

Pysäköinninvalvontaa koskevan lainsäädännön uudistaminen

Lausuntotiivistelmä

*oikeusministeriö
justitieministeriet*

Pysäköinninvalvontaa koskevan lainsäädännön uudistaminen

Lausuntotiivistelmä

15.6.2010

Julkaisun nimi Pysäköinninvalvontaa koskevan lainsäädännön uudistaminen
Lausuntotiivistelmä

Tekijä Lainsäädäntöneuvos Jaakko Rautio

Oikeusministeriön julkaisu Mietintöjä ja lausuntoja **Sarjanumero** 50/2010

OSKARI numero	OM 1/41/2009	HARE numero	OM006:00/2009
ISSN-L	1798-7091		
ISSN (nid.)	1798-7091	ISSN (PDF)	1798-7105
ISBN (nid.)	978-952-466-988-7	ISBN (PDF)	978-952-466-989-4

**Asia- ja avain-
sanat** Seuraamusjärjestelmä, julkinen pysäköinninvalvonta, yksityinen pysäköinninvalvonta, pysäköintivirhe, joutokäyntirikkomus, pysäköintivirhemaksu, rengaslukko, valvontamaksu

Tiivistelmä Oikeusministeriö asetti 22.5.2009 työryhmän, jonka tehtäväksi annettiin laatia ehdotus hallituksen esitykseksi pysäköinninvalvontaa koskevan lainsäädännön uudistamisesta.

Työryhmä luovutti 11.3.2010 mietintönsä "Pysäköinninvalvontaa koskevan lainsäädännön uudistaminen" (oikeusministeriön mietintöjä ja lausuntoja 16/2010).

Oikeusministeriö pyysi lausuntoa 38 viranomaiselta, yhteisöltä ja henkilöltä. Lisäksi korkeimmalle hallinto-oikeudelle varattiin tilaisuus antaa lausunto. Pyydettyjä lausuntoja annettiin 28 ja 1 ilman pyyntöä. Tähän lausuntotiivistelmään on koottu mietinnöstä annetut lausunnot.

Valtaosa lausunnonantajista kannatti julkista pysäköinninvalvontaa koskevan lainsäädännön uudistamista. Muutama lausunnonantaja ei ottanut nimenomaan kantaa. Enemmistö lausunnonantajista kannatti ehdotusta säätää yksityisestä pysäköinninvalvonnasta laissa, ja muutama suhtautui siihen neutraalisti. Viisi lausunnonantajaa suhtautui kriittisesti yksityiseen pysäköinninvalvontaan.

15.6.2010

Publikationens titel	Reform av lagstiftning för parkeringsövervakning Remissammandrag		
Författare	Lagstiftningsrådet Jaakko Rautio		
Justitieministeriets publikation	Betänkanden och utlåtanden	Serienummer	50/2010
OSKARI nummer	JM 1/41/2009	HARE nummer	JM006:00/2009
ISSN-L	1798-7091		
ISSN (häft.)	1798-7091	ISSN (PDF)	1798-7105
ISBN (häft.)	978-952-466-988-7	ISBN (PDF)	978-952-466-989-4
Sak- och nyckelord	Påföljdssystem, offentlig parkeringsövervakning, privat parkeringsövervakning, parkeringsfel, tomgångsförseelse, felparkeringsavgift, klampning, övervakningsavgift		
Referat	<p>Justitieministeriet tillsatte 22.5.2009 en arbetsgrupp som fick i uppgift att avfatta ett förslag till en regeringsproposition om revidering av lagstiftningen om parkeringsövervakning.</p> <p>Arbetsgruppen överlät 11.3.2010 sitt betänkande "Reform av lagstiftning för parkeringsövervakning" (justitieministeriets betänkanden och utlåtanden 16:2010).</p> <p>Arbetsgruppen begärde utlåtande om betänkandet av 38 myndigheter, samfund och personer. Dessutom gavs högsta förvaltningsdomstolen tillfälle att yttra sig. Av de begärda utlåtandena gavs 21 och 1 gavs utan begäran. I detta remissammandrag har sammanställts de utlåtanden som har getts om betänkandet.</p> <p>Huvudparten av remissinstanserna understödde en revidering av lagstiftningen om offentlig parkeringsövervakning. Några remissinstanser tog inte uttryckligen ställning. Majoriteten av remissinstanserna understödde förslaget att om man i lag ska föreskriva om privat parkeringsövervakning, och några förhöll sig neutralt. Fem remissinstanser förhöll sig kritiskt till privat parkeringsövervakning.</p>		

SISÄLLYS

1 JOHDANTO.....	9
2 LAUSUNTOTAHOT JA LAUSUNNOT.....	9
3 YLEISET ARVIOT	10
4 PYKÄLÄKOHTAISET ARVIOT	26
4.1 Ehdotus laiksi julkisesta pysäköinninvalvonnasta.....	26
Soveltamisala (1 §).....	26
Soveltamisalan rajoitukset (2 §).....	27
Pysäköintivirhemaksu (3 §).....	31
Rengaslukko (4 §)	33
Huomautus (5 §) ja toimenpiteistä luopuminen (6 §).....	36
Päätöksen sisältö (7 §)	37
Tiedoksianto (8 §).....	38
Vastuu pysäköintivirhemaksusta ja rengaslukkokorvauksesta (9 §).....	38
Valvontatoimi (10 §)	39
Lupa kunnalliseen pysäköinninvalvontaan (11 §)	40
Kunnallisen pysäköinninvalvojan ja -tarkastajan kelpoisuusvaatimukset ja virkasuhde (13 §)	41
Oikaisuvaatimus (15 §)	41
Muutoksenhaku (16 §).....	42
Maksuaika ja viivästysseuraamus (17 §).....	43
Maksun palauttaminen (18 §) ja takautumisoikeus (19 §)	46
Täytäntöönpano (22 §)	46
4.2 Ehdotus laiksi yksityisestä pysäköinninvalvonnasta.....	47
Soveltamisala (1 §).....	47
Valvontamaksu (2 §)	50
Valvontamaksua koskeva vaatimus (3 §)	50
Vastuu valvontamaksusta (4 §).....	53
Valvontatoimi (5 §)	54
Valvontamaksun perintä (6 §).....	56
4.3 Ehdotus laiksi maastoliikennelain 26 §:n muuttamisesta.....	57
4.4 Ehdotus laiksi ajoneuvojen siirtämisestä annetun lain 5 ja 11 §:n muuttamisesta	57
5 ESITYKSEN VAIKUTUKSET	59
6 ASETUKSENANTOVALTUUS	59

1 Johdanto

Oikeusministeriö asetti 22 päivänä toukokuuta 2009 työryhmän, jonka tehtäväksi annettiin laatia ehdotus hallituksen esitykseksi pysäköinninvalvontaa koskevan lainsäädännön uudistamisesta.

Asettamis päätöksen mukaan työryhmän tuli laatia tarvittavat ehdotukset julkisen pysäköinninvalvonnan järjestämiseksi. Lisäksi työryhmän tuli selvittää yksityistä pysäköinninvalvontaa koskeva sääntelytarve ja tehdä tarvittaessa ehdotukset tätä koskevaksi lainsäädännöksi.

Työryhmä luovutti 11.3.2010 mietintönsä Pysäköinninvalvontaa koskevan lainsäädännön uudistaminen. (Oikeusministeriön mietintöjä ja lausuntoja 16/2010).

Oikeusministeriö pyysi lausuntoa 38 viranomaiselta, yhteisöltä ja henkilöltä. Lisäksi korkeimmalle hallinto-oikeudelle varattiin tilaisuus antaa lausunto. Lausuntopyynnössä huomautettiin siitä, ettei mietinnössä ole voitu ottaa huomioon korkeimman oikeuden 16.3.2010 antamaa ennakkopäätöstä yksityisestä pysäköinninvalvonnasta (KKO 2010:23).

Pyydetyjä lausuntoja annettiin 28 ja 1 ilman pyyntöä.

2 Lausuntotahot ja lausunnot

Lausuntoja pyydettiin seuraavilta tahoilta. Tähdellä (*) merkityt antoivat lausunnon.

Liikenne- ja viestintäministeriö*
Sisäasiainministeriö*
Työ- ja elinkeinoministeriö*
Valtionvarainministeriö*

Kuluttajavirasto*
Poliisihallitus*
Valtakunnanvoudinvirasto*

Korkein hallinto-oikeus (varattiin tilaisuus antaa lausunto)*

Helsingin hallinto-oikeus*
Rovaniemen hallinto-oikeus*
Vaasan hallinto-oikeus*

Helsingin käräjäoikeus*
Oulun käräjäoikeus

Kuluttajariitalautakunta*

Helsingin maistraatti

Espoon kaupunki*
 Helsingin kaupunki*
 Kuopion kaupunki*
 Tampereen kaupunki*
 Turun kaupunki*

Asunto-, toimitila- ja rakennuttajaliitto RAKLI *
 Autoliitto
 Invalidiliitto*
 Kuluttajaliitto*
 Suomen Asianajajaliitto*
 Suomen Isännöintiliitto
 Suomen Kiinteistöliitto*
 Suomen Kauppakeskusyhdistys *
 Suomen Kuntaliitto*
 Suomen Lakimiesliitto
 Suomen Pysäköintiyhdistys
 Suomen Tuomariliitto*
 Vuokralaisten Keskusliitto

Oy ParkCom Ab (sittemmin Q-Park Services Oy)*
 Oy ParkPatrol Finland Ab

Professori Olli Mäenpää
 Professori Tuomas Ojanen
 Professori Matti Tolvanen*
 Professori Jyrki Virolainen

Lisäksi lausunnon antoi Suomen Perimistöimistöjen Liitto

3 Yleiset arviot

Liikenne- ja viestintäministeriö toteaa, että sen kuulemistilaisuudessa ja kirjallisessa lausunnossa tammikuussa 2010 esittämistä kannoista tärkeimmät on otettu mietinnössä huomioon, joten ministeriöllä ei ole uutta lausuttavaa, lukuun ottamatta erästä tarkennusta.

Sisäasiainministeriö toteaa, että julkista pysäköinninvalvontaa koskevan lainsäädäntöuudistuksen tavoitteena on esityksen mukaan toimia ennaltaehkäisevästi siten, että pysäköintiin liittyvät rikkeet vähenisivät. Tähän myötävaikuttaisi pysäköintivirhemaksun korottaminen. Sisäasiainministeriö pitää kannatettavana esityksen tavoitteita. Julkisesta pysäköinninvalvonnasta huolehtisivat esityksen mukaan edelleen poliisi ja kunnalliset viranomaiset. Samoin pysäköintivirhemaksu pysytettäisiin edelleen muuna sanktiona kuin rikosoikeudellisena rangaistuksena. Yksityisen pysäköinninvalvonnan osalta oikeustilaa selvennettäisiin säätämällä valvonnasta laissa. Ministeriön näkemyksen mukaan uudistus mahdollistaisi entistä tehokkaamman puuttumisen väärinpysäköintiin.

Työ- ja elinkeinoministeriön mielestä esitykseen sisältyvät julkista ja yksityistä pysäköinninvalvontaa koskevat ehdotukset selkeyttävät merkittävästi nykyistä oikeustilaa.

Valtionvarainministeriöllä ei ole huomauttamista mietinnön aineellisesta sisällöstä toimialansa osalta.

Kuluttajaviraston mielestä on tärkeää saada lainsäädäntö, joka selventää ja täsmentää yksityisen pysäköinninvalvonnan edellytyksiä ja valvontamaksun saajan oikeussuojakeinoja. Kuluttaja-asiamies/kuluttajavirasto kannattaa ehdotettua uudistusta, sillä se parantaa kuluttajien oikeusturvaa heidän pysäköidessään yksityiselle alueelle.

Poliisihallituksen mielestä pysäköinninvalvontaa koskevan lainsäädännön uudistamista koskeva mietintö on selkeä ja monipuolinen. Mietintö esittää hyvät ratkaisut pysäköinnin ongelmiin. Poliisihallitus pitää tärkeänä, että poliisin työmäärä pysäköinninvalvontaa koskevissa kysymyksissä vähenee, koska pysäköinti ei pääsääntöisesti aiheuta vaaraa yleiselle järjestykselle tai turvallisuudelle. Toisaalta on tärkeää pystyä puuttumaan sekä vakavia ongelmia aiheuttaviin pysäköinteihin että muihinkin pysäköintiongelmiin vakuuttavasti ja ennalta estävästi.

Korkein hallinto-oikeuden mielestä uudistuksen tavoitteet ja keskeiset ehdotukset, joilla pyritään vähentämään pysäköintiin liittyviä rikkeitä, ovat kannatettavia. Korkein hallinto-oikeus katsoo, että on perusteltua korvata osin vanhentunut ja työläältä vaikuttava julkista pysäköinninvalvontaa koskeva hallinnollinen menettely työryhmän ehdottamalla tavoin nykyisiin hallinto-oikeudellisiin periaatteisiin ja toimintatapoihin paremmin soveltuvalla menettelyllä.

Helsingin hallinto-oikeus pitää mietinnön ehdotuksia kannatettavina eikä hallinto-oikeudella muutoin ole lausuttavaa asiassa.

Rovaniemen hallinto-oikeus kannattaa työryhmän mietintöä ja pitää sen ehdotuksia hyvinä. Rengaslukon käyttöönotolla on todennäköisesti selvä ennalta ehkäisevä vaikutus pysäköintivirheisiin. Pysäköintivirhemaksun määräämismenettelyn nykyaikaistaminen on myös perusteltua.

Yksityisen pysäköintivalvonnan osalta työryhmä ehdottaa valvontamaksun käyttöönottoa. Valvontamaksua koskevat erimielisyydet ratkaistaisiin viime kädessä riita-asioina yleisissä tuomioistuimissa, kun taas pysäköintivirhemaksuun haetaan muutosta hallintoprosessin kautta.

Pysäköijän kannalta ei ole samantekevää, onko hän saanut pysäköintivirhemaksun vai valvontamaksun. Hallintoprosessissa maksun oikeellisuuden selvittäminen ei aiheuta kuluja, koska prosessi on maksutonta. Sen sijaan valvontamaksua koskevan riita-asian selvittely alioikeudessa - johon varmasti mennään maksun jäädessä saamatta - aiheuttaa oikeudenkäyntikuluja ja on ehkä turhan raskaskin menettely. On täysin sattumanvaraista, kumpaan menettelyyn pysäköintiä koskeva asia joutuu, mitä on pidettävä jossain määrin ongelmallisena.

Sekään ei ole oikeuskäytännön yhtenäisyyden näkökulmasta suotava kehityssuunta, että pysäköintivirheitä tultaisiin jatkossa tutkimaan sekä hallinto-oikeuksissa että yleisissä tuomioistuimissa. Huomattakoon tässä yhteydessä, että oikeuden-käyntiavustajien valvontaa ja kelpoisuutta pohtinut työryhmä (Oikeusministeriön työryhmämietintö 2009:17) ehdotti muutoksenhaun ohjaamista oikeudenkäyntiavustajalautakunnan päätöksestä hovioikeuteen, vaikka menettely lautakunnassa onkin hallintomenettelyä. Tätä perusteltiin nimenomaan oikeuskäytännön yhtenäisyydellä. Samojen asioiden käsittely sekä hallintotuomioistuimissa että yleisissä tuomioistuimissa on jo entuudestaan ollut ongelmallista ajokieltoon määräämisen osalta (ks. esim. KHO:2009:60).

Vaasan hallinto-oikeus pitää työryhmän mietinnössä esitettyjä uudistuksia mietinnössä mainittujen tavoitteiden (ennaltaehkäistä pysäköintivirheitä ja antaa entistä monipuolisempia ja tehokkaampia keinoja puuttua niihin sekä parantaa kiinteistön omistajien ja haltijoiden mahdollisuuksia päättää kiinteistön käyttämisestä ottaen huomioon myös ajoneuvojen kuljettajien sekä omistajien ja haltijoiden oikeusturva) saavuttamiseksi kannatettavana. Pysäköintivirhemaksun korotus, useamman pysäköintivirhemaksun määrääminen samasta teosta sekä rengaslukko ovat ennaltaehkäiseviä ja erityisesti rengaslukko lisäksi uusi tehokas puuttumiskeino pysäköimisvirheeseen. Työryhmän esitys selkeyttää muutoksenhakujärjestelmää.

Yksityisessä pysäköinninvalvonnassa asetettujen maksamattomien valvontamaksujen osalta hallinto-oikeus kiinnittää huomiota siihen, että vaikka kysymyksessä ovat pääosin selvät ja riidattomat saatavat, saatavan täytäntöönpano edellyttää käräjäoikeuden antamaa tuomiota. Velkomusasian käsittely tuomioistuimissa aiheuttaa huomattavia lisäkustannuksia, jotka voivat olla kohtuuttomia valvontamaksuun verrattuna. Pysäköintivirhemaksuissa noudatettavaan saatavien perintäjärjestelmään nähden valvontamaksujen täytäntöönpano on huomattavasti kalliimpaa sekä yhteiskunnalle että erityisesti yksityisille kansalaisille.

Helsingin käräjäoikeus kannattaa pysäköinninvalvontaa koskevan lainsäädännön uudistamisessa kokonaisuudessaan. Käräjäoikeus pitää hyvänä, että julkisen pysäköinninvalvonnan keinovalikoimaan lisätään pysäköintivirhemaksun korottamisella ja rengaslukolla. Helsingin käräjäoikeudella ei ole myöskään huomautettavaa siihen, että jatkuvasta pysäköintivirheestä voidaan määrätä enintään kolme pysäköintivirhemaksua. Kyseisten sanktioiden käytön edellytykset on esityksessä riittävällä tavalla yksilöity. Uusi laki antaisi mahdollisuuden entistä tehokkaampaan pysäköinninvalvontaan ja se parantaisi ajoneuvon omistajan ja haltijan oikeusturvaa.

Erityisen hyvänä Helsingin käräjäoikeus pitää, että yksityisen pysäköinninvalvonnan osalta oikeustilaa selvennetään ja yksityisen kiinteistön omistajalla ja haltijalla annetaan oikeus pysäköinninvalvontaan. Korkeimman oikeuden ratkaisu 2010:23 on jo osaltaan selkeyttänyt tilannetta, mutta asiasta on syytä säätää myös lain tasolla. Yksityiselle pysäköinninvalvonnalle voidaan katsoa olevan yhteiskunnallinen tilaus. Esityksessä on riittävällä tavalla yksilöity valvontamaksun määräämisen edellytykset, määräämismenettely ja suuruus. Näin myös ajoneuvon omistajan ja haltijan oikeusturva tulee riittävällä tavalla turvatuksi. Helsingin käräjäoikeuden mielestä on myös hyvä, että yksityisen ja julkisen pysäköinninvalvonnan välinen rajanveto on selkeällä tavalla säädetty lakiehdotuksessa.

Kuluttajariitalautakunta viittaa mietinnön toteamukseen siitä, että valvontamaksu olisi yksityisoikeudellinen saatava ja että jos kysymyksessä olisi kuluttajansuojalainsäädännössä tarkoitettu kuluttajan ja elinkeinonharjoittajan välinen oikeussuhde, asia voitaisiin saattaa kuluttajariita-lautakunnan käsiteltäväksi.

