasta ajoneuvon omistajalle, haltijalle tai käyttövastaavalle. Näinhän suurimmassa osassa tapauksia jo nyt todennäköisesti toimitaankin. Jos ajatellaan, että lainaa joltain autoa tai ajaa työnantajansa omistuksessa olevaa autoa ja sillä ajaessaan välähtää tolppa, todennäköisesti suurin osa siitä kertoo autoa palauttaessaan. Tämän tiedon saatuaan ajoneuvon omistaja, haltija tai käyttövastaava voisi tietyn ajan kuluessa käydä poliisin verkkosivuilla tekemässä ilmoituksen ajoneuvon kuljettajasta. Tähän voisi olla aikaa esimerkiksi viikko. Tämän tiedon saatuaan poliisi lähettäisi liikennevirhemaksun suoraan ilmoitetulle kuljettajalle ja prosessi jatkuisi siitä eteenpäin samanlaisena, kuin se nytkin on.

Tällä vapaaehtoisella ilmoituskäytännöllä saavutettaisiin se, että ainakin osa (ja itse arvioisin karkeasti, että ainakin puolet) kuljettajan kiistoon vuosittain perustuvista oikaisuvaatimuksista jäisi käsittelemättä, kun liikennevirhemaksu saataisiin lähetettyä heti ensimmäisellä kerralla oikeaan osoitteeseen.

Toinen kehitysehdotus syntyi toiseksi eniten prosessia kuormittavista oikaisuvaatimusten perusteista, eli tietämättömyyteen vallitsevasta nopeusrajoituksesta. Tämä ei vaikuta määrällisesti läheskään niin paljoa itse oikaisuvaatimuksiin, kuin edellä mainittu kehitysehdotus, mutta sillä olisi suuri henkinen ja ideologinen merkitys perinteisesti niin tunteikkaaseen suomalaiseen tienkäyttäjään.

Sehän on varsin kummallista, että se harmaa tolppa huomataan helpommin, kuin punakeltainen nopeusrajoitusmerkki. Tolppien maalaamista räikeimmillä väreilläkin on joskus ehdotettu, mutta sitä ei ole koskaan toteutettu, eikä sekään ratkaisi tätä ongelmaa. Se mikä saattaisi ratkaista, ainakin osittain, olisi joko se, että juuri ennen tolppaa sijoitettaisiin nopeusrajoituksesta muistuttava liikenne-merkki. Vaihtoehtoisesti itse tolppaan voitaisiin kiinnittää joko pylvääseen tai kameran yläpuolelle jonkunlainen varsinainen nopeusrajoitusmerkistä poikkeava ilmoitus kyseisen valvontapisteen nopeusrajoituksesta. Kaikkein paras, ja myös kallein ratkaisu olisi asentaa tolpan yhteyteen nopeusnäyttö, josta tienkäyttäjät voisi tarkistaa oman nopeutensa ja samalla myös kuljettamansa ajoneuvon nopeusmittarin mittarivirheen.

Sen lisäksi, että tällaisella ratkaisulla olisi oikaisuvaatimuksia vähentävä vaikutus, olisi sillä myös tienkäyttäjien tunteisiin vaikutusta. Se vähentäisi melko yleistä ajatusta siitä, että automaattinen liikennevalvonta on vain valtion ja poliisin rahastuskeino, eikä sillä paranneta tai edes haluta parantaa liikenneturvallisuutta.

Näkisin myös, että monella tieosuudella olisi hyvä mitata keskinopeuksia pistemäisten valvontapaikkojen sijaan. Paras olisi näiden kahden yhdistelmä, eli niin että tieosuudella mitattaisiin yleisesti keskinopeuksia ja myös esim. risteysalueella tai muilla erityistä valvontaa kaipaavilla paikoilla olisi nykyisenkaltaisia valvontapisteitä, jotta kokonaisturvallisuus olisi hyvin valvottua. Keskinopeusvalvonta lisäisi kokonaisturvallisuutta huomattavasti, koska silloin ei olisi hyötyä opetella tolppien paikkoja ulkoa ja hurjastella kaikki tolppien välit hidastaakseen ainoastaan tolppien kohdalla. Tällaisella liikennekäyttäjätymisellä ei ole mitään tekemistä liikenneturvallisuuden kanssa, vaikka sillä saisikin vältettyä ylinopeudesta johtuvat seuraamukset.

