



SISÄASIAINMINISTERIÖ

Poliisiosasto
Poliisitoimintayksikkö

Heikki Ihalainen

19.1.2007

SM-2007-00222/Vi-3

Euroopan unionin komissio
Energian ja liikenteen pääosasto
Liikenneturvallisuusyksikkö
Sähköposti: TREN-E3-CONSULTATION@ec.europa.eu

”Cross-border enforcement”

VASTAUS BETTER ROAD SAFETY ENFORCEMENT PAPERIIN

Arvoisa vastaanottaja,

Suomen poliisi toivottaa tervetulleeksi Euroopan unionin komission laatiman ja viitekohdassa mainitun asiakirjan liikennevalvonnan tehostamiseksi EU:n eri jäsenmaissa. Useissa eri tutkimuksissa, joihin myös komissio itse viittaa, on näytetty toteen liikennesääntöjen valvonnan tehostamistoimien välitön liikenteessä tapahtuvien kuolemien ja loukkaantumisten määriä vähentävä vaikutus. Näin ollen liikenteen valvontaa tukevat toimenpiteet ovat erittäin tarpeellisia saavuttaaksemme Euroopan unionin liikennevalvontasuosituksessa määritellyn tavoitteen puolittaa tieliikennekuolemien määrän 50 000:sta 25 000:een vuoteen 2010 mennessä.

Suomen poliisi tukee komission aikeita tehostaa tieliikenteen valvontaa tehostavia toimenpiteitä ja pitää Euroopan unionin tukea liikennevalvonnan tehostamiseksi erityisen tärkeänä. Liikennekuolemat aiheuttavat huomattavia menetyksiä kuolleiden läheisille sekä suuria taloudellisia menetyksiä yhteiskunnalle. Myös kansalaisten tuki liikennevalvontaa kohtaan on korkealla tasolla.

Suomen poliisin mielestä tehostettu liikennevalvonta, sitä koskevasta juridisesta säätelytavasta riippumatta, on tehokas tapa vaikuttaa liikenneonnettomuuksien seurauksiin. Tässä yhteydessä haluamme kuitenkin painottaa, että liikennevalvonta ei ole ainoa keino parantaa liikenneturvallisuutta. Komissiota pyydetään kiinnittämään erityistä huomiota myös muihin liikenneturvallisuutta pidemmällä aikavälillä parantaviin keinoihin. Tällaisia ovat mm. liikenneympäristön turvallisuuden ja ajoneuvojen liikenneturvallisuutta parantavien teknisten ominaisuuksien kehittäminen, liikenteessä vastuulliseen käyttäytymiseen johtavan asennekasvatuksen painottaminen sekä muun valistamisen hyödyntäminen. Huomiota tulee kiinnittää myös liikennettä valvovien viranomaisten väliseen yhteistyöhön ja parhaiden käytäntöjen yli rajojen välittämiseen mahdollisimman tehokkaasti.

Suomen poliisi on edustettuna Euroopan liikennepoliisien järjestö TISPOLissa, joka on jättänyt 14.12.2006 oman kannanottonsa komissiolle tässä samassa asiassa.

Komission seitsemän kysymystä:

Kysymys 1: Oletteko samaa mieltä vallitsevien ongelmien kuvauksesta sekä EU:n esittämien toimenpiteiden päämääristä?

Suomen poliisi yhtyy komission esittämien olemassa olevien ongelmien olemassaoloa koskevaan huoleen. Komission asettamat tavoitteet ovat kunnianhimoisia ja tavoittelemisen arvoisia.

1. Euroopan liikenneturvallisuuden kolmannen toimintaohjelman välitarkastelun (Mid-term Review of the 3rd Road Safety Action Programme, 2006) tulokset osoittavat, että nykyisellä tieliikennekuolemien vähenemisvauhdilla kuolemien määrä tulee olemaan vuonna 2010 tavoitellun 50 %:n sijasta ainoastaan 35 %.
2. Liikenneturvallisuutta parantavan liikennevalvonnan taso vaihtelee jäsenmaiden kesken huomattavasti. Parhaimmin ja huonoimmin liikennevalvonnassa menestyvän jäsenmaan liikennekuolemien välinen suhdeluku on 4:1, mikä on liikaa.
3. Muut kuin liikennerikoksen tekopaikan maan kansalaiset eivät joudu tarpeeksi tehokkaasti rangaistuksi liikennerikoksesta, johon ovat ulkomailla oleskellessaan syyllistyneet. Tämä loukkaa Euroopan unionin kansalaisten yhdenvertaisuutta eikä ohjaa lainrikkooja toimimaan liikenteessä vastuullisella tavalla.