Tällainen yksityisoikeudellisen valvontamaksun määrääminen ei aina ole kulutushyödykesopimus. Pelkästään asian yksityisoikeudellinen luonne ei tee siitä kulutushyödykettä vaan kulutushyödykkeellä tarkoitetaan kuluttajansuojalain 1 luvun 3 §:n mukaan tavaroita, palveluksia sekä muita hyödykkeitä ja etuuksia, joita tarjotaan luonnollisille henkilöille tai joita tällaiset henkilöt olennaisessa määrässä hankkivat yksityistä taloutta varten. Virheellisestä tai sääntöjen vastaisesta pysäköinnistä annettu valvontamaksu ei täytä kulutushyödykkeen määritelmän tunnusmerkkejä ainakaan jos pysäköinti on maksutonta. Valvonnan tarkoituksena onkin usein esimerkiksi järjestyksen ylläpitäminen.

Pysäköintipaikan tarjoaja ei myöskään välttämättä ole elinkeinonharjoittajan asemassa (esimerkiksi asunto-osakeyhtiöt, oppilaitokset ym.). Myös pysäköijä voisi olla muussa kuin kuluttajan asemassa, esimerkiksi pysäköidessään työpaikkansa kiinteistölle pysäköintiluvan perusteella.

Edellä mainituista seikoista aiheutuisi rajanveto-ongelmia ja epäjohtonmukaisuutta samalle alueelle pysäköivien kesken. Jotkut samalle alueelle pysäköivät voisivat saattaa asian lautakuntaan, toiset taas eivät. Pysäköijien yhdenvertaisuus ei toteutuisi lainkaan, ei myöskään suhteessa kunnallisen pysäköintivirhemaksun saaneisiin, joiden valitukset käsittelee hallinto-oikeus. Tilanne olisi vähintäänkin sekava.

Ylipäätänsä autojen pysäköintiin liittyvät erimielisyydet eivät sovellu kuluttajariitalautakunnan käsiteltäväksi. Riidoissa ei käytännössä ole kysymys sopimuksen sisällöstä vaan sopimuksen syntymisestä ja sen näyttämisestä, että sopimus on syntynyt. Monet riitakysymykset olisivat sellaisia, jotka eivät ratkeaisi asiakirja-näytön perusteella vaan ainoastaan todistajia kuulemalla. Lautakunta ei voi ottaa vastaan suullista todistelua.

Lautakunnalle ei voi säilyttää muista kuin kulutushyödykesopimuksista johtuvia riitaisuuksia. Pysäköinninvalvonnassa ei tule esiin mitään erityisiä kuluttajaoikeudellisia lain soveltamis- tai tulkintakysymyksiä. Lautakunta ei ole yleisviranomainen, jonka tehtäväksi voidaan asettaa mistä tahansa johtuva pienriita. Lautakunnassa on maan paras asiantuntemus kuluttaja- ja asumisoikeudellisten riitojen ratkaisemisessa. Jos tämänkaltaisia hallinnollisluonteisia tehtäviä asetettaisiin lautakunnalle, olisi ensin käytävä perinpohjainen keskustelu lautakunnan asemasta ja merkityksestä oikeushallinnossa. Tällaisten tehtävien myötä lautakunnan rooli muuttuisi täysin nykyisestä.

Mietinnössä ei ole lainkaan otettu huomioon tai edes mainittu, kuinka suurta osuutta riidat edustaisivat lautakunnan työstä. Esityksen vaikutukset -otsikon alla todetaan perustelematta, että ”Käräjäoikeuteen ja ulosottoon menevien asioiden määrä on vaikeasti arvioitavissa, mutta todennäköisesti asioiden kokonaismäärään suhteutettuna valvontamaksuasiat eivät muodostaisi merkittävää lisätyötä viranomaisille.” Lautakuntaan saapuvien asioiden määrä on viime vuosina ollut noin 4500 valituksen luokkaa. Lautakunnan toimialueena on koko maa. Mietinnön mukaan hallinto-oikeuksissa ratkaistiin py-

säköintivirhemaksua koskevia asioita vuosina 2003–2007 747-1115 kappaletta vuosittain. Voidaan esittää oletus, että yksityinen pysäköinninvalvonta on tehokkaampaa ja laajempaa kuin kunnallinen. Lisäksi se tuntuu herättävän enemmän riitaisuuksia. Näin ollen valitusten määrän voi olettaa suuremmaksi kuin mietinnössä esitetyt luvut valituksesta hallinto-oikeuteen. Riitojen lukuisuudesta johtuen kuluttajariitalautakunnasta tulisi enemmänkin pysäköintiriitalautakunta. Riittävien resurssien varmistaminen jäisi mitä todennäköisimmin lupausten varaan. Näitä seikkoja ei siis mietinnössä ole edes otettu esiin.

Edellä olevan perusteella kuluttajariitalautakunta pitää täysin epätarkoituksenmukaisena sitä, että yksityistä pysäköinninvalvontaa koskevia valituksia voitaisiin saattaa lautakunnan käsiteltäväksi.

Espoon kaupungin mielestä pysäköinninvalvontaa koskeva lainsäädäntö on osin vanhentunutta ja julkisen pysäköinninvalvonnan järjestämistä koskeva lainsäädäntö kaippaa ajantasaistamista.

Yksityisen pysäköinninvalvonnan mahdollistavan lainsäädännön tarvetta on kuitenkin arvioitava erittäin kriittisesti. Kaupunki suhtautuu hyvin kielteisesti valvontamaksun tyyppisten rangaistusluontoisten yksityisoikeudellisten maksuseuraamusten käyttöönottoon. Julkisessa pysäköinninvalvonnassa päätehtävänä on huolehtia siitä, että kaupungin pysäköintipolitiikkaa noudatetaan ja siten pysäköinninvalvonta on suorittanut tehtävänsä hyvin silloin, kun virheellistä pysäköintiä ei enää esiinny. Etenkin valtuutukseen perustuvassa pysäköinninvalvontaliiketoiminnassa, kuten yritysmuotoisessa liiketoiminnassa yleensäkin, pyrkimys on liikevoiton maksimointiin, ei virheellisen pysäköinnin estämiseen. On hyvin vaikeaa nähdä hyväksyttävää päämäärää sillä, että säädetään laki, joka sallii liikevoiton maksimoinnin rankaisuluontoisia valvontamaksuja määräämällä.

Työryhmä esittää pääasiallisesti julkisen pysäköinninvalvonnan nykytilan säilyttävää lainsäädäntöä. Niiltä osin kuin ehdotuksessa on esitetty asiallisesti nykytilan ajantasais-tavaa lainsäädäntöä, on säädösehdotuksia pidettävä hyvinä. Esityksessä on muutamia erittäin tärkeäksi koettuja parannuksia, kuten muun muassa pelastustielle pysäköinnistä määrättävän pysäköintivirhemaksun, rengaslukon käyttöönoton ja toimenpiteistä luopumisen mahdollistaminen.

Espoon kaupunki puoltaa työryhmän esittämään julkista pysäköinninvalvontaan koskevaan lainsäädäntöön tehtäviä muutoksia mainitsemillaan täsmennyksillä. Yksityisen pysäköinninvalvonnan mahdollistavan lainsäädännön osalta kaupunki suhtautuu kielteisesti valvontamaksun tyyppisten rangaistusluontoisten yksityisoikeudellisten maksuseuraamusten käyttöönottoon.

Helsingin kaupunki katsoo, että pysäköinninvalvontaa koskeva uudistus on kannatettava. Uudistuksen myötä voidaan nykyistä paremmin ennaltaehkäistä pysäköintivirheitä ja puuttua tehokkaammin pysäköintivirheisiin ja erityisesti niihin tapauksiin, joissa henkilö osoittaa piittaamattomuutta tekemällä jatkuvasti pysäköintivirheitä. Toisaalta myös ajoneuvon kuljettajan, omistajan ja haltijan asemaa parannetaan mm. pidentämällä maksuaikaa, lyhentämällä vanhentumisaikaa ja parantamalla muutoksenhakumahdollisuutta. Rengaslukituksen käyttömahdollisuus on selvä parannus nykytilanteeseen nähden. Py-

säköinninvalvontaa yksityisellä alueella koskevat ehdotukset ovat perusteltuja pysäköintijärjestelmän toimivuuden varmistamiseksi.

Kuopion kaupungin mukaan pysäköinninvalvontaa koskevan lainsäädännön uudistamista voidaan pitää tarpeellisena, koska ajoneuvojen määrässä ja liikennetarpeessa on tapahtunut muutoksia, jotka vaativat voimassa olevan lainsäädännön tarkentamista ja tarkistamista.

On todennäköistä, että perintä- ja oikeudenkäyntikulut muodostuvat säännöllisesti valvontamaksuja suuremmiksi. Tuomioistuimia ei tulisi kuormittaa tarpeettomasti valvontamaksuihin liittyvillä riita-asioilla, joissa oikeudenkäyntikulut ylittävät huomattavassa määrin itse riidanalaisen saatavan määrän. Vaikka korkein oikeus on oikeuskäytännössään todennut valvontamaksun perimisen olevan laillista, tämä ei tarkoita sitä, että sopimuksenvaraisia asioita tulisi ohjata lainsäädännöllä.

Ehdotettu laki yksityisestä pysäköinninvalvonnasta antaa mahdollisuuden siihen, että yksityisillä alueilla syntyy ns. "kotipoliisien" toimien myötä tarpeettomia riita-asioita ja todennäköisesti myös rikosasioita. Edelleen on mahdollista, että tonttialueella on eri käyttäjien osalta erilaiset säännöt. On mahdollista, että esimerkiksi asunto-osakeyhtiön hallituksen jäsenet voivat pysäköidä missä tahansa tonttialueella, mutta muiden asukkaiden edellytetään noudattavan tonttialueella olevaa liikennemerkkijärjestelyin osoitettua pysäköintitapaa, koska valvontamaksun määrääminen perustuu kunkin yksittäisen pysäköinnin osalta muodostuneeseen sopimussuhteeseen.

Edellä lausuttu huomioon ottaen esitetty laki yksityisestä pysäköinninvalvonnasta ei yksiselitteisesti edistä tarkoitukseltaan liikenneturvallisuutta tai asumisen turvallisuutta vaan mahdollistaa sopimusvapauteen perustuen pysäköijien eriarvoisen kohtelun. Tämän vuoksi on aihetta epäillä, että pysäköijien oikeudet eivät ole yhdenvertaisia ja tasa- puolia ja sen vuoksi yksityisalueella tapahtunut pysäköinti voi esitetyt oikeusturvakeinot huomioon ottaen vaarantaa tarpeettomasti pysäköijien oikeusturvaa. On yleistä, että tonttialueella joudutaan pysäköimään muillekin kuin pysäköintiin osoitetuilla paikoille, kun esimerkiksi kyse on asuntoon muuttamisesta tai muusta raskaan tavaran kuljettamisesta asuinhuoneistoon. Edelleen on kyseenalaista, koskeeko vammaisen pysäköintiluvan saaneita henkilöitä yksityisen alueen pysäköintisäännöt sellaisenaan.

Edelleen on mahdollista, että viranomaistehtävissä olevat pelastusajoneuvot, poliisien siviilivirka-autot ja esimerkiksi kunnallinen pysäköinninvalvonta joutuvat pysäköimään virkatehtävien vuoksi muualle kuin yksityisen alueen sallituille pysäköintipaikoille. On yleistä, että asunto-osakeyhtiöiden pysäköintipaikat eivät riitä edes ko. tontin omille käyttäjille, joten ehdotetun lain myötä viranomaistoimet ja asioinnit vaikeutuvat yksityisillä alueilla. Ehdotettu lainsäädäntö mahdollistaa valvontamaksun määräämiseen kaikissa em. tapauksissa. Tätä ei voida pitää ehdotetun lain tarkoituksena. Näin ollen laissa tulisi säätää, että viranomaistehtäviin liittyvät pysäköinnit jäävät ko. sopimusvapauden ja siten myös lain soveltamisen ulkopuolelle.

Huolen aihetta antaa myös se, että vanhuksien ja vammaisten kotona asumista pyritään turvaamaan muun muassa kotipalvelulla ja muilla tarpeellisilla toimenpiteillä ja ehdotettu laki voi käytännössä estää tai aiheuttaa tarpeetonta haittaa ko. toiminnoille. Ei voida pitää yhteiskunnallisesti hyväksyttävänä sitä, että kaikenlainen asiointi yksityisillä alueilla on mahdollista saattaa valvontamaksun alaisuuteen. Edelleen yksityinen pysäköinninvalvonta ei ole minkään erityisen valvontaelimen alaisuudessa, joten toimien lainmukaisuutta ei voida arvioida kuin mahdollisessa oikeusprosessissa. Kynnys asioiden käsittelemiseen tuomioistuimessa on kuitenkin korkealla, joten on mahdollista, että lain säätämisen jälkeen valvontamaksuja peritään vuosia vastoin lakia ja perusteettomasti. Tätä ei voida Kuopion kaupungin mielestä pitää mainitun lain tarkoituksena.

Tampereen kaupunki, viitaten korkeimman oikeuden ennakkopäätökseen (KKO 2010:23) yksityisestä pysäköinninvalvonnasta, pitää selvänä, että yksityistä pysäköinninvalvontaa on syytä säädellä lailla. Suunnitteilla oleva, yksityisestä pysäköinninvalvonnasta annetun lain tarkoitus on mahdollistaa entistä tehokkaammin pysäköintivirheiden ehkäisy ja niihin puuttuminen. Tampereen kaupungin pysäköinninvalvonnan huoli on kuitenkin, että mikäli valvonta ulkoistetaan yritykselle, yksityisen pysäköinninvalvonnan tarkoituksiksi tulee valvontaa harjoittavan yrityksen liikevaihdon maksimointi, ei suoranainen virheellisen pysäköinnin ehkäisy kuten julkisen viranomaisen harjoittaessa toimintaa. Tampereella on valvonnassa tällä hetkellä noin tuhat yksityistä pihaa, joissa valvontaa suoritetaan yleensä pyynnöstä. Valvonnassa ei ole ilmennyt ongelmia ja erityistä tarvetta yksityiselle pysäköinninvalvonnalle ei siten ole. Yksityinen pysäköinninvalvonta on kuitenkin tulossa Tampereelle suuremmissa määrin ja yksi yritys on jo aloittanut toimintansa Tampereella. Koska yksityisen pysäköinninvalvonnan tulemisesta ei nähtävästi voida enää estää, on oman lainsäädännön luominen yksityiselle ja julkiselle pysäköinninvalvonnalle tarkoituksenmukaista ja asiaa selkeyttävää. Tampereen kaupungin pysäköinninvalvonta puoltaa julkista ja yksityistä pysäköinninvalvontaa koskevan lainsäädännön luomista eräin huomautuksin.

Turun kaupungin mukaan julkista pysäköinninvalvontaa koskeva työryhmän lakiehdotus on pääosin nykytilan säilyttävä säädös. Tarpeellisia täsmennyksiä ja muutoksia ovat muun muassa laajennettu ja tarkennettu määritelmä pysäköintivirheestä sekä muutoksenhakumahdollisuus korkeimpaan hallinto-oikeuteen. Jatkuva pysäköintivirhe ja renkaslukko tuovat uusia mahdollisuuksia puuttua ongelmallisimpiin pysäköintivirheisiin.

Julkisen pysäköinninvalvonnan tehtävä on määritelty lakiehdotuksen 13 §:ssä. Sen tehtävä on ensisijaisesti valvoa pysäköintiä ja pysäyttämistä koskevien säännösten ja määräysten noudattamista ja ylläpitää osaltaan liikennekuria ja auttaa liikenteen sujuvuuden turvaamista. Tavoite on vähentää virheellistä pysäköintiä.

Yksityisen pysäköinninvalvonnan osalta ei lakiehdotuksessa ole selkeää säännöstä toiminnan tarkoituksesta ja tavoitteesta. Sen määrittäminen toisi osaltaan selvyttä myös sääntelyn tarpeeseen. Mikä on se yhteiskunnallinen päämäärä ja intressi, jonka toteuttamiseksi tai suojaamiseksi tulisi säätää laki, joka mahdollistaa tosiasiallisesti rangaitus-luonteisten seuraamusten määräämisen yksityiselle toimijalle? Lain perusteluissa viitataan viranomaisvalvonnan voimavarojen riittämättömyyteen ja yksityisen alueen omistajan oikeuteen määrätä kiinteistön käytöstä. Koska viranomaisvalvonnan resurssit eivät riitä, ennaltaehkäisevää vaikutusta ei synny ja yksityisellä alueella olevien pysä-

köintiä koskevien määräysten vastaista pysäköintiä ei mielletä kielletyksi. Jos valvonnan riittämättömyys ja kiinteistön omistajan oikeussuojan tarve on peruste lain säätämiselle, olisi ollut hyvä edes selvittää vaihtoehtoisia keinoja valvonnan lisäämiseksi sekä valvomattoman virheellisen pysäköinnin aiheuttamien ongelmien määrä yksityisillä alueilla. Onko uuden lain ja julkisen valvonnan kanssa rinnakkaisen ja päällekkäisen toimintamuodon luominen ainoa tapa ratkaista olemassa olevat ongelmat? Sekä nykyisen virhemaksulain että ehdotetun julkisen pysäköinninvalvontalain säännökset antavat aluehallintoviranomaiselle mahdollisuuden vahvistaa kunnassa toimivien pysäköinnintarkastajien vähimmäismäärän sekä asettaa muitakin tarpeelliseksi katsottuja ehtoja. Yksinkertaisin keino lisätä julkisen pysäköinninvalvonnan resursseja ainakin kunnallisen pysäköinninvalvonnan osalta olisi antaa määräys tarkastajien vähimmäismäärästä ottaen huomioon myös yksityisten alueiden valvontatarpeen

Lain perustelut ja koko yksityisen pysäköinninvalvonnan tarpeen perustelut painottuvat siten, että yksityistä pysäköinninvalvontaa on ajateltu harjoitettavan pääsääntöisesti elinkeinotoimintana tähän toimintaan erikoistuneen yrityksen toimesta. Ammattimaisen toimijan motiivi toiminnan harjoittamiselle on todennäköisesti muu kuin virheellisen pysäköinnin vähentäminen. Tältä osin ero julkiseen pysäköinninvalvontaan on merkittävä. Toisaalta ammattimainen toimija todennäköisesti myös tuntee lain säännökset ja valvontamaksun antamisen sekä perimisen edellytykset hyvin. Tämä on valvontamaksun suorittamisesta vastuussa olevien oikeusturvan kannalta tärkeää.

Laki kuitenkin mahdollistaa kenen tahansa kiinteistön omistajan toimimisen pysäköinninvalvojana omalla kiinteistöllään. Yleisperusteluissa todetaan, että riittää kun yksityistä pysäköinninvalvontaa harjoittava henkilö tuntee pysäköimistä koskevat liikennesäännöt, yksityistä pysäköinninvalvontaa koskevan lainsäädännön sekä kiinteistön rajat ja sen muut olennaiset olosuhteet. On oletettavaa, että suurin osa kiinteistönomistajista ei täyty näitä edellytyksiä niin hyvin, että voisi harjoittaa yksityistä pysäköinninvalvontaa. Mikään ei kuitenkaan estä tästä huolimatta heidän toimintaa. Ainoa keino puuttua mahdollisesti puutteelliseen toimintaan, on riitauttaa valvontamaksu. Tämä prosessi voi olla kohtuuton ajallisesti ja kulullisesti ajoneuvon omistajalle tilanteessa, jossa valvontamaksun antaja ei selvästi ole riittävän ammattitaitoinen. Tällaisessa tilanteessa helposti myös valvontamaksua koskevat lain 3 §:n vaatimukset eivät täyty ja ohjeet maksun riitauttamiseksi saattavat olla puutteelliset tai virheelliset.