7 YHTEENVETO

Automaattisen liikennevalvonnan pääasiallinen tarkoitus on parantaa liikenneturvallisuutta. Tämä pitäisi olla sen johtavana ajatuksena jokaisessa prosessin vaiheessa. Yli 20 000 automaattisen liikennevalvonnan oikaisuvaatimusta vuositasona kertoo, että Poliisin Liikenneturvallisuuskeskuksen työntekijöiden työajasta menee todella suuri osa oikaisuvaatimusten käsittelyyn.

Mikäli prosessien ja toimintatapojen kehittämisellä saataisiin oikaisuvaatimusten määrä putoamaan esim. kolmasosalla, vapauttasi tämä Liikenneturvallisuuskeskuksen työaikaa liikenneturvallisuuden edistämiseen.

Keinoja on varmasti monia ja helpoimmat toteuttaa ovat varmasti Liikenneturvallisuuskeskuksen omissa jokapäiväisissä rutiineissa ja käytännöissä. Niistä minulla ei ole ollut tietoa, eikä niitä olisi ollut tarkoituksenmukaista tässä tutkimuksessa ruveta tutkimaan.

Liikennevirhemaksun käyttöönotto ja ajoneuvokohtaisen liikennevirhemaksun salliva lakipykälä uudessa tieliikennelaissa on tuonut mukanaan helpotuksia tähän prosessiin. Olen sitä mieltä, että vapaaehtoinen ennakkoon tehtävä kuljettajan ilmoittaminen keventäisi potentiaalisesti oikaisuvaatimusten massaa huomattavasti. Tämä toki vaatisi myös sen, että sitä markkinoitaisiin tehokkaasti ja että tällaisen käytännön mahdollisuudesta olisi kansalla yleinen tietous, eikä se jäisi vain sellaiseksi ominaisuudeksi ja mahdollisuudeksi, josta ei tiedetä, ellei oteta itse selvää.

Myös se, että nopeusrajoituksista ilmoitettaisiin selkeämmin valvontapisteen yhteydessä, vähentäisi oikaisuvaatimusten määrää. Se vaikuttaisi myös positiivisesti liikennekulttuurin ja -ilmapiirin kehittymiseen, mutta toki myös negatiivisesti liikennevirhemaksuista ja sakoista valtiolle tuleviin tuottoihin.

LÄHTEET

Hallituksen esitys Eduskunnalle laeiksi rikesakkomenettelystä annetun lain sekä eräiden muiden lakien muuttamisesta ajoneuvon haltijan vastuun toteuttamiseksi automaattisessa liikennevalvonnassa (HE 16/2005)

<https://finlex.fi/fi/esitykset/he/2005/20050016#idm45237817069840>

Helsingin sanomien artikkeli, Kyösti Pärssinen 5.10.1992

<https://nakoislehti.hs.fi/0db2064d-0d40-4597-8ac6-7de296174794/14?q=>

Kiiski, Kimmo, 2021: Uusi tieliikennelaki 2020. Helsinki, Edita

Liikenneterikosasioiden käsittely automaattivalvonnassa, Poliisihallituksen määräys POL-2017-3567

Poliisin hallintorakenneuudistus Pora III – täydentävät päälinjaukset, Hanketyöryhmän esitys

<https://julkaisut.valtioneuvosto.fi/bitstream/handle/10024/79042/Poliisin%20hallintorakenneuudistus%20Pora%20III.pdf>

Poliisin verkkosivut

<https://poliisi.fi/automaattinen-liikennevalvonta>

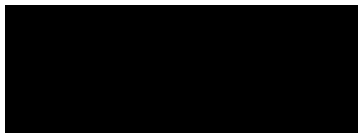
Tolvanen, Matti, 2013: Tieliikenteen käsikirja 2013. Helsinki, Edita

Tuomi, Jouni & Sarajärvi Anneli 2018: Laadullinen tutkimus ja sisällönanalyysi. Helsinki, Tammi

Vilka, Hanna, 2021: Tutki ja kehitä. Jyväskylä, PS-kustannus


LIITE 1

Automaattisen liikennevalvonnan havaitseman liikenneserikkomuksen liikennevirhemaksu (5 sivua)