Suomen poliisi haluaa kuitenkin kiinnittää huomiota tuloksia koskevan tarkastelujakson suhteellisen lyhyeen aikaan. Lainsäädännön ja toimintatapojen muuttaminen ja niistä koituvien hyötyjen esille tuleminen vievät huomattavan pitkän ajan. Osalla jäsenmaista Euroopan unionin liikennevalvontasuosituksen asettamat velvoitteet ovat olleet arkipäivää jo suosituksen antopäivänä. Osa jäsenmaista on ryhtynyt luomaan toimintoja lähes nollatasolta. Näin ollen komissiolla pitäisi olla uusille jäsenmaille aikaa toimenpiteiden käyttöönottamiseen ja sellaiseen liittyvän aikataulun suunnitteluun.

Kysymys 2: Pitäisikö EU:n toimenpiteet rajoittaa TERN-tieverkolle (Trans-European Road Network) vai tulisiko niiden olla voimassa kaikilla EU:n tieverkkoilla?

Liikenneonnettomuuksien määrä TERN-tieverkon ulkopuolisilla tiestöillä on varsin suuri. EU:n liikennevalvontasuosituksessa asetetun tavoitteen saavuttamisen varmistamiseksi TERN-tieverkon ulkopuolista tieverkkoa ei tule rajata liikennevalvonnan tehostamistoimien ulkopuolelle. Lisäksi on huomioitava EU:n kansalaisten yhdenvertainen kohtelu liikennevalvonnassa. Kansalaisia tulee kohdella samalla tavalla riippumatta siitä, millä tieverkolla hän liikkuu. Näin menetellen vältetään myös epäselvyyksiltä, jotka aiheutuisivat eri tieverkkoilla vallitsevien valvonnallisten menettelyjen ja sääntöjen olemassaololta. Näiden epäselvyyksien olemassa oleminen koskisi sekä valvovaa viranomaista että Euroopan unionin kansalaista.

Kysymys 3: Pitäisikö EU:n toimet rajoittaa koskemaan kolmea pääasiallisia liikenneonnettomuuksia ja kuolemia aiheuttavia liikennerikosta kohtaan (ylinopeus, rattijuopumus ja turvalaitteiden käytön laiminlyönti) vai tulisiko EU:n toimenpiteiden kattaa kaikki liikennerikokset?

On laajalti tunnustettu, että ylinopeus, alkoholin vaikutuksen alaisena ajoneuvon kuljettaminen ja turvalaitteiden käytön laiminlyönti ovat keskeisimmät liikennekuolemien aiheuttajat. On luontevaa kiinnittää edelleen erityishuomio näiden liikennerikosten tehokkaaseen kitkemiseen tieliikenteestä.

Suomen poliisin liikennevalvontastrategia rakentuu Suomen valtioneuvoston periaatepäätöksen ja Euroopan unionin liikennevalvontasuosituksen varaan. Valtioneuvoston päätöksessä ja poliisin

liikennevalvontastrategiassa nostetaan kolmen edellä mainitun liikennerikollisuuden muodon lisäksi esille raskaan ammattiliikenteen valvonta sekä toistuvasti piittaamattomuuttaan liikennesääntöjen rikkomiseen syyllistyvät henkilöt, riskikuljettajat. Samoin erityisen huolen aiheeksi koetaan huumausainien (joko laillinen lääkitys tai laittomat huumausaineet) vaikutuksen alaisena ajaminen tieliikenteessä. Suomen poliisin kanta on, että nämä kolme seikkaa on nostettava esiin EU:n liikennevalvonnan tehostamistoimenpiteiden listalle.

Ollakseen joustava, uuden sääntelyn tulisi sallia Euroopan laajuisen tarveharkinnan mukaan myös muiden liikennerikosten mukaan ottamisen liikennevalvonnan tehostamistoimia koskevaan sääntelyyn myöhemmässä vaiheessa. Euroopan unionin ei tulisi luoda juridisesti jäykkää hallinnollisesti byrokraattista järjestelmää, joka pakottaa jatkossa luomaan erillisiä instrumentteja liikennevalvonnan tehostamiseksi eri valvontakohteille.

Kysymys 4. Mikä kuvatuista vaihtoehtoista on mieleisin teille? Onko teillä jotakin erityistä kommentoivaa täytäntöönpanoon liittyen?