Vaikka valvontamaksu ei ole virhemaksun tavoin suoraan ulosottokelpoinen, kyse on kuitenkin ajoneuvon kuljettajan kannalta rangaistusluonteisesta seuraamuksesta. Ajoneuvon kuljettajan, omistajan tai haltijan oikeusturvan kannalta on erittäin ongelmallista, että valvontaa voi harjoittaa kuka tahansa kiinteistön omistaja, joka itse katsoo omaavansa riittävät tiedot toiminnan harjoittamiseen. Virheellisen ja jopa lainvastaisen toiminnan seuraamukset yksityistä valvontaa harjoittavalle ovat olemattomat. Ero virkavastuulla toimiviin pysäköinnintarkastajiin ja -valvojaan on erittäin merkittävä.

Elinkeinotoimintaa rajoittamatta tulisi lakiin yksityisestä pysäköinninvalvonnasta saada säännös, joka mahdollistaa valvontatoiminnan kieltämisen, jos toimintaa harjoittavalla ei ole riittäviä edellytyksiä toiminnan harjoittamiselle, lausuu Turun kaupunki.

Asunto-, toimitila- ja rakennuttajaliitto RAKLI toteaa, että virheellinen ja luvaton pysäköinti aiheuttaa toistuvasti haittaa useille sen jäsenorganisaatioille. Oikeudellisesti kiinteistönomistajan mahdollisuuteen puuttua pysäköintiin kiinteistönsä alueella saatiin jo selvyttä, kun korkein oikeus antoi ratkaisunsa yksityisen pysäköinninvalvontaa suorittavan yhtiön oikeudesta periä valvontamaksuja. RAKLI pitää hyvänä, että pysäköinnin valvonta on otettu uudistuksen kohteeksi. Laki yksityisestä pysäköinnin valvonnasta on tervetullut uudistus. Kiinteistöjen toiminnallisuuden ja käytettävyyden kannalta on tärkeää, että kiinteistönomistaja tai -haltija voi määritellä ne säännöt, joiden mukaan kiinteistöllä saa pysäköidä. Kiinteistönomistajalla tulee myös olla tehokkaat keinot, joilla näitä sääntöjä voidaan valvoa. Toisaalta RAKLI ymmärtää myös sen, että yksittäisen

autoilijan kannalta säännösten on oltava selkeitä, jottei tulkinnanvaraisuutta kielletystä ja sallitusta pysäköinnistä pääse syntymään. Selkeällä sääntelyllä pystytään parhaiten välttämään turhia riitoja.

Nykytilanteen ongelmana on se, että viranomaisten toimesta tapahtuva pysäköinninvalvonta

ja virhemaksujen määrääminen ei ole riittävän nopeaa ja tehokasta. Koska kiinteistönomistajan toimesta tapahtuvan pysäköinnin valvonnan ja virhemaksujen määräämisoikeuden osalta on juridisia epäselvyyksiä, lakiehdotukseen otettu kiinteistönomistajan oikeus valvoa pysäköintiä kiinteistöllä itse tai siirtää oikeus kiinteistön pysäköinninvalvontaan toiselle käyttämällä ulkopuolista pysäköinninvalvontaa suorittavaa yhteisöä on hyvä. On myös hyvä, että

kiinteistönomistaja voi pyytää viranomaista suorittamaan pysäköinninvalvonnan alueellaan ja valta päättää viranomaisvalvonnan käyttämisestä on kiinteistönomistajalla.

RAKLI katsoo, että lakiehdotuksen sisältämät keinot, joilla kiinteistönomistaja voi puuttua virheelliseen pysäköintiin alueellaan ilman viranomaisen apua, eivät ole riittäviä. Viranomaisen suorittama rengaslukon käyttäminen tai ajoneuvon hinauttaminen pois kahden vuorokauden väärän pysäköimisen jälkeen, eivät yleensä ole tehokkaimpia ja nopeimpia keinoja puuttua virheelliseen pysäköintiin yksityisellä alueella, jolta väärin pysäköidyt kulkuneuvot tulee voida poistaa viipymättä. Mikäli kiinteistönomistajalle ei voida antaa oikeutta siirtää väärin pysäköityä ajoneuvoa pois alueeltaan, tulisi lakiin lisätä kiinteistönomistajalle muita keinoja puuttua välittömästi ja tehokkaasti väärään pysäköintiin alueellaan.

Invalidiliitto pitää tärkeänä, että pysäköinninvalvontaa koskeva lainsäädäntö uudistetaan ja samalla säädetään laki yksityisestä pysäköinninvalvonnasta.

Mietinnössä ei oteta kantaa vammaisten henkilöiden pysäköintilupiin tai pyörätuolitunnuksella merkittyjen liikkumisesteisten autopaikkojen (le - autopaikka) valvontaan liittyviin haasteisiin. Invalidiliitto haluaa kiinnittää erityistä huomiota näihin näkökulmiin.

Liikkuminen ja yhteiskuntaan osallistuminen ovat perus- ja ihmisoikeuksia, jotka on turvattu Suomen perustuslaissa ja kansainvälisessä YK:n vammaisoikeussopimuksen (CRPD) artikloissa 18,19 ja 20. CRPD:n 18 artiklan mukaan vammaisille henkilöille kuuluu liikkumisvapausoikeus ihmisoikeutena yhdenvertaisesti muiden kanssa. Yleissopimuksen 19 artiklan nojalla kaikilla vammaisilla henkilöillä on yhdenvertainen oikeus

us elää yhteisössä, jossa heillä on muiden kanssa yhdenvertaiset valinnanmahdollisuudet. Kolmanneksi sopimus takaa 20 artiklan mukaisesti vammaisille henkilöille mahdollisimman itsenäisen henkilökohtaisen liikkumisen ihmisoikeutena, joka merkitsee valtion taholta suunnattuja tehokkaita toimia tämän oikeuden käyttämiseksi.

Yhteiskunta voi tukea vammaisten ihmisten itsenäistä liikkumista ja yhteiskuntaan osallistumista tukemalla autoilua erilaisin toimin. Pysäköintiin liittyen näitä ovat esimerkiksi tieliikennelain 28 §:n perusteella myönnettävä vammaisen henkilön pysäköintilupa.

Autoilua ja asiointia helpottaa myös se, että kansainvälisellä ISA- pyörätuolitunnuksella merkityt liikkumisesteiset autopaikkoja (le - autopaikka) on riittävästi ja ne on sijoitettu asianmukaisesti. Liikkumisesteiselle soveltuvien autopaikkojen tulee olla normaalia leveämmät, jotta pyörätuoli mahtuu auton viereen (paikan leveys 3600 mm ja pituus 5000 mm) ja niiden tulee sijaita mahdollisimman lähellä asiointikohteen tai asuinrakennuksen sisäänkäyntiä ja niin, että kulku autopaikalta sisäänkäynnille on esteetön (Suomen Rakentamismääräyskokoelma osa F1).

Invalidiliiton näkemyksen mukaan pysäköinninvalvontaa koskevan lainsäädännön uudistamisessa ehdotetut toimenpiteet antavat entistä tehokkaammat keinot puuttua väärin pysäköimisiin ja näin ollen lainmuutoksilla helpotetaan myös vammaisten henkilöiden pysäköintimahdollisuuksia.

Invalidiliitto pitää lakiluonnokseen ehdotettuja säännöksiä hyvinä ja perusteltuina. Julkinen pysäköinninvalvonta ei tällä hetkellä kykene huolehtimaan tarpeeksi yksityisalueiden pysäköinninvalvonnasta. Kauppakeskusten le - autopaikat ovat esimerkiksi usein muiden kuin asianomaisella luvalla pysäköivien henkilöiden käytössä. Näin ollen tilanteeseen tuonee parannusta myös se, että yksityisestä pysäköinninvalvonnasta säädetään oma lakinsa.

Invalidiliitto pitää tärkeänä, että sekä julkisen että yksityisen pysäköinninvalvonnan osalta noudatetaan yhtenäisiä periaatteita.

Tieliikennelain 21 pykälässä todetaan, että pysäköintikiekon käyttövelvollisuus ei koske henkilöitä, jotka pysäköivät auton vammaisen pysäköintiluvalla. Invalidiliitto huomauttaa, että kyseistä pykälää tulee soveltaa myös yksityisillä alueilla ja huomioida asia myös pysäköinninvalvonnassa. Pysäköintikiekon käyttäminen on joillekin henkilöille esimerkiksi käsien vammojen vuoksi vaikeaa ja rajoitetun pysäköintiajan määrittäminen saattaa hankaloittaa vammaisten henkilöiden asiointia, koska liikkumiseen kuluu enemmän aikaa.

On lisäksi tärkeää, että pysäköintiä koskevat ehdot ja määräykset ilmoitetaan selkein ohjein ja selvästi havaittavalla tavalla sekä julkisilla että erityisesti yksityisillä alueilla. Lisäksi liikennemerkein tulee selkeästi osoittaa esimerkiksi, minkä suuntaisesti ajoneuvon saa pysäköidä. Tulee myös huolehtia siitä, että pysäköinninvalvojilla on tarpeeksi tietoa vammaisten ihmisten oikeuksista pysäköidä vammaisen pysäköintiluvalla, jotta välttyttäisiin erilaisilta käytännöiltä.

Invalidiliittoon on tullut runsaasti yhteydenottoja pysäköintiin liittyvistä ongelmista, joista liitto haluaa edelleen nostaa esiin seuraavia..

Vammaisen pysäköintilupa koskee yleisiä alueita eli yksityisillä alueilla on noudatettava niillä olevia ohjeita tai lisäkilpiä. Kysymyksiä on aiheuttanut yksityisalueiden erilaiset käytännöt mm. missä vammaisen pysäköintiluvalla voi parkkeerata ilmaiseksi tai onko vammaisen henkilön käytettävä pysäköintikiekkoa (vrt. HKI- Vantaa lentokentän lyhyt-aikainen le - autopaikka, jossa on pysäköintikiekon käyttöpakko). Yhdenvertaista liikumista haittaava epäkohta on myös siinä, että vammaisten henkilöiden on ollut hankalaa saada le - autopaikkoja taloyhtiöissä. Taloyhtiöt eivät ole myöntyneet le - autopaikan sijoittamiseen, vaikka henkilöillä on ollut puoltava lausunto niin palo- ja pelastusviranomaisilta kuin esimerkiksi kaupungilta.

Huolta on aiheuttanut myös se, että le - autopaikkojen luvaton käyttö on lisääntynyt ja vammaisen pysäköintilupia on jopa väärennetty. Palautteen mukaan le - autopaikkoja käytetään lisäksi väärin esimerkiksi lumenluonnin tai muun varastoinnin paikkoina.

Vammaisilla autoilijoilla on kokemuksia siitä, että he ovat saaneet aiheetta pysäköintivirhemaksuja ja niiden antamisen käytännöt saattavat vaihdella kunnittain. Tästä esimerkkinä mm. tapaus, jossa lumi on peittänyt pysäköintiruudun rajojen näkyvyyden siten, että henkilö on saanut ruudun vähäisestä ylittämisestä pysäköintivirhemaksun, josta asiakkaan tekemä vastalause myös hylättiin.

Vammaiset henkilöt ovat vaatineet, että le - autopaikkojen valvonnan tehostamiseen tulee kiinnittää enemmän huomiota sekä, että pysäköinninvalvojien tulee olla paremmin tietoisia siitä, mihin vammaisen pysäköintiluvalla saa pysäköidä.

Suomen Kiinteistöliitto pitää lakiuudistusta on erittäin merkittävänä jäsenkuntansa kannalta. Kiinteistöliiton jäsenyhdistyksiin kuuluu noin 20.000 asunto-osakeyhtiötä ja kiinteistö-osakeyhtiötä. Jäsenistöömme kuuluu myös merkittävä määrä vuokratilayhtiöitä. Vuonna 1907 perustetun Kiinteistöliiton jäsenneuvonta käsittelee vuosittain yli 10 000 jäsentaloyhtiöiden neuvontapuhelua liittyen asunto-osakeyhtiöiden toimintaan. Suomessa on 80.000 rekisteröityä asunto-osakeyhtiötä. Esitys koskettaakin noin 2 miljoonaa suomalaista.

Kiinteistöliitto erittäin hyvänä, että työryhmä esittää pysäköinninvalvontaa koskeva lainsäädäntö uudistamisen yhteydessä omaa lakia yksityisestä pysäköinninvalvonnasta. Kiinteistönomistajalla tulee olla oikeus päättää kiinteistönsä käytöstä ja pysäköinnistä kiinteistön alueella sekä lain mahdollistamana keinoja puuttua virheelliseen pysäköintiin kiinteistöllä.

Lähtökohtaisesti kuntien tulisi edelleen huolehtia pysäköinninvalvonnasta myös kiinteistöalueella. Kun pysäköinninvalvojat valvovat ensisijaisesti tiealueita on perusteltua, että kiinteistönomistajalla on vaihtoehtoiset keinot valvoa pysäköintiä kiinteistön alueella. On perusteltua, että kiinteistönomistaja voi valvoa pysäköintiä kiinteistöllä itse tai siirtää oikeuden kiinteistön pysäköinnin valvontaan toiselle käyttämällä ulkopuolista yritystä, joka huolehtii valvonnasta.

Suomen Kuluttajaliitto katsoo, että korkeimman oikeuden ratkaisun jälkeen on selvää, että pysäköinninvalvontaa harjoittavalla yhtiöllä on oikeus periä valvontamaksu luvattomasta tai ehtojen vastaisesta pysäköinnistä yksityisellä alueella. Tällaista yksityistä pysäköinninvalvontaa ei säädellä millään tavalla. Monet valtiosääntöasiantuntijat ovat julkisuudessa esittäneet kannan, että yksityinen pysäköinninvalvonta on julkiselle valtalalle kuuluvan tehtävän siirtämistä yksityiselle ja vastustaneet sitä sillä perusteella. Nämä argumentit tulisi ottaa huomioon harkittaessa yksityisen pysäköinninvalvonnan tarpeellisuutta ja ensisijaisesti Suomen Kuluttajaliitto esittää, että yksityinen pysäköinninvalvonta kiellettäisiin. Jos kuitenkin yksityistä pysäköinninvalvontaa ei kielletä, mietinnössä säädettäväksi ehdotettu laki yksityisestä pysäköinninvalvonnasta toisi tällaisen toiminnan sääntelyn piiriin ja selkeyttäisi oikeustilaa, minkä vuoksi Suomen Kuluttajaliitto kannattaa esitetyn lain sisältöä.

Suomen Asianajajaliitto pitää työryhmän esitystä erittäin tarpeellisena ja suhtautuu siihen myönteisesti. Pysäköinninvalvontaa koskevien säännösten uudistaminen on tarpeen oikeustilaa selventävän Korkeimman oikeuden ratkaisun 2010:23 jälkeenkin.

Työryhmän toimeksiannon mukaan uudistamisessa tuli pysyttää julkista pysäköinninvalvontaa koskevat perusratkaisut. Erityistä huomiota oli kiinnitettävä viranomaisten toimivaltaa koskevan sääntelyn tarkoituksenmukaisuuteen ja lainsäädännön selkeyteen. Yksityisen pysäköinninvalvonnan suhde julkiseen pysäköinninvalvontaan tuli selvittää erityisesti suhteessa julkisen vallan perustuslain mukaiseen käyttöön ja ottaen huomioon kiinteistön-omistajan oikeudet.

Työryhmän toimeksianto oli jossakin määrin teknisluontoinen eikä pysäköinninvalvonnan järjestämisen peruslähtökohtia pohdittu tai kyseenalaistettu. Puutteena voidaan pitää sitä, että työryhmä ei systemaattisesti pohtinut julkisen ja yksityisen pysäköinninvalvonnan suhdetta ja työnjakoa. Perustuslain vaatimuksia on toimeksiannon mukaisesti käsitelty, mutta vain julkiseen pysäköinninvalvontaan liittyvän julkisen vallan käytön ja vastuun kohdentumisen kannalta. Kiinteistönomistajan oikeuksia ja sopimusvapautta ei tästä näkökulmasta pohdittu.

Työryhmän ehdotus yksityisen alueen pysäköinninvalvonnasta lähtee reaaliosopimuksen rakenteesta, jossa pysäköintiä harkitseva henkilö tulee tietoiseksi yksityisen alueen kiinteistön omistajan/haltijan määrittelemistä pysäköintiä koskevista ehdoista ja pysäköimällä alueella hyväksyy ne. Samalla tavalla tilanne on kuvattu ja ymmärretty KKO:n tuoreessa ratkaisussa KKO 2010:23, erityisesti perustelujen kappaleet 9 – 16. Asianajajaliitto pitää tätä ajattelutapaa perusteltuna ja oikeaan osuvana.

Kiinteistön omistajan/haltijan oikeus määrätä alueellaan pysäköinnistä ja sen ehdoista lähtee sopimusvapaudesta ja omaisuudensuojasta. Esityksen mukaan yksityisellä alueella pysäköintivirhemaksu voitaisiin määrätä kiinteistönhaltijan pyynnön tai valtuutuksen nojalla. Rangaistuksenluontoisen seuraamuksen määräämismahdollisuus olisi siten yksityisen tahon määräämisvallassa, mitä ei voitane pitää nykyisten perustuslain vaatimuksia koskevien käsitysten mukaisena. Pysäköinninvalvontaviranomaisen toimivalta yksityisellä alueella ehdotuksen mukaisella tavalla on laillisuudeltaan kyseenalainen ja tätä problematiikkaa työryhmän olisi tullut pohtia ja lausua siitä kantansa.

Lakiehdotuksen mukaan valvontamaksu ei saa olla suurempi kuin alueella tehdystä pysäköintivirheestä määrättävä pysäköintikorvaus. Pysäköintivirhemaksun puolestaan on esitetty olevan 20 euroa niin, että se voidaan korottaa 60 euroksi ja joillakin kunnan alueilla edelleen 20 eurolla. Jatkuvasta luvattomasta pysäköinnistä saadaan veloittaa enintään kolme valvontamaksua eikä uutta valvontamaksua saa veloittaa ennen kuin on kulunut vuoro-kausi edellisen maksun asettamisesta. Säännökset johtavat siihen, että kiinteistön omistajan ja kuljettajan välillä sovittu sopimusrikkomuksen seuraamus tulee määräytyä pysäköinninvalvontaa koskevissa määräyksissä. Mahdollista on, että järjestelmän selkeys ja kohtuullisuusvaatimukset johtaisivat samaan. Itsestään selvää tämä ei kuitenkaan ole kun otetaan huomioon pysäköintivirhemaksun alhainen taso, kiello veloittaa uusi valvontamaksu vasta vuorokauden kuluttua edellisestä sekä yksityisten pysäköintialueiden erilaisuus. Tämän vuoksi perustuslain mukaisuutta ja kiinteistön omistajan oikeuksien rajoittamisen tarkoituksenmukaisuutta olisi tullut arvioida myös tästä näkökulmasta.