Liikennevirhemaksu**Asianumero**

POL-00[REDACTED]-2022

Asianosainen	Nimi [REDACTED]	
Rikkomuksen tiedot	Teko aika 03.03.2022 klo 22:43 Tekokunta ja -paikka Turku, Stålarminckatu x Nokiankatu L Nimike Liikenne rikkomus Päätöksen perusteena oleva liikenne rikkomus vaikuttaa ajo-oikeuteen	

Rikkomus, tekotapa ja lainkohdat

Liikenne rikkomus TLL 165 §, 165§ 1mom 2

Moottorikäyttöisen ajoneuvon kuljettajana ylitti liikenteenohjauslaitteella osoitetun suurimman sallitun nopeuden yli 10 kilometrillä tunnissa ja enintään 15 kilometrillä tunnissa

	Kulkuneuvo 01 Volvo 5D V70 STW 2.4 BI-FUEL CNG AUTOMATIC-JV32P9-00/276 Todettu nopeus teknisen vähennyksen jälkeen 54 km/h	Rekisterinumero [REDACTED]	Mittaustapa Automaattivalvonta
		Sallittu nopeus 40 km/h	Ylitys 14 km/h
Seuraamukset	Virhemaksun määrä: Virhemaksukorotus: Virhemaksu yhteensä:		170 e e 170 e
		Seuraamukset yhteensä:	170 e

Päätöksentekijä

Nimi ja virka-asema [REDACTED], toimistos sihteeri
Viranomainen Poliisi
Päätöksentekopäivä 05.03.2022 klo 10:01
Tiedoksiantopäivä 12.03.2022

MAKSUTIEDOT

NORDEA IBAN FI22 1660 3000 1086 81 BIC NDEAFIHH
DANSKE BANK FI61 8000 1300 0409 05 DABAFIHH

TILIIHTEYSTIEDOT KANSAINVÄLISIÄ MAKSUJA VARTEN

Danske Bank A/S, Finland Branch IBAN-tilinumero:
Televisiokatu 1 FI61 8000 1300 0409 05
PL 1243 BIC-koodi: DABAFIHH
00075 DANSKE BANK

Maksun saaja: Oikeusrekisterikeskus
13100 Hämeenlinna

Eräpäivä: 12.04.2022

Viitenumero: 5902813329

Maksun määrä: 170 EUR
MAKSETTAESSA ON KÄYTETTÄVÄ VIITENUMEROA

Liikennevirhemaksun ohje

MIKÄ ON LIIKENNEVIRHEMAKSU?

Liikennevirhemaksu on hallinnollinen maksuseuraamus, joka voidaan määrätä seuraamukseksi erilaisista tie- ja vesiliikennelainsäädännön vastaisista teoista. Liikennevirhemaksun määrää poliisi, Tulli tai Rajavartiolaitos.

Liikennevirhemaksu on kiinteämääräinen ja sen suuruus on rikkomuksen laadusta riippuen 20–200 euroa. Jos liikennevirhemaksu määrätään useammasta kuin yhdestä rikkomuksesta, teoista seuraavaa ankarinta liikennevirhemaksua korotetaan 40 eurolla.

Ajoneuvo kohtainen liikennevirhemaksu määrätään automaattisessa liikennevalvonnassa tai muuten ajoneuvoa pysäyttämättä havaitun liikenneriikkomuksen seuraamuksena. Ajoneuvo kohtaisen liikennevirhemaksun määrää Poliisin liikenneturvallisuuskeskus, joka kuuluu Helsingin poliisilaitokseen.

Ajoneuvo kohtainen liikennevirhemaksu määrätään seuraamuksena moottorikäyttöisellä ajoneuvolla tehdystä liikenneriikkomuksesta, joka koskee

- tieliikennelaisissa (729/2018) tarkoitettua etuajo-oikeutta, väistämisvelvollisuutta, kieltoa, rajoitusta tai määräystä osoittavan liikennemerkin noudattamatta jättämistä tai sääntöliikennemerkin noudattamatta jättämistä
- viestintävälineen käyttöä koskevan kiellon noudattamatta jättämistä
- henkilökohtaisen turvalaitteen käyttämättä jättämistä
- punaisen liikennevalon noudattamatta jättämistä
- ajoneuvo kohtaisen nopeusrajoituksen noudattamatta jättämistä
- häiritsevää tai tarpeetonta ajoa koskevan kiellon noudattamatta jättämistä.