Suomen kannalta kauttakulkuliikenne muista Euroopan unionin maista ei ole ongelmallista kauttakulkuliikenteen vähäisyyden takia. Suomen ongelmana on Suomen itärajan kautta kulkeva liikenne. Itärajan kautta kulkevan liikenteen tienkäyttäjät pääsääntöisesti kuitenkin maksavat sakkonsa koska sakon maksamatta jättäminen vaikuttaisi Suomeen pääsyn ehtona olevaan viisumin myöntämiseen.

Kuitenkin olisi tärkeää, että Euroopan Unionin jäsenmailla olisi yhteinen linjaus liikennevalvontasioissa. Viime kädessä asioihin liittyvä lainsäädäntö pitää säätää jäsenmaan perinteiden mukaisesti siten, ettei valtion hyvää liikenneturvallisuuden tasoa heikennettäisi.

Suomen poliisin ylijohdo ei ole suoranaisesti minkään vaihtoehdon kannalla ja on sitä mieltä, että seurantajakso liikenneturvallisuuden toimenpiteille on vielä liian lyhyt. Monet toimenpiteistä aiheutuvat hyödyt tulevat esille vasta pidemmällä tarkastelujaksolla.

Liikennevalvonnan vaikutuksen tehokkuus perustuu subjektiiviseen kiinnijäämisriskiin, jonka on oltava korkealla tasolla riippumatta siitä, minkä maan tieverkolla kansalainen liikkuu. Subjektiivisen kiinnijäämisriskin kohottamiseen ei tarvita ainoastaan määrältään lisättyä liikennevalvontaa, vaan erityisen tehokasta liikennevalvontastrategiaa, jolla luodaan korkea kiinnijäämisriskin tunne.

Korkean subjektiivisen kiinnijäämisriskin takaavan liikennevalvontastrategian pohjalle on erityisen tärkeää luoda järjestelmä, jossa jokaiseen liikennerikokseen pystytään puuttumaan mahdollisimman tehokkaasti kohdentamalla rangaistus rikokseen syyllistyneelle henkilölle. Eri maiden välistä tietojenvaihtoa pitää pystyä helpottamaan ja lisäämään. Tiedoksiannot pitää pystyä hoitamaan jokaisen maan omalla kielellä. Sähköisen allekirjoittaminen pitää mahdollistaa.

Sanktion langettaminen vaatii selkeää Euroopan unionin sääntelyä siitä, ketkä sanktion saavat langettaa ja millä perustein. Jäsenmaiden lainvalvonta viranomaisille tulee suoda oikeus langettaa rangaistus ulkomaiselle henkilölle yhteisten sääntöjen mukaisesti. Lisäksi on oleellista, että jäsenmaissa käytössä olevien liikennevalvontavälineistöt ovat saaneet Euroopan unionin tyyppihyväksynnän, joka takaa laitteistojen tuottamien tulosten todistusvoiman riippumatta siitä, mitä laitteistoa teon paljastamiseksi on käytetty ja missä maassa tämä laitteisto on käytössä.

Jäsenmaiden välistä tiedonvaihtoa on säännelty komission paperissa esitetyillä tavoilla mm. kahden tai useamman jäsenmaan välisin sopimuksin, monenkeskisin sopimuksin (Schengen, Prüm) sekä Euroopan unionin puitepäätöksellä taloudellisten rangaistusten vastavuoroisesta tunnustamisesta (The Framework Decision on the Application of the Principle of Mutual Recognition to Financial Penalties).

Edellä mainittu puitepäätös on sisällöltään hyvä ja Suomen kannalta 70 euron suuruinen seuraamuksen alaraja on riittävä.

Liikennevalvontakäytäntöjen ja niille asetettujen liikenneturvallisuutta koskevien tavoitteiden suhteen Suomen poliisi ehdottaa joustavaa lähestymistapaa. Esimerkkinä tiukkojen tavoitearvojen ja menettelytapojen noudattamisesta voidaan pitää EU:n laatimia tieliikenteen sosiaalilainsäädäntöä koskevia säännöksiä. Kaikki jäsenmaat eivät ole pystyneet täyttämään kyseisen sääntelyn asettamia tavoitteita. Jäsenmaiden liikennevalvonnan tason vaihdellessa tulisikin näille antaa väljemmät rajat työskennellä Euroopan unionin asettamien tavoitteiden saavuttamiseksi oman kansallisen lainsäädännön puitteissa. Samalla tulisi määritellä selkeät pakotteet niille jäsenmaille, jotka eivät pysty saavuttamaan asetettuja tavoitteita.