Työryhmän esitykset merkitsevät pienehköjä muutoksia pysäköinnin valvonnan järjestämiseen ja ovat siksi helposti täytäntöön pantavissa. Kuten edellä on todettu, tässä yhteydessä olisi ollut syytä pohtia pysäköinninvalvontaa periaatteellisemmin. Keskeisenä kysymyksenä tässä nousee esiin yksityisen alueen pysäköintivirhemaksujärjestelyn perustuslainmukaisuus. Asiaa olisi ollut perusteltua pohtia myös toisin päin eli olisi voitu arvioida sitä, voitaisiinko yksityisen pysäköinninvalvonnan periaatteita ja toimintamekanismeja voitu ulottaa myös muualle kuin yksityiselle alueelle. Tämä olisi merkinnyt laajempaa periaatteellista arviointia pysäköinninvalvonnan järjestämisestä, mutta toiminnan tehostaminen ja valvonnan järjestämisen vaihtoehtojen lisääminen olisi tätä puoltanut.

Ajoneuvon kuljettajan voi olla vaikea hahmottaa, onko hän pysäköimässä yksityiselle alueelle vai ei eikä hän välttämättä miellä luvattoman tai ehtojen vastaisen pysäköinnin seurausten käytännöllisiä tai periaatteellisia eroja. Kuitenkin valvontamekanismi, maksun määräytyminen ja oikeussuojakeinot ovat näissä tapauksissa jatkossakin melko erilaiset. Erityisesti nämä erot konkretisoituvat, jos pysäköijä ei vapaaehtoisesti maksa maksua tai riitauttaa sen. Pysäköintivirhemaksu on täytäntöön pantavissa veroulosotto lain mukaisesti ja maksuun voi oikaisuvaatimuksen jälkeen hakea muutosta valittamalla hallintolainkäyttölain mukaisesti. Riski toisen asianosaisen oikeudenkäyntikulujen korvaamisvelvollisuudesta on siten vähäinen. Sen sijaan valvontamaksu on täytäntöönpanokelpoinen vasta käräjäoikeuden tuomion jälkeen, sitä koskevat riidat käsitellään yleisessä alioikeudessa ja oikeudenkäyntikulujen korvaamisvelvollisuus määräytyy normaalien oikeudenkäyntikulusäännösten mukaan. Maksuvaatimuksen kohteeksi joutuvan kannalta ero on erittäin merkittävä.

Asianajajaliiton mielestä julkisen alueen pysäköinninvalvonnan yksityistämismahdollisuuksia oli tullut selvittää, ottaen huomioon samalla pysäköintivirhemaksun rangaistuksenluontoisuus ja perustuslain edellytykset hallintotehtävän antamisessa muulle kuin viranomaiselle. Tästäkin riippumatta olisi tässä yhteydessä voitu arvioida, edellyttääkö julkinen pysäköinninvalvonta poliisia huolehtimaan järjestelmän valvonnasta, aluehallintoviraston lupaa sille, että kunta huolehtii pysäköinninvalvonnasta tai oikeustieteellistä tutkintoa kunnalliselta pysäköinninvalvojalta tai valitusoikeutta hallinto-oikeuteen samalla, kun valvontavaatimuksen yksityisillä alueilla voi tehdä kiinteistönomistaja tai

tämän toimeksiannosta elinkeinonharjoittaja ilman luvanvaraisuutta tai ilmoitusvelvollisuutta

Suomen Kuntaliitto toteaa, että sen edustaja on ollut mukana mietinnön laatineessa työryhmässä. Kuntaliitolla ei ole huomautettavaa tai lisättävää työryhmän ehdotukseen.

Suomen Kauppakeskusyhdistyksen mukaan kauppakeskuksille on tärkeää voida tarjota asiakkailleen pysäköintitilaa tehokkaasti ja tarvetta vastaavasti. Myös turvallisuus- ja ympäristönäkökulmista asia on tärkeä. Pelisääntöjen selkeyttäminen lainsäädännöllä on Kauppakeskusyhdistyksen mielestä tarpeen. Kauppakeskusyhdistys pitää hyvänä, että lakiehdotus antaa kiinteistönomistajalle mahdollisuuden päättää pysäköintitilojen käytöstä sekä tarvittavista keinoista. Kauppakeskusyhdistys kannattaa esitettyjä lakimuutoksia.

Suomen Tuomariliitto pitää esitystä kokonaisuutena arvioiden onnistuneena ja kannattaa siinä esitettyjä muutoksia eräin huomautuksin.

Q-Park Service Oy katsoo, että mietinnössä ehdotettu pysäköinninvalvontaa koskeva lainsäädännön uudistus on erittäin tarpeellinen ja kannatettava. Säädösehdotukset on pääasiallisesti laadittu asianmukaisella tavalla toimivaksi kokonaisuudeksi. Niissä ei kuitenkaan ole otettu huomioon lainkaan eräitä perustuslaista ja siinä säädetyistä perusoikeuksista johtuvia vaatimuksia eikä liioin tarvetta määritellä ”yksityinen alue”.

Yhtiö kyseenalaistaa viranomaisten toimivallan määrätä yksityisellä alueella pysäköintivirhemaksua, koska pysäköintiehdot ovat yksityisoikeudellisia tahdonilmaisuja ja koska viranomaiset perustavat toimivaltansa maanomistajan kanssa tekemään sopimukseen tai valtuutukseen. Se, että pysäköintivirhemaksun määrääminen perustuu julkisen vallan käyttämiseen ja että maksu on rangaistusluonteinen seuraamus, merkitsevät, että pysäköintivirhemaksun sääntelyn sekä sellaisen määräämisperusteiden ja määräämismenetelyn tulee täyttää perustuslain 8 §:ssä säädetyistä rikosoikeudellisesta laillisuusperiaatteesta sekä perustuslain julkisen vallan käyttämisestä ja viranomaisten toimintaa koskevista säännöksistä johtuvat vaatimukset. Nämä perustuslaista johtuvat pysäköintivirhemaksun määräämistä yksityisellä alueella koskevat säännökset eivät nykyisin täyty.

Omaisuuden suoja ja sopimusvapaus merkitsevät yksityisen maanomistajan oikeutta määrätä alueensa käyttämisestä mm. pysäköintitarkoituksiin ja asettaa niitä koskevia ehtoja sekä sopimusvapauden puitteissa sopia niistä. Nämä peruslähtökohdat on asianmukaisesti huomioitu yksityistä pysäköinninvalvontaa koskevassa ehdotuksessa. Sano-
tun lakiehdotuksen 1 §:n 1 momentin sanamuodossa ei kuitenkaan ole otettu huomioon sitä, että viime kädessä valvontamaksun veloittaminen perustuu yksityisen maanomistajan asettamiin pysäköintiehtoihin ja niiden rikkomiseen. Tämä perustuu siihen näkemykseen, että pysäköintiä yksityisellä alueella koskeva tieliikennelain 28.2 § tulisi rikottuiksi rikottaessa maanomistajan asettamia pysäköintiehtoja rikottaessa.

Rikosoikeudellisen laillisuusperiaatteen (PL 8, 107, 108 §) ja perustuslain viranomais-toimintaa koskevat muut säännökset (PL 2 §:n 3 momentti, 119 §:n 2 momentti ja 124 §) sekä niistä johtuvat vaatimukset ovat jääneet ehdotuksessa sivuun. Tämä koskee erityisesti ehdotusta siitä, että julkisilla pysäköintivalvontaviranomaisilla olisi oikeus py-

säköintivirhemaksun määräämiseen yksityisellä alueella maanomistajan asettamien pysäköintiehtojen ja pyynnön tai valtuutuksen perusteella. Näiltä osin ei rangaistusluonteisen seuraamuksen määrääminen perustuisi lakiin eikä viranomaisten lakiin perustuviin määräyksiin, kuten em. perustuslain säännökset ja tieliikennelain 51 § edellyttävät.

Pysäköinninvalvontaviranomaisten edellä kuvatuin tavoin omaksuma toimivalta on laillisuudeltaan kyseenalainen. Toimivallan laillisuutta ei ole ratkaistu hallintolainkäytössä niin, että lailliset vaatimukset olisi otettu huomioon.

Yhtiön mielestä julkisten pysäköinninvalvontaviranomaisten toimivallan määrätä pysäköintivirhemaksuja tulisi ulottua vain viranomaistoiminnan ydinalueelle, jollaisena tässä olisivat vain tiealueet ja kuntien välittömästi hallitsemat pysäköintialueet, eikä yksityisten omistamille alueille.

Professori Matti Tolvanen katsoo kysymyksen yksityisestä pysäköinninvalvonnasta tulleen ajankohtaiseksi, kun pääkaupunkiseudulla ja muutamassa muussa kaupungissa on yksityistetty pysäköinninvalvontaa niin, että liikkeet ja asuntoyhtiöt ovat tehneet hallitsemiensa pysäköintialueiden valvonnasta sopimuksen yksityisen yrityksen kanssa. Paikoitusalueilla on kylteillä kerrottu, että pysäköinti on maksullista ja että maksun laininlyöneiltä peritään valvontamaksu. Oikeudellisesti asia on konstruoitu niin, että paikoitusalueen haltijan ja alueelle ajoneuvon pysäköivän välille katsotaan syntyneen sopimuksen, jonka yhtenä osana on paikoitusalueella valvovan yhtiön oikeus periä valvontamaksua. Pysäköintiä valvovan yhtiön kate muodostuu valvontamaksusta.

Pysäköintimaksun periminen on laillista. Se, joka pysäköi maksulliselle pysäköintialueelle, sitoutuu maksamaan paikan haltijan määräämän kohtuullisena pidettävän pysäköintimaksun. Edellytyksenä on tietysti, että maksullisuudesta on selkeästi ilmoitettu paikalla olevalla kyltillä. Muutamat auton haltijat ovat riitauttaneet nimenomaan valvontamaksun. Riitauttamisen perusteena on toisaalta voinut olla se, että laittomasta pysäköinnistä voi määrätä virhemaksun vain julkinen viranomainen eli poliisi tai kunnallinen pysäköinninvalvoja. Toisaalta valvontamaksu on voitu kiistää sillä perusteella, ettei valvova yhtiö ole näyttänyt, kuka ajoneuvon on pysäköinyt. Yhtiöiden kanta on se, että ajoneuvon rekisteriin merkityn omistajan tai haltijan pitäisi näyttää, että pysäköijä on joku muu kuin omistaja tai haltija. Kuluttajaviraston kanta on ollut se, että kysymys on sopimusoikeudellisesta järjestelystä. Virasto näyttäisi pitävän myös valvontamaksun määräämistä sopimusoikeuden piiriin kuuluvana asiana.

Saattaa olla perusteltua jakaa todistustaakka niin, että ajoneuvon omistajan tai haltijan pitää maksusta vapautuakseen näyttää, että joku muu kuin hän on pysäköinyt ajoneuvon maksulliselle paikalle. Kunnallisessa pysäköinninvalvonnassa omistaja tai haltija vastaa pysäköintivirhemaksusta suoraan lain perusteella (L pysäköintivirhemaksusta 10 §). Voisi olla perusteita sälyttää myös yksityisessä pysäköinninvalvonnassa vastuu pysäköintimaksusta omistajalle tai haltijalle. Tämä voisi olla jopa mahdollista ilman uutta lainsäädäntöä. professori Tolvanen tarkoittaa nimenomaan pysäköintimaksua, en valvontamaksua. Antaessaan ajoneuvonsa toisen henkilön kuljetettavaksi omistajan tai haltijan voidaan katsoa sitoutuneen vastaamaan kaikista ajoneuvon käytöstä johtuvista normaaleista kuluista ulkopuoliseen tahoon nähden. Ulkopuolisella taholla olisi toisin

sanoen oikeus luottaa siihen, että ajoneuvon käyttöön liittyvistä maksuista vastaa viime kädessä ajoneuvon omistaja tai haltija.

Pysäköintimaksun laiminlyönnistä määrättävän valvontamaksun perustuslainmukaisuus on sen sijaan hyvin kyseenalainen. Valvontamaksu on täysin pysäköintivirhemaksuun rinnastettava seuraamus. Maksuja määrätään pysäköinnistä myös alueilla, joita on pidettävä yleisesti liikenteeseen käytettyinä alueina. Rangaistusvastuusta ei voida määrätä sopimuksin. Euroopan ihmisoikeustuomioistuimen vakiintuneen tulkintakäytännön mukaan seuraamuksen nimike ei ole ratkaiseva. Kuluttajariitalautakunnan kanta, jonka mukaan kysymys on vain sopimusriidasta, on kestävä. Jos valvontamaksu määrätään seuraamuksena laittomasta pysäköinnistä tai pysäköintimaksun laiminlyönnistä, se on sanktio, jollaisen määrääminen on Suomen perustuslaissa (PL 3 §) säädetty julkisen viranomaisen tehtäväksi. Hyvä vertauskohta on matkustaminen julkisen liikenteen kulkuneuvossa maksua maksamatta. Noustessaan julkisen liikenteen kulkuneuvon matkustaja sitoutuu maksamaan kyytimaksun. Liputta matkustamisesta voidaan kuitenkin määrätä sanktio vain joukkoliikenteen tarkastusmaksusta annetussa laissa säädettyin edellytyksin. Yksityisen valvontamaksun periminen ilman lain tukea on ollut professori Tolvasen mielestä laitonta.

Tämän kannan on omaksunut myös Helsingin hovioikeus 20.11.2008 antamassaan ratkaisussa, joka ei vielä ole lainvoimainen. Korkein oikeus on päätöksellään KKO 2010:23 kumonnut hovioikeuden päätöksen. Kyseisessä tapauksessa yksityiselle alueelle oli asetettu opastetauluja, joiden mukaan pysäköinti oli sallittu merkityille paikoille pysäköintiluvan saaneille. Tauluissa oli lisäksi ilmoitettu, että ”Ehtojen vastaisesta pysäköinnistä veloitetaan valvontamaksu 40 euroa” ja että ”Pysäköimällä hyväksyt ehdot”. KKO katsoi, että auton pysäköimisellä alueelle syntynyt pysäköinnin valvontaa alueella harjoittaneen yhtiön ja alueelle pysäköineen auton kuljettajan välille opastetaulun ehtojen mukainen pysäköimistä koskeva sopimus, joka on siten sisältänyt veloitteen suorittaa valvontamaksu siinä tapauksessa, että pysäköinti oli tapahtunut ehtojen vastaisesti. Vähemmistöön jääneet kaksi oikeusneuvosta katsoivat, ettei ParkComin ja Mika S:n välille ole syntynyt sopimusta pelkästään Mika S:n tosiasiallisen käyttäytymisen kautta eli auton pysäköimisellä ehtojen vastaisesti kiinteistöyhtiön piha-alueelle.

Korkein oikeus on ratkaisussaan täysin sivuuttanut perustuslaillisen näkökulman. Tämä on hämmästyttävää, koska sekä käräjäoikeus että hovioikeus olivat hylänneet kanteen sillä perusteella, ettei maksua luvattomasta pysäköinnistä voinut määrätä muu kuin julkinen viranomainen. Ratkaisusta ei siten ole tehtävissä mitään johtopäätöksiä sen suhteen, olisiko yksityisestä valvontamaksusta säädetty perustuslain säätämisyjärjestyksessä. Ehdotetun sääntelyn perustuslainmukaisuus on välttämättä tutkittava eduskunnan perustuslakivaliokunnassa, mikäli hallitus antaa esityksen lain säätämiseksi.

Korkein oikeus on kompuroinut viime aikoina sangen usein ihmisoikeustulkinnoissaan (esimerkiksi Marttisen ja Uotin tapaukset sekä lukuisat ihmisoikeustuomioistuimen tuomiot sananvapausasioissa). Suomea koskevassa Jussilan jutussa (veronkorotus) ihmisoikeustuomioistuin on katsonut, ettei sanktion nimi ole ratkaiseva vaan se, millä perusteella sanktio on määrätty ja onko sanktiossa moite-elementtiä mukana. Yksityinen valvontamaksu määrättäisiin rikkomuksesta, se olisi samansuuruinen kuin pysäköintivirhemaksu, perusteet maksujen määräämiselle olisivat varsin yhtenevät ja kaiken lisäk-

si yksityisen valvontamaksun riittäminen saattaa johtaa suuriin oikeuskuluihin. Rankaiseminen on aina julkisen vallan käyttöä. Näistä lähtökohdista on professori Tolvasen mielestä perustellumpaa pitää yksityistä valvontamaksua sillä tavoin perusoikeuksiin puuttavana, että yksityisestä valvonnasta on tarpeen säätää perustuslain säätämisen järjestyksessä.

Yksityisen pysäköinninvalvonnan tarve on kyseenalainen. Lailla säännelty kunnallinen pysäköinninvalvonta voi hyvin kattaa pysäköinninvalvonnan tarpeen, jos siihen suunnataan riittävästi voimavaroja. Yksityiset paikoitusalueet ovat kätevästi saatettavissa kunnallisen pysäköinninvalvonnan piiriin. Yksityinen pysäköinninvalvonta ja valvontamaksu eivät ole vähäinen ongelma sen paremmin periaatteelliselta kuin käytännölliseltäkään kannalta. Yrityksiin nakertaa julkisen vallan rankaisumonopolia on aina syytä suhtautua vakavasti. Rankaiseminen ja siihen rinnastettava sanktioiden määrääminen on syytä säilyttää vain julkisen viranomaisen tehtävänä. Jos yksityistämislle avataan portti tässä asiassa, mitä takeita on siitä, ettei rankaisumonopolia aleta kaventaa toisaallakin esimerkiksi julkiselle vallalle syntyviin säästöihin vedoten?

Suomen Perimistöimistöjen Liitto toteaa lausuntopyyntöön viitaten, että mietinnössä ei ole voitu ottaa huomioon mietinnön julkaisuhetkellä äskettäin annettua korkeimman oikeuden ennakkopäätöstä (KKO 2010:23). KKO:n ratkaisu selkeytti oikeustilaa siten, että myös yksityisoikeudellisen pysäköinninvalvonnan toimintaedellytykset ovat kohuudella turvatut ennen kuin alaa koskeva lainsäädäntö saadaan voimaan.

Ajoneuvon rekisteriin merkityn omistajan tai haltijan vastuun toteuttaminen ennen siihen oikeuttavan normin voimaantuloa aiheuttaa kuitenkin oikeudenkäyntejä myös silloin, kun muutoin vastuussa oleva taho haluaa vastuun välttämiseksi kiistää pysäköinneensä ajoneuvon, jonka pysäköinti on aiheuttanut valvontamaksun. Turhien ja intressiin nähden raskaiden (henkilötodistelu) oikeudenkäyntien minimoimiseksi olisi toivotavaa, että lainsäädäntöhanke etenisi nopealla aikataululla.

4 Pykäläkohtaiset arviot

4.1 Ehdotus laiksi julkisesta pysäköinninvalvonnasta

Soveltamisala (1 §)

Sisäasiainministeriö toteaa, että esityksen mukaan kunnallista pysäköinnin valvontaa suorittava viranhaltija voisi antaa pysäköintivirhemaksun myös silloin, kun pysäköintivirheestä on aiheutunut tai voinut aiheutua vakavaa vaaraa tai haittaa. Lisäksi pysäköintivirhemaksu voitaisiin antaa pelastuslain 33 §:n 2 momentin vastaisesta pysäköimisestä pelastustielle. Ministeriön näkemyksen mukaan muutos on kannatettava ja se vapauttaisi poliisin resursseja muiden kiireellisempien tehtävien hoitamiseen.