KUKA ON VASTUUSSA AJONEUVOKOHTAISESTA LIIKENNEVIRHEMAKSUSTA?

Ajoneuvo kohtaisesta liikennevirhemaksusta vastaa ajoneuvon rekisteriin merkitty omistaja, haltija, tilapäinen käyttäjä tai käyttövastaava.

Ajoneuvon rekisteriin merkitty omistaja, haltija tai tilapäinen käyttäjä on kuitenkin vastuusta vapaa, jos hän saattaa todennäköiseksi, että hän ei tehnyt liikenneriikkomusta tai että virhemaksun määräämiselle ei ollut edellytyksiä. Käyttövastaava on vastuusta vapaa ilmoittamalla, kenen käytössä moottorikäyttöinen ajoneuvo oli rikkomuksen tekohetkellä taikka ilmoittamalla, että ajoneuvo tai sen rekisterikilpi on anastettu.

Ajoneuvo kohtaisesta liikennevirhemaksusta vastuussa oleva kuljettaja voidaan tarvittaessa selvittää poliisilain (872/2011) 6 luvussa säädetyssä poliisitutkinnassa. Hallintoasian selvittäminen poliisitutkinnassa voi tarkoittaa kuulusteluja ja muita tutkintatoimenpiteitä, joissa sovelletaan soveltuvin osin esitutkintalakia (805/2011).

OIKAISUN VAATIMINEN LIIKENNEVIRHEMAKSUPÄÄTÖKSEEN

Oikaisuvaatimus

Liikennevirhemaksupäätökseen voi hakea oikaisua maksun määränneeltä viranomaiselta. Oikaisuvaatimus on tehtävä kirjallisesti ja siinä on ilmoitettava

- oikaisua vaativan henkilön nimi, kotikunta, postiosoite ja puhelinnumero sekä muut asiaa koskevien ilmoitusten toimittamiseen tarvittavat yhteystiedot
- päätös, johon haetaan oikaisua
- millaista oikaisua vaaditaan

- perusteet, joilla oikaisua vaaditaan.

Oikaisuvaatimuskirjelmään on liitettävä

- tiedoksisaantitodistus tai muu selvitys oikaisuvaatimusajan alkamisajankohdasta
- asiakirjat, joihin oikaisua vaativa vetoaa vaatimustensa tueksi, jollei niitä ole jo aikaisemmin toimitettu viranomaiselle.

Jos liikennevirhemaksuun on vaadittu oikaisua, sitä ei pidä maksaa ennen kuin oikaisuvaatimus on käsitelty. Jos oikaisuvaatimus hylätään, alkuperäinen liikennevirhemaksu jää voimaan ja tulee maksaa.

Oikaisuvaatimuksen toimittaminen

Oikaisuvaatimus on toimitettava viranomaiselle 30 päivän kuluessa liikennevirhemaksupäätöksen tiedoksisaantipäivästä. Oikaisuvaatimusaikaa laskettaessa liikennevirhemaksupäätöksen tiedoksisaantipäivää ei oteta lukuun. Jos määräajan viimeinen päivä on pyhäpäivä, itsenäisyyspäivä, vapunpäivä, joului- tai juhannusaatto taikka arkilauantai, oikaisuvaatimusaika jatkuu seuraavaan arkipäivään.

Oikaisuvaatimuksen katsotaan tulleen viranomaisen tietoon saapumispäivänään. Oikaisuvaatimuksen tulee olla perillä määräajan viimeisenä päivänä ennen virka-ajan päättymistä (klo 16.15). Jos oikaisuvaatimusta ei ole tehty määräajassa, se jätetään tutkimatta.

Oikaisuvaatimuksen voi toimittaa viranomaiselle henkilökohtaisesti tai valtuutetun asiamiehen välityksellä. Omalla vastuullaan oikaisuvaatimuskirjelmän voi lähettää postitse, lähetin välityksellä, faksilla tai sähköpostitse kuten sähköisestä asioinnista viranomaistoiminnassa annetussa laissa (13/2003) säädetään. Jos kyseessä on poliisin määräämä liikennevirhemaksu, oikaisuvaatimuksen tekeminen onnistuu parhaiten poliisin verkkoasiointissa osoitteessa <https://asiointi.poliisi.fi/>.