Kysymys 5. Onko teillä muita vaihtoehtoisia ehdotuksia konsultaatio paperissa mainittujen ehdotusten lisäksi?

Ei.

Kysymys 6. Onko teillä jotakin erityistä kommentoivaa eri instrumenttien / toimenpiteiden kustannuksista ja hyödyistä?

Ennen vuoden 2004 Euroopan unionin laajenemista toimeenpannussa 15 jäsenmaata koskeneessa komission ylinopeus-, alkoholi- ja turvalaitevalvonnan kustannus - hyötyanalyysissä todettiin lisääntyneen liikennevalvontatoiminnan pelastavan vuosittain 14 000 ihmishengen ja vähentävän 680 000 loukkaantumista vuosittain. ICF Consultingin vuonna 2003 tekemän tutkimuksen mukaan 15 jäsenmaan liikenneonnettomuuksissa kuolleiden ja loukkaantuneiden vähenemisestä koituneet säästöt olisivat olleet 37 miljardia euroa¹.

Nykyisen 27 jäsenmaata koskevissa samanlaisissa analyyseissä tulokset olisivat vieläkin merkittävämpiä. Näin ollen liikennevalvonnan kustannus-hyöty suhde on erittäin merkittävä ja liikennevalvonnan tuottavuus erittäin korkeaa luokkaa. Näitä tosiasioita ei tule jättää huomiotta jäsenmaille asetettavien velvollisuuksien laadinnassa.

Automaattinen liikennevalvonta on tehokasta ja tuottavaa. Koko Euroopan unionin alueelle pitäisi luoda järjestelmä, jossa automaattivalvonnan tuomat sakkotuotot pystyttäisiin käyttämään automaattivalvontalaitteiden lisäämiseen ja henkilökunnan palkkaamiseen. Tämä Ranskassa ja Englannissa toimiva malli tehostaisi myös uusien jäsenmaiden liikennevalvontaa.

Kysymys 7. Onko teillä muuta kommentoitavaa?

Edellä on todettu, että kansallisvaltioiden rajojen ylitse ulottuvat liikennetrikosten toimeenpanotoimet ovat oleellisia liikenneturvallisuuden parantamisessa. Suomen poliisi rohkaisee Euroopan unionin komissiota avaamaan erityisen keskustelun Euroopan unionin perustamissopimuksissa määriteltujen I-pilarin liikenneturvallisuutta koskevien sekä III-pilarin poliisiyhteistyöasioiden välillä. Euroopan unionin jäsenmaiden välinen poliisiyhteistyö on avainasemassa järjestäytyneen rikollisuuden ja terrorismin torjunnan toimintakentässä. Näin tulisi olla myös liikenneturvallisuuden osalta. Poliisiyhteistyötä varten on jo olemassa olevat rakenteet, nyt niihin tulisi lisätä liikenneturvallisuuden osa-alue. Pilarien välisestä yhteistyöstä olisi hyötyä molemmiin puoliin.

¹ Cost-Benefit Analysis of Road Safety Improvements - Final Report. ICF Consulting (2003)

Euroopan unionin liikennevalvontasuosituksessa kehoitetaan jäsenmaita luomaan kansallisen liikennevalvonnan koordinointipisteen. Suomen poliisi toivoo tarkempaa määrittelyä näiden pisteiden tehtävien ja tavoitteiden määrittelyyn.

Suomen poliisi näkee tarpeelliseksi tässä vastauksessa ilmaistun liikenneturvallisuuden kehittämiseen tähtäävät toimet. Toimia on mielestämme mahdollista säädellä tässä vaiheessa ilman direktiivitasoista sääntelyä. Olipa sääntelytapa mikä tahansa, haluaa Suomen poliisi olla mukana sen sisällön määrittämisessä.

Tässä vastauksessa kuvattuja toimintamalleja käyttöönottamalla Suomen poliisi uskoo koko Euroopan unionin liikennevalvonnan tehostuvan ja liikenneturvallisuuden parantuvan. Haluamme kuitenkin vielä muistuttaa, että valvonta on lyhyen aikavälin keino ja tavoitteiden täyttymisessä on annettava painoarvoa pidemmän aikavälin keinojen käyttöönottamiselle ja kehittämiselle.

Poliisijohtaja

Jorma Toivanen

Ylikomisario

Heikki Ihalainen

LIITTEET

JAKELU

TIEDOKSI