Poliisihallitus pitää lähtökohtaisesti erittäin hyvänä uudistuksen sitä, että kunnallista pysäköinninvalvontaa suorittava viranhaltija voisi antaa pysäköintivirhemaksun myös silloin, kun pysäköintivirheestä on aiheutunut tai voinut aiheutua vakavaa vaaraa tai haittaa sekä pelastustielle pysäköinnistä. Näissä tapauksissa ei virheellisestä pysäköin-

nistä enää tarvitse ilmoittaa poliisille. Poliisihallituksen mielestä olisi kuitenkin hyvä, että vaarallisimmissa pysäköinneissä poliisilla olisi mahdollisuus kirjoittaa rangaistusvaatimus vaikka pysäköintivirhemaksu on jo annettu. Näissä tapauksissa pysäköintivirhemaksu luonnollisesti peruttaisiin. Poliisimies voisi rangaistusvaatimusta antaessaan ottaa pysäköintivirhemaksun haltuunsa ja lähettää sen pysäköintivirhemaksun antaneelle viranomaiselle.

Kuopion kaupunki toteaa, että ehdotetussa julkisesta pysäköintivalvonnasta annetussa laissa on mainittu lainsäädäntö, johon perustuen pysäköintivirhemaksu voidaan määrätä. Ehdotuksessa on viitattu muun ohella tieliikennelakiin ja sen nojalla annettuihin säännöksiin ja määräyksiin. Tieliikennelain soveltamisessa on kuitenkin käytännössä esiintynyt ongelmia, koska mainitussa laissa ei ole säädetty muun muassa mopoautojen pysäköinnistä tai siitä, miten ajoneuvoyhdistelmien pysäköinti on maksullisilla alueilla sallittua. Mainitut seikat vaikuttavat myös mahdollisen ajoneuvojen siirtämisestä annetun lain soveltamiseen. Koska uudistuksen tavoitteena on selkiyttää oikeustilaa, asiassa tulisi harkita, tuleeko myös muuta lainsäädäntöä tarkistaa tässä yhteydessä. Yleisesti ottaen pysäköintivirhemaksun määräämistä koskevat 1 §:n 1 ja 2 momentit ovat kuitenkin asiallisia ja selkeitä. Lakiehdotuksessa olisi kenties syytä vielä mainita, että pelastuslain vastaisen pysäköinnin osalta voi täytyä myös tieliikennelain 28 §:n 1 momentin 2 kohdan edellytykset.

Suomen Kiinteistöliitto esittää että myös kiinteistön alueella kiinteistönomistaja tai tämän valtuuttama voisi puuttua ajoneuvon joutokäyntiin, joko asettamalla valvontamaksun tai antamalla huomautuksen. Tämä on perusteltua kiinteistöllä asuvien kannalta koska joutokäynti voi aiheuttaa terveyshaittaa.

Suomen Tuomariliitto toteaa, että uutena esitetään, että kunnallinen pysäköinninvalvontaa suorittava viranhaltija voisi antaa pysäköintivirhemaksun myös silloin, kun pysäköintivirheestä on aiheutunut tai voinut aiheutua vaaraa tai haittaa. Nykyisen lain mukaan tällaisissa tapauksissa virheestä tulee ilmoittaa poliisille. Tuomariliitto katsoo aiheelliseksi siirtää toimivalta myös näissä tapauksissa kunnalliselle pysäköinninvalvonnalle.

Soveltamisalan rajoitukset (2 §)

Poliisihallituksen mielestä ei pysäköintivirhemaksua kannattaisi kytkeä 15 -vuoden ikärajaan. Tien ulkopuolisilla tieliikennelain ulkopuolisilla alueilla esim. kerrostalon pihalla voisi ala-ikäinen henkilö kuljettaa rekisteröimätöntä ajoneuvoa ja pysäköidä sen vaikka keskelle pihaa ilman sanktiota.

Espoon kaupunki toteaa, että 2 § 2 momentissa rajoitetaan pysäköintivirheen johdosta pysäköintivirhemaksun määrääminen yksityisellä alueella tai maastossa kiinteistön omistajan tai haltijan taikka sen, jolle on siirretty oikeus valvoa pysäköintiä kiinteistöllä, pyyntöön tai valtuutukseen. Perustelutekstissä todetaan, että momentilla on tarkoitus selkeyttää oikeustilaa. Perustelutekstissä todetaan kuitenkin, että lain nojalla pysäköintivirhemaksu voitaisiin aina määrätä tieliikennelain 2 §:n 1 kohdassa tarkoitettulla tiellä tehdystä pysäköintivirheestä. Tien lisäksi pysäköintivirheen tekopaikka voi olla yksityi-

nen alue. Tieliikennelain 2 §:n 1 momentin 1 kohdan mukaan tieliikennelainsäädännössä tiellä tarkoitetaan yleisnimityksenä yleistä ja yksityistä tietä, katuja, rakennuskaavatietä, moottorikelkkailureittiä, toria sekä muuta yleiselle liikenteelle tarkoitettua tai yleisesti liikenteeseen käytettyä aluetta. Tieliikennelain 2 §:n 1 momentin 1 kohdan mukainen tie voi siis olla myös yksityisessä omistuksessa olevalla kiinteistöllä. Kaupunki ehdottaa, että selvyuden vuoksi lakiehdotuksen 2 §:n 2 momentissa olevaa rajoitusta määriteltäisiin uudelleen siten, että lainkohdassa nimenomaisesti määrättäisiin rajoitus koskemaan yksityistä aluetta, joka ei ole tieliikennelaissa tarkoitettu tie.

Kuopion kaupunki toteaa, että ehdotetussa julkisesta pysäköintivalvonnasta annetussa laissa on esitetty, että lain soveltamisalaa rajoittaisi yksityisestä pysäköinninvalvonnasta annetussa laissa säädetty valvontamaksu tai se, että pysäköintivirhe tai joutokäyntirikkomus käsitellään rikosasioista säädettyssä järjestyksessä tai että pysäköintivirheen tai joutokäyntirikkomuksen tekijä ei ollut täyttänyt 15 vuotta. Mainittuja soveltamisalan rajoituksia voidaan pitää käytännön kannalta ongelmallisina. Kunnallinen pysäköinninvalvonta ei voi olla pysäköintivirhemaksua määrätessään tietoinen yksityiseen pysäköinninvalvontaan liittyvästä valvontamaksusta, asian käsittelystä rikosasiasta tai pysäköintivirheen tai joutokäyntirikkomuksen tekijän iästä. Pysäköintivirhemaksu on hallinnollinen maksuseuraamus, joten sitä ei tule missään tapauksessa rajata yksityisoikeudelliseen sopimussuhteeseen perustuvaan valvontamaksuun perustuen. Viranomaistoimintaa ei tule rajata sopimuksenvaraiseksi asiaksi. Edelleen kunnallisella pysäköinninvalvonnalla ei ole lakiin perustuvaa oikeutta saada tietoa määrättyistä valvontamaksuista, joten on mahdollista, että kunnallisen pysäköintivalvonnan määräämä pysäköintivirhemaksu kumotaan em. seikkaan perustuen vasta oikeudenkäynnissä ja tuolloin viranomaisen voi joutua suorittamaan valittajan oikeudenkäyntikulut hallintolainkäyttölakiin perustuen. Edelleen pysäköintivirhemaksu ei ole rikosoikeudellinen vaan hallinnollinen seuraamus, joten sen osalta ei sovelleta Euroopan ihmisoikeussopimuksen 6 artiklaa. Mahdollinen rikosoikeudellinen seuraamus tulee yleensä harkittavaksi esitutkintaan perustuen vasta pysäköintivirhemaksun määräämisen jälkeen. On myös tarpeetonta rajoittaa ehdotetun lain soveltamisalaa tekijän ikään perustuen, koska pysäköintivirhettä määrättäessä ei välttämättä ole tietoa ajoneuvon kuljettajasta. Kuljettajan iän selvittäminen tapahtuisi joka tapauksessa jälkikäteen ja se aiheuttaisi hallinnollisesti myös turhaa työtä. Näin ollen ehdotettua 2 §:n 1 momenttia ei kenties tulisi säätää ja 2 momentti tulisi kenties siirtää 1 §:ään viimeiseksi momentiksi. Tällöinkin olisi syytä vielä säätää, että muualla kuin tieliikennelain mukaisella tiellä pysäköintivirhemaksun määrääminen edellyttää kiinteistön omistajan tai haltijan pyyntöä tai valtuutusta.

Kuopion kaupungin mukaan laissa tulisi lisäksi säätää, että pysäköintivirheisiin ja joutokäyntirikkomuksiin voitaisiin puuttua, mikäli nämä tapahtuvat tieliikennelaissa säädetyn tiealueen ulkopuolella esim. urheilukentällä, torialueella tai muulla yleiseen käyttöön tarkoitettuun alueella tai sellaisella katualueella, jossa moottoriajoneuvolla ajaminen on tonteille kulkua lukuun ottamatta kielletty. Pysäköinninvalvonta ei voi puuttua mainituilla alueilla tapahtuviin pysäköintivirheisiin, ellei alueita ole merkitty myös pysäköintikieltoalueeksi. Vaihtoehtoisesti edellä mainitut alueet tulisi sisällyttää tieliikennelain 28 §:ssä säädettyyn erityistä pysäköintikieltoa koskevaan säännökseen. Käytännössä esiintyy tapauksia, että ajoneuvot pysäköidään urheilualueille ja virheelliseen pysäköintiin ei voi puuttua, koska alue ei ole maastoliikennelain mukaista maastoa ja aluetta ei ole merkitty pysäköintikieltoalueeksi.

Tampereen kaupunki toteaa, että soveltamisalueen rajauksessa säännöselädotuksen mukaan, jos pysäköintivirhe on tehty yksityisellä alueella tai maastossa, pysäköintivirhemaksua ei saa määrätä eikä rengaslukkoa käyttää ilman kiinteistön omistajan tai haltijan taikka sen, jolle on siirretty oikeus valvoa pysäköintiä kiinteistöllä, pyyntöä tai valtuutusta. Kuitenkin yksityiskohtaisissa perusteluissa todetaan, että tieliikennelain 2 §:n 1 kohdassa tarkoitettulla tiellä voitaisiin aina määrätä pysäköintivirhemaksu. Kaupunki kiinnittää huomioita vielä jo aikaisemmin lausuttuun ja ehdottaa, että parempi ilmaus 2 § 2 momentin ”yksityisellä alueella” sijasta, olisi yksityisellä alueella, joka ei ole tieliikennelaissa 2 § 1 momentin 1 kohdassa tarkoitettu tie.

Tutun kaupunki toteaa, että jos pysäköintivirhe on tehty yksityisellä alueella tai maastossa, pysäköintivirhemaksua ei 2 momentin mukaan saa määrätä eikä pyörä-lukkoa käyttää ilman kiinteistön omistajan tai haltijan taikka sen, jolle on siirretty oikeus valvoa pysäköintiä kiinteistöllä, pyyntöä tai valtuutusta. Toisaalta yksityiskohtaisissa perusteluissa todetaan, että tieliikennelain 2 §:n 1 kohdassa tarkoitettulla tiellä voitaisiin aina määrätä pysäköintivirhemaksu. Tieliikennelain 2 §:ssä 1 momentin 1 kohdassa määritellään tien tarkoittavan yleistä ja yksityistä tietä, katuä, rakennuskaavatietä, moottorikelkkailureittiä, toria sekä muuta yleiselle liikenteelle tarkoitettua tai yleisesti liikenteeseen käytettyä aluetta. Soveltamisalan rajaus saattaa aiheuttaa tulkintaongelmia tilanteessa, jossa yksityisessä omistuksessa oleva alue on selkeästi yleisesti liikenteeseen käytettävä eli tieliikennelain määritelmän mukainen tie. Tällainen tilanne syntyy usein muun muassa jalkakäytävillä, joissa jalkakäytävä jatkuu ilman selkeää rajaa samanlaisena yksityiselle alueelle, tontille, päättyen rakennuksen seinään. Mikäli rakennuksen seinä ja tontin raja eivät ole yhteneväisiä, jää rakennuksen seinän ja tontin rajan väliin alue, joka on käytännössä yksityisomistuksessa olevaa jalkakäytävää. Tällöin saatetaan kyseenalaistaa julkisen pysäköinninvalvonnan toimivalta kyseisellä yksityisomistuksessa olevalla tiellä. Vastaava tilanne voi olla esimerkiksi pihakadulla, jossa kiinteistön rajat ja kävelykatuna käytetyn alueen rajat eivät ole yhteneväiset.

Julkisen pysäköinninvalvonnan tehtävä on ensisijaisesti valvoa pysäköintiä ja pysäyttämistä koskevien säännösten ja määräysten noudattamista ja ylläpitää osaltaan liikennekuria ja auttaa liikenteen sujuvuuden turvaamista. Tieliikennelain määrittelyn mukaisella tiellä pitäisi olla itsestään selvää, että julkisella pysäköinninvalvonnalla on kiinteistön omistajasta riippumaton toimivalta suorittaa valvontaa ja määrätä lain mukaisia seuraamuksia rikkomuksista. Kiinteistön omistajallahan ei yleensä ole edellä mainituissa tapauksissa muutoinkaan ollut tarvetta määrätä kiinteistön käytöstä, koska tieliikennelain määritelmän täytyessä alue on yleisesti liikenteeseen käytettyä. Sen sijaan julkisen valvonnan toimivuuden, tehokkuuden ja ennaltaehkäisevän vaikutuksen kannalta olisi erittäin ongelmallista, että muodollisen omistusoikeuden mukainen raja estäisi tosiasiallisesti yhtenäisen tiealueen tasa-arvoisen ja yhtenäisen valvonnan. Tällöin esimerkiksi kävelykadulla ulkoisesti täysin samanlaiselta näyttävä pysäköinti voisi olla vierekkäisille ajoneuvoille toiselle kiellettyä ja toiselle sallittua.

Soveltamisalueen rajaus tulisi olla yksiselitteinen ja selkeä, jotta julkisen pysäköinninvalvonnan toimivallan raja on selkeä. Laissa julkisesta pysäköinninvalvonnasta eikä tieliikennelaissa ole määritelty mitä yksityisellä alueella tarkoitetaan, vaikka molemmissa laeissa on säännöksiä, joissa termiä käytetään. Koska julkisen pysäköinninvalvonnan

osalta kyse on toimivaltarajasta, tulisi yksityinen alue määritellä tarkemmin. Tämän vuoksi tulisi soveltamisalueen rajauksen 2 § 2 momenttia täsmentää siten, että lainkohdassa tarkoitettu yksityisalue määriteltäisiin alueeksi, joka ei ole tieliikennelain 2 § 1 momentin 1 kohdassa tarkoitettu tie.

Lain 2 § 1 momentin 1 kohdan mukaan pysäköintivirhemaksua ei saa määrätä jos pysäköintivirheestä veloitetaan yksityisestä pysäköinninvalvonnasta annetussa laissa tarkoitettu valvontamaksu. Tällä säännöksellä estetään samasta virheestä virhemaksun ja valvontamaksun määrääminen. Yksityisessä valvonnassa olevalla alueellakin kuitenkin on mahdollista määrätä virheellisestä pysäköinnistä seuraamuksia julkisen pysäköinninvalvontalain perusteella. Kiinteistönomistaja voi valita käyttääkö hän julkista vai yksityistä valvontaa. Rengaslukon voi kiinnittää vain julkinen pysäköinninvalvoja, viranomainen. Samoin ajoneuvon siirtämisestä voi päättää ainoastaan viranomainen. Säännökset mahdollistavat yksityisen ja julkisen pysäköinninvalvonnan sekoittumisen samaankin luvattomaan pysäköintiin. On mahdollista, että luvattomasti pysäköidylle ajoneuville, jolle on jo annettu valvontamaksu, annetaan pysäköinnin jatkuessa virhemaksu, ajoneuvon voidaan kiinnittää rengaslukko tai ajoneuvo siirretään kunnan varastoon.

Tilanne on ongelmallinen sekä toimivaltaisen viranomaisen käytännön toiminnan kannalta, että erityisesti ajoneuvon omistajan tai haltijan oikeusturvan kannalta. Valvontamaksujen osalta kyse on yksityisoikeudellisesta asiasta ja riidat ratkaiseva viranomainen kiinteistön sijaintipaikan käräjäoikeus. Kuluttajan ollessa väärin pysäköijä on asia mahdollista saada kuluttajariitalautakunnan käsiteltäväksi. Pysäköintivirheestä ja rengaslukon kiinnittämisestä voi tehdä oikaisuvaatimuksen pysäköinninvalvojalle ja edelleen valittaa hallinto-oikeuteen, ajoneuvon siirtämisestä voi valittaa hallinto-oikeudelle. Näin pysäköintiä koskevia säännöksiä tulkitaan sekä hallinto-oikeuksissa että käräjäoikeuksissa ja molemmissa prosesseissa jopa ylimpään oikeusasteeseen asti.

Ajoneuvon omistajan tai haltijan kannalta tilanteessa kyse on yhdestä pysäköinnistä. Hän saa kuitenkin useita eri päätöksiä ja maksuvaatimuksia viranomaiselta ja yksityiseltä toimijalta. Muutoksenhaku tapahtuu eri säännösten perusteella ja kahteen eri tuomioistuimeen. Lisäksi viranomaisten päätöksistä valittaminen on kuluriskin osalta täysin erilainen kuin yksityisen toimijan päätöksistä valittaminen.

Jotta päällekkäiseltä tai rinnakkaiselta toiminnalta vältyttäisiin, esitetään harkittavaksi toimivallan rajausta siten, että mikäli yksityisellä alueella on järjestetty yksityisestä pysäköinninvalvonnasta annetun lain mukainen pysäköinninvalvonta, ei julkisella pysäköinninvalvonnalla ole tällaisella alueella toimivaltaa. Toisin sanoen yksityinen valvonta sulkee pois julkisen valvonnan. Mikäli yksityinen valvonta lopetetaan, voidaan alueella suorittaa jälleen julkista valvontaa.

Tällainen toimivallan rajausta poistaisi mahdollisuuden rengaslukon käyttöön yksityisessä valvonnassa olevalla alueella. Toisaalta rengaslukon käyttö lienee erittäin harvoin yksityisen alueen kiinteistönomistajan intressin kannalta tarkoituksenmukainen tai toivottava seuraamus. Tällöinhän ajoneuvo suurella todennäköisyydessä seisoo pitkään kyseisellä alueella eikä tämä ole yleensä kiinteistönomistajan kannalta toivottava lopputulos. Virheellisesti pysäköity ajoneuvo halutaan päinvastoin yleensä nopeasti pois kiinteistöltä. Rengaslukkoa ei pitäisi lähtökohtaisesti käyttää tilanteessa, jossa arvioidaan, että

ajoneuvo joudutaan joka tapauksessa siirtämään. Ajoneuvon siirtämiseen ei toimivallan raja-vaikuttaisi, koska myös yksityiseltä alueelta on jo voimassa olevan ajoneuvojen siirtolain perusteella mahdollista siirtää ajoneuvo.

Suomen Tuomariliitto kannattaa ikärajan asettamista. Koska pysäköintivirhemaksu määrätään useimmiten ajoneuvon väärinpysäköinnistä, ei ikärajalta käytännössä olisi suurta merkitystä. Ikärajan säätämistä puoltaa kuitenkin se, että rikosoikeudellinen vastuukäraja on 15 vuotta ja ikärajan myötä pysäköintivirhemaksua koskeva sääntely olisi yhdenmukainen joukkoliikenteen tarkastusmaksun määräämisen kanssa.