Yhteystiedot

Helsingin poliisilaitos
PL 11, 00241 HELSINKI
automaattivalvonta@poliisi.fi

Voit myös lähettää sähköpostiviestisi salattuna osoitteesta <https://securemail.poliisi.fi/>.

Muutoksenhaku oikaisuvaatimus päätökseen

Oikaisuvaatimuksesta tehtyyn oikaisuvaatimus päätökseen voi hakea muutosta valittamalla toimivaltaiseen hallinto-oikeuteen siten kuin laissa oikeudenkäynnistä hallintoasioissa (808/2019) säädetään.

RIKKOMUKSESTA MAHDOLLISESTI AIHEUTUVAT MUUT SEURAAMUKSET

Toistuvat liikenne rikkomukset voivat johtaa määräaikaiseen ajokieltoon. Ajo-oikeuteen vaikuttavasta liikenne rikkomuksesta määrätystä liikennevirhemaksusta ilmoitetaan Liikenne- ja viestintävirastolle, joka tekee siitä merkinnän liikenneasioiden rekisteriin.

TIETOSUOJA

Liikennevirhemaksumenettelyssä henkilötietoja käsitellään kansallisen ja eurooppalaisen tietosuojalainsäädännön mukaisesti.

LISÄTIEDOT

Lisätietoja liikennevalvonnasta ja liikennevirhemaksumenettelystä löytyy poliisin verkkosivuilta. <https://poliisi.fi/automaattinen-liikennevalvonta>

Päätöksen perusteena oleva liikenerikkomus vaikuttaa ajo-oikeuteen.

Osa ajoneuvokohtaisista liikennevirhemaksuista vaikuttaa ajo-oikeuteen. Poliisi voi määrätä ajo-oikeuden haltijan ajokieltoon toistuvista liikenerikkomuksista, jos tälle on määrätty liikennevirhemaksuja, ajoneuvokohtaisia liikennevirhemaksuja tai sakkorangaistuksia moottorikäyttöisellä ajoneuvolla tehdystä liikenerikkomuksista tai -rikoksista. Liikennevirhemaksulla käsiteltäviä ajo-oikeuteen vaikuttavia liikenerikkomuksia ovat

- nopeusrajoituksen ylittäminen yli 10 kilometrillä tunnissa alueella, jonka nopeusrajoitus on 20–60 km/h
- nopeusrajoituksen ylittäminen yli 15 kilometrillä tunnissa alueella, jonka nopeusrajoitus on 70–120 km/h
- punaisen liikennevalon noudattamatta jättäminen
- viestintävälineen kielletty käyttö ajon aikana.

Poliisi voi määrätä ajokiellon, jos liikenerikkomuksista määrättyjä ajo-oikeuteen vaikuttavia liikennevirhemaksuja tai sakkoja kertyy kolme vuodessa tai neljä kahden vuoden sisällä. Jos ajo-oikeuden haltijalla on ollut ajokortti alle kaksi vuotta, ajo-oikeuskäsittelyn raja on kaksi rikkomusta vuodessa tai kolme kahdessa.

Oikaisuvaatimuksen tekeminen onnistuu kätevimmin poliisin verkkoasioinnissa, johon kirjautumalla pääsee tarkastelemaan omia liikennevirhemaksuasioitaan ja näkemään niihin liittyvät kuljettajien kasvokuvat. Poliisin verkkoasiointiin voi kirjautua osoitteessa <https://asiointi.poliisi.fi/>

Oikaisuvaatimuksen tekijä	Sukunimi	Etunimet
	Henkilötunnus/Syntymäaika	
	Postiosoite	
	Postinumero ja -toimipaikka	
	Sähköpostiosoite	Puhelinnumero

 Kiistan kuljettaneeni ajoneuvoa Vaadin oikaisua muulla perusteella**Millaista oikaisua vaaditaan ja millä perusteella****Jos et kuljettanut ajoneuvoa, voit ilmoittaa kuljettajan tiedot tällä lomakkeella.**

Ajoneuvoa kuljettaneen henkilön yhteystiedot	Sukunimi	Etunimet
	Henkilötunnus/Syntymäaika	
	Postiosoite	
	Postinumero ja -toimipaikka	
	Sähköpostiosoite	Puhelinnumero