Pysäköintivirhemaksu (3 §)

Espoon kaupunki toteaa, että 1 momentissa on käsitelty tilannetta, jossa kunta voi ministeriön asetuksella ylittää pysäköintivirhemaksun enimmäismäärän. Ehdotuksen lähtökohta on, että kaikki kunnat perivät pysäköintimaksuja. Espoon kaupunki on päättänyt luopua vuonna 2010 viimeisistä kunnallisista maksullisista pysäköintialueistaan. Lakiehdotuksen mukaan ei siten ole mahdollista, että Espoon kaupungin pysäköinninvalvonta voisi jatkossakaan periä enimmäismäärän ylittävää pysäköintivirhemaksua millään alueella, vaikka se olisi liikenteellisesti perusteltua. Korotettua pysäköintimaksua pitäisi voida periä myös niillä alueilla, joissa se on liikenteellisesti perusteltua, huolimatta siitä, perikö kyseinen kunta pysäköintimaksuja. Lisäksi lakiehdotuksen 3 §:n 1 momentissa ehdotettu pysäköintivirhemaksun enimmäismäärä on aivan liian pieni ottaen huomioon pysäköintivirhemaksulla pyrittävä pysäköintivirheiden ennalta estävyys. On lähtökohtaisesti ongelmallista, jos väärinpysäköinnistä perittävän pysäköintivirhemaksun saaminen on edullisempaa kuin esimerkiksi yksityisessä pysäköintipaikassa pysäköiminen. Pysäköintivirhemaksun enimmäismäärän sitominen joukkoliikenteen tarkastusmaksuun olisi luonteva ratkaisu pysäköintivirhemaksun suuruuden määrittelyssä. Vaihtoehtoisesti pysäköintivirhemaksun suuruus voisi vaihdella pysäköintivirheen moitittavuuden suhteen siten, että esimerkiksi invapaikalle, suojatien eteen, tontille ajon estävästä tai risteysalueelle pysäköinnistä voitaisiin antaa suuremmat pysäköintivirhemaksut.

Lakiehdotuksen 3 §:n 2 momentissa todetaan, että jatkuvasta pysäköintivirheestä saadaan määrätä enintään kolme pysäköintivirhemaksua. Lakiehdotuksessa tulisi estää mahdollisuus siihen, että yksityisellä alueella (joka ei ole tieliikennelain mukainen tie) luvattomasta pysäköinnistä veloitettaisiin ensin kolme valvontamaksua ja sen jälkeen paikalle pyydetäisiin päivittäin julkinen pysäköinninvalvonta, joka voisi määrätä enintään kolme pysäköintivirhemaksua.

Kuopion kaupungin mielestä pysäköintivirhemaksun korottamista voidaan pitää asiallisena ja perusteltuna ja sen voidaan osaltaan arvioida ehkäisevän virheellistä pysäköintiä. Joutokäyntirikkomuksen enimmäismääräksi ei tule säätää 35 euroa, koska tältäkin osin on kyse hallinnollisesta seuraamuksesta, johon ei sovelleta Euroopan ihmisoikeussopimuksen 6 artiklaa. Rikesakkorikkomuksista annetun asetuksen (610/1999) 10 §:n säännöksen ei voida pelkällä viittauksella tieliikennelain 86 §:ään koskevan joutokäyntiä. Mainittu säännös säätelee asiallisesti moottorikäyttöisen ajoneuvon häiritsevää ja tarpeetonta ajoa. Joutokäynnin osaltahan ei ole kyse ajoneuvon ajosta eli ajoneuvon

kuljettamisesta. Todettakoon, että rikoslain esitöissä on rattijuopumusta koskevissa yksityiskohtaisissa perusteluissa todettu, että rattijuopumuksen ei voida katsoa täyttyvän, ellei ajoneuvoa kuljeteta. Vastaavasti ajoneuvon häiritsevä ja tarpeeton ajo edellyttää, että ajoneuvolla ajetaan eli sitä kuljetetaan. Näin ollen ei ole perusteita rajata joutokäyntirikkomuksen määrää esitetyillä perusteilla enintään 35 euroksi. Edellä lausuttuun perustuen 3 §:n 3 momentin 2. virke tulisi poistaa, jolloin joutokäyntirikkomus vastaa pysäköintivirheestä maksettavaa maksua.

Tampereen kaupunki toteaa, että säännösehdoituksessa pysäköintivirhemaksu olisi pysäköintivirheen laadusta riippumatta lähtökohtaisesti 20 euroa, mutta maksua voitaisiin sisäasiainministeriön asetuksella korottaa 60 euroon tai enimmillään 80 euroon. Pysäköintivirhemaksun enimmäismäärä säännösehdoituksessa on hyvässä suhteessa muihin sanktioluonteisiin maksuihin. Pysäköintimaksun yläraja olisikin hyvä olla juuri vähintään samalla tasolla kuin joukkoliikenteen tarkastusmaksu.

Pykälän 3 momentissa ehdotetaan joutokäyntirikkomuksesta määrättävän samansuuruisen pysäköintivirhemaksu kuin alueella tehdystä pysäköinti-virheestä määrättävä maksu, pysäköintivirhemaksun ollessa kuitenkin enintään 35 euroa. Idea samansuuruisesta maksusta on hyvä, mutta maksukaton asettaminen 35 euroon asettaa ongelmia suurissa kaupungeissa kuten Tampereella.

Kuten aikaisemmassa lausunnossa on todettu, mikäli joutokäyntirikkomuksesta määrättävän virhemaksun enimmäismääräksi säädetään 35 euroa, tulee joutokäyntirikkomusten valvonnasta käytännössä varsin hankalaa ja ehkä jopa taloudellisesti kannattamatonta Tampereen kaltaisissa paikoissa, joissa on jo tällä hetkellä, ja todennäköisesti tulevaisuudessakin, käytössä kaksi erisuuruista virhemaksua.

Turun kaupunki katsoo, että pysäköintivirhemaksun enimmäismäärän korottaminen 60 euroon tai kalleimmalla maksuvyöhykkeellä 80 euroon on kaivattu ja hyvä muutos, erityisesti ennaltaehkäisevän vaikutuksen kannalta. Pysäköintivirhemaksun enimmäismäärän korottamisen lisäksi voisi olla tarkoituksenmukaista, että virhemaksun suuruus voisi riippua myös pysäköintivirheen laadusta ja moitittavuudesta.

Invalidiliitto vaatii, että le - autopaikoille luvatta pysäköinnistä säädetään määrättäväksi vähintään 100 euron suuruinen pysäköintivirhemaksu tai valvontamaksu. Invalidiliitto esittää lisäksi, että le - autopaikkojen pysäköinninvalvonnan tehostamiseen tulee lisätä resursseja.

Suomen Asianajaliitto toteaa, että pysäköintivirhemaksun suuruudeksi esitetään 20 – 80 euroa. Korotuksesta huolimatta rajat ovat melko alhaiset. Virhemaksua on julkisuudessa verrattu esimerkiksi joukkoliikenteen tarkastusmaksuun tai yksityisten pysäköintilaitosten taksoihin. Lainuudistuksen tavoitteeksi määritelty pysäköintirikkeiden vähentäminen voisi edellyttää korkeampiakin maksuja.

Suomen Tuomariliitto toteaa, että pysäköintivirhemaksun vähimmäismäärää esitetään korotettavaksi 10 eurosta 20 euroon. Tämä olisi linjassa lievimmistä ajoneuvoon liittyvistä rikkomuksista seuraamuksena olevan 20 euron suuruisen rikesakon kanssa. Pysäköintivirhemaksua voitaisiin edelleen korottaa ministeriön asetuksella. Ehdotuksen mu-

kaan maksu voitaisiin korottaa 60 euroon tai enimmillään 80 euroon. Joutokäyntirikkomuksesta määrättävä pysäköintivirhemaksu vastaisi suuruudeltaan alueella tehdystä pysäköintivirheestä määrättävää maksua ollen kuitenkin enintään 35 euroa. Tuomariliitto pitää pysäköintivirhemaksun korottamista perusteltuna.

Tuomariliitto pitää perusteltuna, että samasta virheestä voi määrätä useamman pysäköintivirhemaksun virheen jatkuessa vuorokaudesta toiseen. Tällä tavoin voidaan puuttua piittaamattomuuteen pysäköintiä koskevista säännöistä ja pysäköintivirheestä jo kerran saadusta pysäköintivirhemaksusta.

Rengaslukko (4 §)

Kuopion kaupungin mukaan rengaslukon käytön säätäminen lakiin perustuvaksi oikeudeksi on hyvä ja tarpeellinen uudistusehdotus. Rengaslukon käyttöä ei kuitenkaan tulisi sitoa pelkästään ajoneuvojen siirtämisestä annetun lain 5 §:n 1-3 momentin perusteisiin, koska säännöksiä soveltaminen voi johtaa käytännön ongelmiin. Mainittujen säännösten tarkoituksena on lopettaa ajoneuvon siirtämisellä ajoneuvon virheellisestä pysäköinnistä aiheutuva haitta tienpidolle, yksityiselle alueelle, maastolle tai vaaran aiheuttaminen liikenneturvallisuudelle. Tästä poiketen pysäköintivirhemaksulakiin perustuvan rengaslukon tarkoituksena on ennaltaehkäistä virheellistä pysäköintiä ja rajoittaa uusien pysäköintivirheiden tekemistä pysäköintivirheiden jo tapahduttua. Ehdotettujen säännösten mukaisesti on mahdollista, että virheellinen pysäköinti jatkuu, kunnes rengaslukosta asettamisesta määrätty maksu on suoritettu, rengaslukko on poistettu ja ajoneuvo on siirretty omistajan tai haltijan taholta tai vaihtoehtoisesti, kun ajoneuvo siirretään ajoneuvojen siirtämisestä annettuun lakiin perustuen. On todennäköistä, että virheellisesti pysäköidyt ajoneuvot jäävät asetetun rengaslukon vuoksi pitkähköksi ajaksi virheelliselle pysäköintipaikalle.

Rengaslukon käyttäminen tulisi olla mahdollista, jos ajoneuvolla on useita eräänntyneitä pysäköintivirhemaksuja suorittamatta tai jos ajoneuvo on jouduttu ajoneuvojen siirtämisestä annetun lain 5 §:n 3 momentin mukaisesti siirtämään viipymättä lähi- tai varastosiirotona. Rengaslukon käytön tulisi perustua toistuvaan virheelliseen pysäköintiin tai virheellisen pysäköinnin laatuun. Edelleen laissa tulisi ratkaista, voidaanko rengaslukon asettamisesta periä säädetty maksu, vaikka myöhemmin esitettäisiin selvitys, että ajoneuvohallintokeskuksen rekisterin mukainen ajoneuvon omistaja tai haltija on vaihtunut ennen rengaslukon asettamista. Näin ollen rengaslukon asettaminen kohdistuisi omistajan ja haltijan sijasta ajoneuvon. Tuolloin ajoneuvon aiempi ja nykyinen omistaja voisivat ratkaista, kuka viime kädessä vastaa rengaslukon asettamiskuluista. Rengaslukon irrottamisen osalta tulisi vielä kenties säätää, että rengaslukon poistaminen tulisi ensisijaisesti tapahtua asianosaisen läsnä ollessa ja edellyttäisi myös, ettei ajoneuvon osalta ole suorittamatta rengaslukon asettamisesta aiheutuneita kustannuksia tai ajoneuvon lähi- tai varastosiiirrosta aiheutuneita kustannuksia tai maksamattomia pysäköintivirhemaksuja.

Tampereen kaupunki toteaa, että esityksen mukaan rengaslukkoa ei tarvitsisi irrottaa, ellei pysäköintivirhemaksua ja siirtokustannuksia olisi maksettu, ellei tuomioistuin toisin määrää. Yleisperusteluissa todetaan, että vastaavasti kuin asialaita on ajoneuvojen

siirtämisen osalta, kunta voisi ulkoistaa rengaslukon kiinnittämistä ja sen irrottamista koskevat käytännön toimenpiteet jonkin yrityksen huolehdittavaksi. Rengaslukkoa koskevat päätökset voisi tehdä luonnollisesti vain viranomaisen. Yleisperustelujen mukaan ajallisesti rengaslukon irrottaminen voitaisiin järjestää vastaavalla tavalla kuin ajoneuvon luovuttaminen varastosiirron jälkeen. Esityksen lähtökohtana on, että rengaslukko irrotettaisiin virka-aikana, mutta luonnollisesti kattavampi palvelu on sallittua. Tampereen kaupunki on tyytyväinen esitykseen tulleisiin rengaslukon käyttöä koskeviin käytännön tarkennuksiin. Ympäri vuorokautisen päivystyksen järjestäminen myös viikonloppuisin rengaslukon kiinnittämistä ja irrottamista varten ei olisi ollut tarkoituksenmukaista.

Turun kaupunki katsoo, että rengaslukko on tarpeellinen uusi seuraamus pysäköintivirheestä. Lain 4 § 1 momentin mukaan ajoneuvoon voidaan pysäköintivirheen johdosta kiinnittää rengaslukko, jos ajoneuvo voitaisiin siirtää ajoneuvon siirtämisestä annetun lain 5 §:n 1-3 momentin perusteella. Ajoneuvo saataisiin siirtää, vaikka siihen olisi kiinnitetty rengaslukko.

Vaihtoehtona ajoneuvon siirtämiselle, rengaslukko toimii tehokkaammin niissä tilanteissa, joissa rengaslukko on mahdollista kiinnittää nopeammin kuin ajoneuvon siirto saadaan alkamaan. Estäessään ajoneuvolla ajamisen ennen kuin määrätyt korvaukset ja pysäköintivirhemaksut on suoritettu, rengaslukko on seuraamuksena tehokas ja paremmin ennalta ehkäisevä kuin pelkkä pysäköintivirhemaksu. Tätä ajatellen, rengaslukko on tehokas seuraamus käytettäväksi myös silloin, kun on todennäköistä, että lopulta ajoneuvo joudutaan myös siirtämään.

Ajoneuvojen siirtolain uudella 5§:n 3 momentin säännöksellä ajoneuvon välitön siirto ja rengaslukon käyttö on mahdollista, kun samaan ajoneuvoon kohdistuu viisi maksamatonta eri teoilla tehtyä lainvoimaista pysäköintivirhemaksua. Uusi säännös on tavoitteeltaan hyvä. Säännöksen soveltaminen edellyttää, että pysäköintitarkastajan tulisi virheellinen pysäköinti havaitessaan pystyä tekemään ratkaisu seuraamusmuodosta. Käytännössä on hyvin haasteellista todeta tarkastustilanteessa, milloin ajoneuvoon kohdistuu viisi maksamatonta lainvoimaista virhemaksua. Käytännön ongelmat saattavat muodostua esteeksi säännöksen soveltamiselle. Toisaalta säännöksen olemassa olo voi vaikuttaa ennaltaehkäisevästi sekä nopeuttaa teknisten ratkaisujen kehittämistä soveltamisongelman ratkaisemiseksi.

Esitetystä muodosta rengaslukko on tietyissä tilanteissa vaihtoehto ajoneuvon siirtämiselle. Ehdotetussa muodossa rengaslukko ei ratkaise kaikkia ongelmia, joita piittaamaton virheellinen pysäköinti aiheuttaa.

Ensinnäkin rengaslukko ei ehdotetussa muodossa ole vaihtoehto ajoneuvon siirrolle silloin kun on kyse ehdotetun muutoksen jälkeisen ajoneuvon siirtämisestä annetun lain 5 §:n 4 ja 5 momentin mukaisista tilanteista. Tällöin ajoneuvo haittaa huomattavasti tien käyttöä tai vaarantaa liikenneturvallisuutta tai on pysäköity pelastustielle. Näissä tilanteissa ajoneuvoa voidaan siirtää välittömästi. Ajoneuvon siirtämisen jälkeen ei kaupungin näkemyksen mukaan kuitenkaan voida kiinnittää ajoneuvoon rengaslukkoa, mikäli uuden esitetyn ajoneuvon siirtämisestä annetun lain 5 §:n 3 momentin mukaiset edellytykset eivät täyty. Tällöin tulisi tilanteita, joissa törkeimmin väärin pysäköidyt ajoneu-

vot voidaan lähisiirtää välittömästi, mutta niihin ei voida kiinnittää rengaslukkoa. Tämä on merkityksellistä siitä syystä, että tällöin nämä ajoneuvot olisivat kuljettajan käytettävissä välittömästi, vaikka siirtokustannukset ja pysäköintivirhemaksu olisivat maksamatta. Vastaavasti, jos ajoneuvon lievemmin väärin pysäköitäessä on voitu kahden vuorokauden jälkeen kiinnittää rengaslukko ja sen jälkeen mahdollisesti tehty lähisiirto, ajoneuvo ei ole käytettävissä ennen kuin korvaus ja pysäköintivirhemaksut on maksettu. Koska ajoneuvojen siirrosta annettu laki mahdollistaa aina lähisiirron vaihtoehtona varastosiirron, on mahdollista ratkaista edellä kuvattujen tilanteiden eriarvoisuus myös siten, että ajoneuvo siirretään aina suoraan varastoon. Lähisiirto on kuitenkin tarkoitettu ensisijaiseksi vaihtoehdoksi ja se on myös laadittavien asiakirjojen, päätösten ja lopullisten seuraamusten osalta huomattavasti kevyempi ja lievempi kuin varastosiirto.

Turun kaupunki esittää harkittavaksi, että lain 4 §:n 1 momenttia muutetaan siten, että rengaslukko voidaan kiinnittää, jos ajoneuvo voitaisiin siirtää ajoneuvojen siirtämisestä annetun lain 5 §:n 1-3 momentin perusteella tai jos ajoneuvolle on tehty ajoneuvon siirtämisestä annetun lain 5 §:n 4 tai 5 momentin perusteella lähisiirto.

Toiseksi rengaslukko ei ole ehdotetussa muodossa käytettävissä maksukykyisten systemaattisesti piittaamattomuutta lain kieltoja ja käskyjä kohtaan osoittavien virheellisesti pysäköityihin ajoneuvoihin. Pysäköintivirhemaksun korottaminen osaltaan auttaa tilannetta, mutta siitä huolimatta edelleen on kuljettajia, joille maksun suuruus ei ole riittävä uhka. Tällainen henkilö voi mahdollisen pysäköintivirhemaksun maksamalla pysäköidä ajoneuvon lähes mihin haluaa. Ajoneuvon siirtämisen edellytykset eivät useinkaan täyty ja vaikka täytyisivät, ajoneuvoa ei ehditä siirtämään lyhyestä pysäköintiajasta johtuen. Koska mahdollisesti saatu pysäköintivirhemaksu maksetaan määrääjässä, eivät rengaslukon kiinnittämisen edellytykset viiden maksamattoman pysäköintivirheen osalta koskaan toteudu. Näin ainoaksi seuraamukseksi jää virhemaksu, jota kuljettaja ei koe rangaistukseksi. Piittaamaton ja välinpitämätön pysäköinti voi jatkua, eikä valvontaviranomaisilla ole keinoja puuttua pysäköintiin, niin että virheellinen pysäköinti loppuisi. Pysäköinninvalvonnan tarkoitus on kuitenkin nimenomaan valvoa pysäköintiä koskevien määräysten ja säännösten noudattamista ja pysäköinninvalvonta on ideaalitulanteessa tehnyt itsestään tarpeettoman kun virheellistä pysäköintiä ei enää esiinny. Lainsäädännön tulisi tukea valvonnan tarkoituksen toteutumista.

Turun kaupunki esittää harkittavaksi, että lain 4 §:ään lisätään momentti, jossa mahdollistetaan rengaslukon kiinnittäminen esimerkiksi silloin, jos ajoneuvon omistaja tai haltija on saanut viimeisen kahden kuukauden aikana viisi eri perusteella määrättyä pysäköintivirhemaksua. Lainvoisia virhemaksujen edellyttäminen mahdollistaisi perusteen tekemisen tehottomaksi valittamalla virhemaksuista.

Invalidiliiton mielestä lakiin kaavailtu rengaslukon käytön mahdollisuus uutena vaihtoehtona vaikuttaa tehokkaalta keinolta puuttua pysäköintivirheeseen, mutta sen käyttö ei ole järkevää le - autopaikkojen luvattoman käytön osalta. Mikäli väärinpysäköityä autoa ei siirretä pois le - autopaikalta välittömästi, haittaa se asianosaisten mahdollisuutta käyttää kyseistä paikkaa.

Suomen Asianajajaliitto toteaa, että rengaslukon käyttämisestä perittävä korvaus määrätään esityksen mukaan kunnan osalta kunnallisen viranomaisen taksan ja poliisin osal-

ta valtion maksuperustelain mukaisesti. Kuten esityksessäkin todetaan, korvaus voisi tosiasiallisesti vaihdella määrältään. Maksun suuruus riippuisi siitä, olisiko määrääjänä valtion vai kunnan viranomainen. Kun korvausta ei jatkossakaan määritellä tosiasiallisten kustannusten perusteella vaikuttaisi selvemmältä ja oikeudenmukaisemmalta, että rengaslukon käyttämisestä maksuun tuleva oikeus olisi aina sama.

Suomen Kiinteistöliitto pitää työryhmän näkemystä perusteltuna siltä osin, että rengaslukon käyttöön on oikeutettu vain viranomainen.

Suomen Tuomariliitto kannattaa rengaslukon käyttöön ottamista ja pitää sitä tehokkaana keinona puuttua pysäköintivirheisiin. Rengaslukon käyttö on perusteltua rajoittaa vain sellaisiin tapauksiin, joissa ajoneuvo voitaisiin lain mukaan siirtää tai kun useampi pysäköintivirhemaksu on suorittamatta. Rengaslukon käytöstä aiheutuneet kustannukset olisivat todennäköisesti vähäisemmät kuin ajoneuvon siirtämisestä aiheutuvat kustannukset.

Rengaslukkoa koskevia huomautuksia on myös jaksossa 4.4.

Huomautus (5 §) ja toimenpiteistä luopuminen (6 §)

Kuopion kaupungin mielestä huomautusta ja toimenpiteistä luopumista koskevat säännökset ovat tarpeellisia. Laissa tulisi lisäksi kenties säätää, että anteeksi annettavana huomaamattomuutena tai ajattelemattomuutena ei voitaisi pitää kuljettajan puutteellista lainsäädännön tuntemusta tai muita vastaavia seikkoja. Edelleen tulisi rajata, että pysäköintivirhettä ja joutokäyntirikkomusta ei yleisesti voida katsoa kohtuuttomaksi pelkästään kuljettajan taloudelliset seikat huomioon ottaen, koska pelkät ajoneuvon kustannukset ylittävät moninkertaisesti pysäköintivirheen tai joutokäyntirikkomuksen osalta määrättävät seuraamukset.

Turun kaupunki toteaa, että lakiehdotuksen 6 §:ssä on uusi säännös toimenpiteistä luopumisesta. Seuraamus saadaan jättää määräämättä, jos pysäköintivirhe tai joutokäyntirikkomus on ilmeisesti johtanut anteeksi annettavasta huomaamattomuudesta tai ajattelemattomuudesta taikka jos seuraamuksen määrääminen muusta syystä olisi ilmeisen kohtuutonta. Perusteluissa todetaan, että pykälässä tarkoitettuja tilanteita olisivat esimerkiksi sellaiset, joissa liikenne-merkit eivät kasvillisuuden tai ilkevallan vuoksi olisi selkeästi nähtävillä. Mikäli liikennemerkit eivät ole selkeitä ja selvästi havaittavissa, tai ne ovat epäselviä ja ristiriitaisia, merkinnät ovat puutteellisia, eikä pysäköinti ole näiden merkkien perusteella virheellistä. Tällöin ei minkään seuraamuksen tulisi olla mahdollinen ennen kuin puutteelliset merkinnät on korjattu. Tämän vuoksi tarvetta toimenpiteistä luopumiseen kuvatussa tilanteessa ei pitäisi olla.

Edelleen perusteluissa on esitetty, että seuraamuksen määräämättä jättämisen arvioinnissa voitaisiin kiinnittää huomiota myös kuljettajan henkilökohtaisiin ominaisuuksiin, kuten ikään, terveydentilaan ja kehitystasoon. Näiden perusteiden käyttö on useammallakin perusteella ongelmallista. Ensinnäkin, koska kyse on seuraamuksen määräämättä jättämisestä, ensisijainen arviointi ja tulkinta tulisi tällöin lain sanamuodon mukaan tehdä jo pysäköinnintarkastajan toimesta. Tarkastaja ei kuitenkaan useinkaan kohtaa vir-

heellisesti pysäköidyn ajoneuvon kuljettajaa, jolloin kuljettajan henkilökohtaisia ominaisuuksia on mahdotonta arvioida. Tämän vuoksi arviointi jää monesti jälkikäteiseksi muutoksenhaun yhteydessä tehtäväksi, mikäli muutosta haettaessa esitetään asiasta väitteitä. Mikäli pysäköinnintarkastaja kohtaa ajoneuvon kuljettajan, saattaa tilanne taas muodostua tarkastajan kannalta jopa uhkaavaksi, kun kuljettaja esittää oman näkemyksensä virheen anteeksi annettavuudesta. Lisäksi arviointi pelkän kuljettajan suullisesti esittämien väitteiden pohjalta tässä tilanteessa johtaa helposti yksipuoliseen ja väärään arvioon.

Lisäksi on suhtauduttava jossakin määrin kriittisesti siihen, että pysäköinninvalvojan tai -tarkastajan ammattitaito riittäisi joka tilanteessa arvioimaan mainitunlaisia henkilökohtaisia ominaisuuksia ja tekemään johtopäätöksiä ominaisuuksien vaikutuksista kykyyn käsittää liikennesääntöjä.

Mikäli kuljettajan henkilökohtaiset ominaisuudet vaikuttaisivat heikentävästi kykyyn ymmärtää pysäköintiä ja pysäyttämistä koskevia liikennesääntöjä, voidaan esittää kriittisiä arvioita siitä, on kyseinen henkilö näiden ominaisuuksien vuoksi ylipäättään kykenevä kuljettamaan ajoneuvoa liikenteessä liikenneturvallisuutta vaarantamatta. Tilanne, jossa henkilön henkilökohtaiset ominaisuudet toisaalta tekisivät virheellisestä pysäköinnistä anteeksi annettavan ja toisaalta samat ominaisuudet tekisivät henkilöstä muita tienkäyttäjiä vaarallisemman kuljettajan, olisi ristiriitainen.

Edellä esitetyn perusteella ei Turun kaupungin mielestä ole tarvetta säätää erillistä säännöstä toimenpiteistä luopumiselle vaan kirjallinen tai suullinen huomautus vaihtoehtoisina seuraamuksina ovat riittävän lieviä silloin, kun virhe on vähäinen.

Invalidiliitto pitää hyvänä sitä, että uuteen lakiin ehdotetaan pykälää 5. Huomautus sekä pykälää 6. Toimenpiteistä luopuminen.

5 §:n mukaan sääntelyä selkeytettäisiin niin, että pykälän mukaan vähäisestä pysäköintivirheestä tai joutokäyntirikkomuksesta voitaisiin antaa suullinen tai kirjallinen huomautus. Pykälä vastaa sisällöllisesti aiemman virhemaksulain 5§:n 2 mom., jonka mukaan ilmeisen vähäpätöisestä pysäköintivirheestä voidaan antaa huomautus.

Pykälässä 6 säädettäisiin siitä, että seuraamus saadaan jättää määräämättä, jos pysäköintivirhe tai joutokäyntirikkomus on ilmeisesti johtunut anteeksi annettavasta huomaamattomuudesta, ajattelemattomuudesta tai tietämättömyydestä tai maksun määräämistä olisi muusta syystä pidettävä ilmeisen kohtuuttomana tai perusteettomana.

Päätöksen sisältö (7 §)

Q-Park Services Oy katsoo, että jos valvontamaksuun sisältyy vaatimus kiinteistön haltijan ilmoittamisesta, tulisi samanlainen vaatimus koskea pysäköintivirhemaksua koskevaan päätökseen, jos se koskee pysäköintiä yksityisellä alueella. Päätös perustuu silloin yksityisen alueen omitsajan tai haltijan pyyntöön tai valtuutukseen.

Tiedoksianto (8 §)

Tampereen kaupunki toteaa, että säännösehdotuksen mukaan, jos maksua ei ole suoritettu määräajassa, pysäköinninvalvojan on lähetettävä viipymättä päätös maksusta vastuussa olevalle ajoneuvon omistajalle tai haltijalle tiedoksi kirjeellä. Tältä osin kaupunki kiinnittää huomioita vielä aikaisemmin lausumaansa ja pyytää, että laissa tai sen perusteluissa otettaisiin kantaa tällä kohtaa myös maksuaikaan. Jokin takaraja maksamiselle tulisi asettaa, minkä jälkeen maksamaton maksu voitaisiin laittaa ulosottoon.

Turun kaupunki toteaa, että 4 momentissa säädetään rengaslukkoa koskevan päätöksen tiedoksi antamisesta korvauksesta vastuussa olevalle ajoneuvon omistajalle tai haltijalle. Perusteluiden mukaan päätös voidaan aina antaa tiedoksi henkilökohtaisesti ajoneuvon kuljettajalle tai kiinnittämällä päätös ajoneuvon näkyvälle paikalle. Tämän lisäksi päätös on aina lähetettävä ajoneuvon omistajalle tai haltijalle tiedoksi kirjeellä seitsemän päivän kuluessa päätöksen tekemisestä.

Tiedoksianto myös ajoneuvon omistajalle tai haltijalle on tärkeää, omistajan ja haltijan oikeusturvan kannalta. Heidän ajoneuvonsa tehdään rengaslukolla ajokelvottomaksi ja heillä on viime kädessä intressi saada ajoneuvo käyttöön vaikka maksamalla itse korvaukset ja pysäköintivirhemaksut.

Tilanteessa, jossa ajoneuvon kuljettaja on välittömästi ryhtynyt toimenpiteisiin rengaslukon poistamiseksi ja lukko on poistettu ennen kuin päätöstä rengaslukon asettamisesta on lähetetty kirjeitse ajoneuvon omistajalle tai haltijalle, ei olisi kaupungin näkemyksen mukaan aina tarvetta lähettää päätöstä. Jos omistaja on ollut kuljettaja, hän on saanut tiedon rengaslukkopäätöksestä, koska on osannut ryhtyä toimiin lukon poistamiseksi. Tässä tilanteessa on lähinnä vaarana aiheuttaa väärinkäsityksiä lähettämällä vielä kirjeitse päätös uudestaan tiedoksi omistajalle tai haltijalle.

Turun kaupunki esittää harkittavaksi muutosta lain 8 §:ään siten, että rengaslukkoa koskevaa päätöstä ei tarvitsisi lähettää kirjeitse tiedoksi korvauksesta vastuussa olevalle ajoneuvon omistajalle tai haltijalle, sen jälkeen kun tällainen omistaja tai haltija on suorittanut lain 4 § 2 momentin mukaiset maksut ja rengaslukko on irrotettu.

Suomen Tuomariliitto toteaa, että esitetty kuuden kuukauden määräaika vastaa nykyistä määräaikaa ja kokemus on osoittanut, että määräaika on syytä pitää tämän pituisena. Rengaslukkoa koskeva päätös on syytä antaa tiedoksi mahdollisimman joutuisasti.

Vastuu pysäköintivirhemaksusta ja rengaslukkokorvauksesta (9 §)

Suomen Tuomariliitto pitää vastuun kohdentumista oikeudenmukaisena.

Valvontatoimi (10 §)

Työ- ja elinkeinoministeriö esittää, että koska säännöksessä tarkoitettu päätös on kunnallista pysäköinninvalvontaa koskeva lupa, josta säädetään 11 §:ssä, 2 momenttia muutettaisiin esimerkiksi seuraavasti: ”Aluehallintovirasto voi kunnanvaltuuston esityksestä tai sen suostumuksella ja saatuaan asianomaisen poliisilaitoksen päällikön lausunnon antaa 11 §:ssä tarkoitettun luvan siihen, että kunta...”. Ministeriö esittää samalla 10 §:n loogisuuden parantamiseksi, että sen 2 ja 3 momentti vaihtaisivat paikkaa. Tämän muutoksen johdosta 10 §:n 4 momenttia tulee muuttaa seuraavasti: ”Jos valvonta järjestetään 3 momentissa mainitulla tavalla, kunnan on 2 momentissa tarkoitettun...”.

Valtionvarainministeriö esittää käsitteistöä tarkennettavaksi siten, että kunnanvaltuuston asemesta käytetään käsitettä valtuusto tai kunnan valtuusto, kuten kuntalaissa ja muussa lainsäädännössä säädetään valtuustosta. (Koskee myös 11 §:ää.)

Espoon kaupunki toteaa, että 4 momentissa määrätään, että pysäköinninvalvojalla on oltava apunaan tarpeellinen määrä pysäköinnintarkastajia. 11 §:n 2 momentissa todetaan, että aluehallintoviraston kunnallista pysäköinninvalvontaa koskevassa luvassa voidaan myös vahvistaa pysäköinnintarkastajien vähimmäismäärä ja asettaa muitakin tarpeellisiksi katsottuja ehtoja. Kunnissa käydään tällä hetkellä säästökamppailua, jonka yhtenä ilmentymänä ovat virkojen ja toimien täyttökiellot. Uusia virkoja ei myöskään voida perustaa taloudellisen tilanteen johdosta. Kunnallista pysäköinninvalvontaa arvoistellaan usein tehottomuudesta. Yleensä kuitenkin syynä on resurssipula, joka johtuu siitä, ettei kunnalliseen pysäköinninvalvontaan perusteta tarpeellista määrää pysäköinnintarkastajan virkoja. Voimassaolevan pysäköintivirhemaksusta annetun lain mukaan lääninhallitus voi määrätä valvonta-apulaisten määrästä. Lakiehdotuksen tulisi olla täsmällisempi siten, että siinä todettaisiin aluehallintoviranomaisella olevan velvollisuus määrätä vuosittain pysäköinnintarkastajien vähimmäismäärä niissä kunnissa, joissa on järjestetty kunnallinen pysäköinninvalvonta.

Kuopion kaupunki toteaa, että esityksen mukaan aluehallintovirasto myöntää kunnalle määräaikaisten tai toistaiseksi voimassa olevan luvan harjoittaa julkista pysäköinninvalvontaa ja asettaa tarpeellisia lupaehtoja. Pysäköinnintarkastajien vähimmäismäärän asettamisen osalta tulee kuitenkin harkita sitä, onko säännös vastoin kunnallista itsehallintoa. Kyseessä ei ole kunnan yksin harjoittamasta toiminnasta, koska julkista pysäköinninvalvontaa harjoitetaan aina yhdessä poliisin kanssa. Tämän vuoksi ehdotukseen ei kenties tulisi sisällyttää sitä, että aluehallintovirasto voisi lupaehdolla velvoittaa kuntaa asettamaan tietyn vähimmäismäärän pysäköinnintarkastajia.

Turun kaupunki toteaa, että 10 §:n 4 momentissa on maininta, että kunnallisella pysäköinninvalvojalla on oltava tarpeellinen määrä pysäköinnintarkastajia. Kunnallinen pysäköinninvalvoja on valvonnan yleistä järjestelyä koskevissa asioissa poliisilaitoksen päällikön johdon ja valvonnan alainen. Lain 11 §:n 2 momentin perusteella aluehallintoviranomainen voi kunnallista pysäköinninvalvontaa koskevassa luvassa vahvistaa pysäköinnintarkastajien vähimmäismäärän. Tällainen mahdollisuus on voimassa olevassa laissakin, mutta tiedossani ei ole, että tällaisia tarkastajien vähimmäismäärää koskevia päätöksiä olisi tehty.

Useimmissa kunnissa etsitään tällä hetkellä ja varmasti myös tulevaisuudessa säästökohteita. Tämä tarkoittaa yleensä henkilöresurssien karsimista ja minimointia. Kunnan pyrkimykset säästöihin saattavat olla ristiriidassa pysäköinninvalvojan velvollisuuksien kanssa. Sekä kunnallisen pysäköinninvalvojan että poliisilaitoksen päällikön näkemys saattaa olla, että pysäköinnintarkastajien määrää tulisi lisätä, varsinkin, jos tarkastajien määrää on aikaisemmasta vähennetty. Mikäli tällöin ei ole olemassa määräystä pysäköinnintarkastajien vähimmäismäärästä kunnassa, on vaarana, että kunnallinen pysäköinninvalvoja ei pysty huolehtimaan lakiin perustuvan viranomaistehtävän hoitamiseen asianmukaisella tavalla.

Pysäköinnintarkastajien vähimmäismäärän määrääminen voisi olla perusteltua myös yksityisalueiden valvontatarve huomioiden. Tältä osin kaupunki viittaa edellä jaksossa 3 lausumaansa..

Turun kaupungin esittää lakiehdotusta täsmennettäväksi siten, että aluehallintoviranomaisen olisi määrättävä pysäköinnintarkastajien vähimmäismäärä.

Lupa kunnalliseen pysäköinninvalvontaan (11 §)

Työ- ja elinkeinoministeriö toteaa, että perusteluissa mainittu kirjoittamisasun nykyiskaistamisella tarkoitetaan sitä, että 11 §:ssä säädettäisiin aluehallintoviraston kunnallista pysäköinninvalvontaa koskevan määräyksen sijasta aluehallintoviraston antamasta luvasta.

Mietinnössä ei ole pohdittu tätä kuntia koskevaa lupamenettelyä, joka perustuu tarkoituksenmukaisuusharkintaan. Lakiehdotuksesta puuttuvat pysäköinninvalvonnan järjestämislupapäätöstä ja luvan peruuttamista koskevat muutoksenhakusäännökset. Ehdotuksen mukainen luvanvarainen kunnallinen pysäköinninvalvonta on julkisen vallan käyttöä. Julkisen vallan käyttäjinä kunnat ovat osa Suomen hallintoa. Kunnilla on kuitenkin perustuslain 121 §:ssä turvattu oikeus omavastuuseen asioiden hoitoon, kunnallisen itsehallintoon. Työ- ja elinkeinoministeriö ei sinänsä vastusta ehdotettua lupamenettelyä, mutta katsoo, että esityksen jatkovalmistelussa edellä esitettyihin näkökohtiin tulisi kiinnittää huomiota.

Kuopion kaupungin mukaan aluehallintoviraston oikeutta peruuttaa myönnetty lupa tulisi säädellä tarkemmin, koska esitetyn säännöksen mukaan mikä tahansa lupaehdon noudattamatta jättäminen voisi johtaa luvan peruuttamiseen. Lisäksi laissa tulisi tarkemmin määritellä, missä tapauksissa voidaan harkita, että valvontatoiminta ei ole hoidettu asianmukaisella tavalla. Tältä osin tulisi säätää yksilöidyt tilanteet, joissa tapauksissa voidaan arvioida objektiivisesti, että valvontatoiminta ei ole hoidettu asianmukaisesti. Edelleen erilaisten lupien noudattamisen seuraamuksiin kuuluu yleisesti, että valvova viranomainen voi määrätä luvan saaneelle taholle esimerkiksi varoituksen tai kehottaa määrääjässä korjaamaan havaitut puutteet ja vasta mainittujen toimien jälkeen myönnetty lupa olisi peruutettavissa. Mainitussa ehdotuksessa aluehallintovirastolle on annettu varsin laajat valtuudet peruuttaa lupa. Lisäksi lainsäädännössä tulisi säätää, että myös luvan peruuttamisessa hankitaan ennen päätöksentekoa asianomaisen poliisilaitoksen lausunto, johon kunnalla olisi oikeus antaa oma vastineensa. Mikäli luvan peruuttami-

nen perustuu kuntamuutokseen tai muuhun vastaavaan seikkaan, lupapäätöstä tulisi pystyä muuttamaan myös ilman poliisilaitoksen lausuntoa.

Kunnallisen pysäköinninvalvojan ja -tarkastajan kelpoisuusvaatimukset ja virkasuhde (13 §)

Suomen Tuomariliitto toteaa, että esityksen mukaan kunnallisen pysäköinninvalvojan ja pysäköinnintarkastajan olisi oltava virkasuhteessa julkisyhteisöön. Kysymys ei ole uudesta vaatimuksesta vaan tehtävien hoitamisen on tähänkin asti katsottu edellyttävän virkasuhdetta. Tuomariliitto pitää kuitenkin vaatimuksen kirjaamista myös pysäköinnin valvontaa koskevaan lakiin hyvänä.

Professori Matti Tolvanen pitää pulmallisena pysäköinninvalvojan kelpoisuusehtojen määrittelyä. Kelpoisuuden tuottaisi vain oikeustieteellisessä tiedekunnassa suoritettu ylempi korkeakoulututkinto. Ehdotettu sääntely on ristiriidassa muun muassa poliisin päällystön kelpoisuusehtojen kanssa. Poliisipäällikön kelpoisuusehtoja on hiljattain muutettu niin, että oikeustieteen maisterin ohella virkaan pätevöittää muu soveltuva korkeakoulututkinto (asetus poliisin hallinnosta 16 §). Tällaisia tutkintoja ovat oikeustieteeseen painottuvat HTM-tutkinnot Tampereella ja Joensuussa sekä VTM-tutkinto Turussa. Apulaispäällikön kelpoisuusehtona on poliisipäällystön tutkinto (AMK-tutkinto).

Poliisipäällikkö tai hänen määräämänsä laitoksen päällystään kuuluva henkilö toimii pysäköinninvalvojana. Tietyissä asioissa (ehdotetun lain 10 §:n 4 momentti) kunnallinen pysäköinninvalvoja on poliisipäällikön johdon ja valvonnan alainen. Olisi erikoista sääntelyä säätää kunnalliselle pysäköinninvalvojalle tiukemmat kelpoisuusehdot kuin poliisilaitoksen päällikölle tai apulaispäällikölle. Professori Tolvanen näe mitään aihetta suosia tietyn tutkintonimikkeen suojissa toimivia tehtävän hakijoita, kun poliisipäällystön tutkinnon tai edellä mainitun ylemmän korkeakoulututkinnon suorittaneet ovat pääsääntöisesti liikenneasioihin verrattomasti paremmin perehtyneitä kuin oikeustieteen maisterit. Tässä lausuttu koskee sekä tietuopuolista että käytännöllistä perehtyneisyyttä.

Professori Tolvanen ehdottaa kunnallisen pysäköinninvalvojan kelpoisuusehdoksi soveltuvaa ylempää korkeakoulututkintoa tai poliisipäällystön AMK-tutkintoa sekä perehtyneisyyttä liikenneasioihin.

Oikaisuvaatimus (15 §)

Korkein hallinto-oikeuden mielestä nykyinen vastalausemenettely on aiheellista uudistaa ehdotetuin tavoin oikaisuvaatimusmenettelyllä.

Helsingin kaupunki toteaa, että pysäköintivirhemaksulaissa säännelystä vastalausemenettelystä luovuttaisiin ja vastalauseeseen sijasta pysäköintivirhemaksusta voisi tehdä oikaisuvaatimuksen kunnalliselle pysäköinninvalvojalle. Oikaisuvaatimuksen esittämisajaksi on ehdotettu 30 päivää. Pysäköintivirhemaksun luonne huomioon ottaen oikaisuvaatimuksen tekeminen ei edellytä kovin pitkää aikaa. Toisaalta asian selvittämi-

seksi se olisi hyvä saada mahdollisimman pian vireille. Oikaisuvaatimus voidaan joka tapauksessa ottaa tutkittavaksi määräajan jälkeen, jos myöhästymiseen on ollut erityinen syy ja oikaisuvaatimus on tehty niin pian kuin se on ollut mahdollista.

Suomen Tuomariliitto kannattaa oikaisuvaatimusmenettelyyn siirtymistä. Tällöin pysäköintivirhemaksuja koskeva muutoksenhakumenettely vastaisi useita muita hallintolainkäyttölain mukaan käsiteltäviä asioita.

Muutoksenhaku (16 §)

Korkeimman hallinto-oikeuden tietoon ei ole tullut, että nykyisestä valituskiellosta hallinto-oikeuden päätökseen olisi aiheutunut merkittäviä oikeudellisia ongelmia. Korkein hallinto-oikeus toteaa, ettei esityksessä ole tarkemmin arvioitu sen vaikutuksia, että hallinto-oikeuden päätöksistä voitaisiin jatkossa hakea muutosta korkeimmassa hallinto-oikeudessa valituslupateitse. Kun otetaan huomioon, että hallinto-oikeuksissa on ollut viime vuosina jopa toista tuhatta pysäköintivirhemaksua koskevaa valitusta vuodessa, uudistuksen vaikutus korkeimman hallinto-oikeuden lainkäyttötoimintaan olisi nykyisessä työtilanteessa merkityksellinen. Valituslupamenettelyyn ei ole näin ollen syytä jatkossakaan. Korkein hallinto-oikeus pitää perusteltuna, että näissä asioissa säilytetään valituskielto. Joka tapauksessa ehdotettu 60 päivän muutoksenhaku-aika on tarpeettoman, ja lisäksi asioiden kokonaiskäsitelyaika. Perusteita poiketa yleisestä 30 päivän muutoksenhakuajasta ei tässä sääntelyssä ole.

Vaasan hallinto-oikeus pitää hyvänä työryhmän ehdotusta siitä, että hallinto-oikeuden ratkaisua koskevasta muutoksenhakukiellosta luovuttaisiin ja että korkeimmalta hallinto-oikeudelta voitaisiin hakea muutosta, jos se myöntää valitusluvan. Tämä on perusteltua varsinkin oikeuskäytännön yhtenäisyyden kannalta.

Kuopion kaupunki pitää tarpeellisena muutosta, jonka mukaan asia voitaisiin saattaa valitusluvan myöntämisen jälkeen korkeimman hallinto-oikeuden tutkittavaksi.

Invalidiliitto kannattaa ehdotusta valituskiellosta luopumisesta.

Suomen Tuomariliitto pitää muutoksenhaun laajentamista korkeimpaan hallinto-oikeuteen kannatettavana. Kuten esityksen perusteluissa on todettu, lain soveltamisen kannalta muissa samankaltaisissa tapauksissa ja oikeuskäytännön yhtenäisyyden kannalta voi esiintyä tilanteita, joissa olisi perusteltua saada korkeimman oikeusasteen kannanotto. Vaikka pysäköintivirhemaksuasiat ovat usein intressiltään vähäisiä on niillä toisinaan suuri periaatteellinen merkitys. Lainkäytön yhtenäisyyden turvaamiseksi muutoksenhakumahdollisuus on syytä ulottaa korkeimpaan hallinto-oikeuteen. Korkeimpaan hallinto-oikeuteen päätyvien asioiden määrä tuskin tulisi olemaan niin huomattava, että se lisäisi oleellisesti korkeimman hallinto-oikeuden työmäärää.

Maksuaika ja viivästysseuraamus (17 §)

Valtakunnanvoudinvirasto toteaa, että mietinnössä ehdotetaan luopumista maksun viivästyisestä johtuvasta pysäköintivirhemaksun korotuksesta. Korotus korvattaisiin sillä, että pysäköintivirhemaksulle määrättäisiin korkoa viivästyksestä siten kuin veronlisäyksestä ja viivekorosta annetussa laissa säädetään. Saatavan pienuudesta johtuen viivästyskorolla ei kuitenkaan olisi muuta kuin periaatteellinen merkitys pysäköintivirhemaksujen perinnässä, koska pääomat ovat pieniä. Valtakunnanvoudinviraston käsityksen mukaan pysäköintivirhemaksun lisäosasta luopuminen johtaisi siihen, ettei pysäköintivirhemaksua maksetakaan niin nopeasti kuin aikaisemmin, koska korotuksen uhka väistyy ja viivästyskorolla ei saada aikaan samaa vaikutusta. Viivästyskorko ei edes koko ehdotettuna perimisaikana kohoaisi nykyisen viivästyskorotuksen suuruiseksi. Tämä puolestaan saattaa lisätä ulosottoon saapuvien pysäköintivirhemaksujen määrää. Tämän vuoksi nykyisen korotuksen muuttamista viivästyskoroksi ei voida pitää kannattavana.

Espoon kaupungin mukaan maksuajan osalta ehdotus on johdonmukainen muutoksenhauille ehdotetun pidennyksen mukaisesti. Verrattaessa yksityisestä pysäköinninvalvonnasta ehdotettua lakia, on maksuaika julkisessa pysäköinninvalvonnassa pidempi, mikäli pysäköintivirhemaksu-päätös annetaan tiedoksi 8 §:n 2 momentissa tarkoitetulla tavalla (yksityisessä pysäköinninvalvonnassa aika lasketaan päätöksen lähettämisestä, ei tiedoksisaannista). Maksunkorotuksesta luopuminen ja viivästyskoron käyttäminen on riittämätön maksunperinnän suorittamiseksi. Espoossa käytössä olevan 40 euron suuruiselle pysäköintivirhemaksulle viivästyskorko on tällä hetkellä 3,2 euroa vuodessa. Maksuviivästyksen seurauksena viivästyskorko on riittämätön maksumoraalin säilyttämiseksi. Espoossa määrättiin vuonna 2008 noin 30 000 pysäköintivirhemaksua. Maksunkorotuksen sisältäviä maksumääräyksiä lähetettiin 10 401 kpl. Ulosottoon päätyi 2296 kpl ja näistä estemerkinillä palautui 1573 kpl. Maksukorotuksen sisältävän maksumääräys on kokemuksen perusteella erittäin tehokas perintäkeino pysäköintivirhemaksujen vapaaehtoisien maksun suhteen. Maksuviivästyksen johdosta saatavien perinnästä annetun lain mukaisista perintätoimista voidaan velalliselta periä maksua, mutta laissa olevan rajoituksen mukaan julkisessa pysäköinninvalvonnassa määrättyjä pysäköintivirhemaksuja ei voi siirtää toimeksisaajalle perittäväksi. Tämä asettaa yksityisessä pysäköinninvalvonnassa määrätty valvontamaksut erilaiseen asemaan pysäköintivirhemaksuihin verrattuna niiden perinnän tehokkaaseen järjestämisen suhteen. Lisäksi yksityisessä pysäköinninvalvonnassa määrättyjen valvontamaksujen kohteet asetetaan huonompaan asemaan maksuviivästyksen seuraamusten (perintäkulujen) suhteen. Maksuviivästyksestä perittävä viivästyskorko on riittämätön seuraus maksumoraalin säilyttämiseksi julkisessa pysäköinninvalvonnassa.

Helsingin kaupunki toteaa, että esityksessä pidetään pysäköintivirhemaksulaisissa maksukehotukselle säädettyä kahden viikon maksuaikaa varsin lyhyenä. Kuitenkin määräaika voidaan verrata esimerkiksi joukkoliikenteen tarkastusmaksuun, jossa määräaika tarkastusmaksun suorittamiselle on vain viikko. Lisäksi voidaan todeta, että ajoneuvoista myös otetaan ilkeimmin pois niihin kiinnitettyjä maksukehotuksia. Tällöin pitkä maksuaika tarkoittaa samalla sitä, että ajoneuvon haltija/omistaja saa tiedon pysäköintivirhemaksusta myöhemmin. Tämä voi olla ongelmallista myös oikaisuvaatimuksen esittämistä ajatellen. Lisäksi esimerkiksi matkan vuoksi pidempään autonsa pysäköivältä

kuljettajalta voitaneen edellyttää erityistä tarkkuutta pysäköinnin luvallisuuden varmistamisessa.

Esityksessä ehdotetaan luovuttavaksi virhemaksulaissa säädetystä maksun korottamisesta puolitoistakertaiseksi, jos maksukehotusta ei noudateta määräajassa. Korotuksen asemesta jatkossa myöhästyneellä maksulle laskettaisiin viivekorkoa.

Kiinteää maksua voitaisiin, pysäköintivirhemaksun suuruus ja toisaalta virhemaksujen suuri määrä huomioon ottaen, pitää perustellumpana vaihtoehtona. Viivekoron käsittely on kiinteään maksuun verrattuna huomattavasti työläämpää. Viivekoron ollessa sidoksissa pysäköintivirhemaksuun aiheutuu maksun laiminlyönnistä varsin vähäinen seuraamus. Maksun suorittamista korkoseuraamus ei juuri tehostane, kuten esityksessä arvioidaan. Muutosta ei voida pitää pysäköintivirhemaksujen perinnän kannalta hyvänä ratkaisuna. Maksuviivästyksen aiheuttama 50 %:n korotus tulisi siten Helsingin kaupungin mielestä säilyttää maksuhalukkuuden parantamiseksi ja jälkiperintätarpeen vähentämiseksi.

Kuopion kaupungin mielestä ehdotettua viivästyseuraamusta ei voida pitää tarkoituksenmukaisena. Kunnille aiheutuu merkittäviä kustannuksia siitä, jos ne joutuvat selvittämään jokaisen myöhässä maksetun pysäköintivirhemaksun korkoseuraamukset. Nykyinen järjestelmä, jossa maksun määrä on tullut puolitoistakertaiseksi, on ollut omiaan edistämään sitä, että kunnille ei aiheudu myöhässä maksettujen pysäköintivirhemaksujen osalta tarpeetonta selvitystyötä. Mikäli muutos hyväksytään, kuntien tulee järjestää saatavien perintä siten, että ne lähettävät ensin perintäkirjeen ja lisäävät saataviin aiheutuneen perintäkulun sekä asettavat uuden eräpäivän saatavalle. Vasta tämän jälkeen maksu on osoitettavissa ulosottoon. Edelleen olisi mahdollista, että viivästynyt pysäköintivirhemaksu annetaan perittäväksi ulosottoon, kun pelkkä pysäköintivirhemaksun pääoma on suoritettu. Näin ollen kuntien saatava kohdistuisi vain vähäisiin viivästysseuraamuksiin. Mainitut selvittelyt aiheuttavat eri viranomaisille tarpeetonta selvittelytyötä ja ajanhukkaa eikä tätä voida pitää myöskään asiakkaan edun mukaisena. Tämän vuoksi tulisi harkita, tuleeko voimassa oleva järjestelmä pitää voimassa myös tulevassa lainsäädännössä.

Tampereen kaupunki suhtautuu korkoon perustuvaan seuraamukseen hyvin kielteisesti. Koska puolitoistakertaista virhemaksun korotusta pidetään tavanomaisen maksun määrään verrattuna varsin ankarana, kaupunki suosisi mieluummin pienemmän, kiinteän korotuksen käyttöönottoa alati muuttuvan ja varsin pienen korkoon perustuvan seuraamuksen sijasta. Tampereen kaupunki esittää Turun kaupungin pysäköinninvalvojaa tukien, että lakiehdotusta muutetaan siten, että viivästys-seuraamus olisi kiinteämääräinen 10 tai 15 euroa, kuitenkin enintään puolet pysäköintivirhemaksun suuruudesta.

Turun kaupunki toteaa, että 17 §:n 1 momentin mukaan pysäköinninvalvoja voi myöntää maksuajan pidennystä. Säännöksessä ei ole mitään tarkennusta, millä perusteella maksuaikaa voidaan myöntää. Koska maksuaika on jo pidentymässä 30 päivään, ei maksuajan pidennykselle pitäisi lähtökohtaisesti olla suurta tarvetta. Maksuajan pidentäminen tulisi olla lähtökohtaisesti poikkeus. Jotta käytäntö ei muodostuisi eri kunnissa kovin erilaiseksi, olisi säännöksen hyvä olla täsmällisempi. Säännökseen olisi tarkoituksenmukaista lisätä tarkempi määritelmä maksuajan myöntämisen perusteista, jois-

ta kävisi ilmi, että kyse on poikkeuksellisesta toimenpiteestä. Tällä olisi myös osaltaan maksukäyttäytymistä ohjaava vaikutus.

Ehdotuksen 17 §:n 2 momentin viivästysseuraamus on aivan liian riittämätön. Korko on suurimmillekin pysäköintivirhemaksuille vain joitakin euroja vuodessa. Maksun viivästyessä vain joitakin kuukausia, viivästysseuraamuksella ei ole mitään merkitystä eikä maksu-käyttäytymistä ohjaavaa vaikutusta. Korko tulisi aina laskutettavaksi vasta kun virhemaksu on maksettu, siis erillisellä laskulla, koska lopullisen koron määrä ei ole selvillä aikaisemmin eikä virhemaksusta normaalisti tarvitse lähettää maksumuistutusta. Korko on kuitenkin niin pieni, ettei sen perimiseen erillisellä laskulla ole taloudellisella eikä muullakaan perusteella mitään järkeä ryhtyä. Kunnan taloudellisella perusteella annetut määräykset lähetettävän laskun vähimmäismäärästä saattavat jopa kieltää tällaisten korkolaskujen lähettämisen, ainakin Turun osalta asia on näin. Mikäli pysäköintivirhemaksu maksetaan vapaaehtoisesti, jäävät korot varmuudella perimättä. Jotta korkojen poistaminen maksujärjestelmistä ja kirjanpidosta ei aiheuta huomattavaa määrää ylimääräistä työtä vaan ainoastaan hieman lisätyötä valvontatoimiston henkilöstölle, on ainoa järkevä toimintatapa myöntää kaikille myöhässä maksetuille virhemaksuille aina maksuaikaa todelliseen maksupäivään asti. Käytännössä tämä tarkoittaa, että pysäköintivirheen maksamisella myöhässä ei olisi mitään seuraamusta. Tämä ei voi olla vaikuttamatta maksukäyttäytymiseen.

Maksun viivästymisen osalta ei ole mitenkään johdonmukaista ja perusteltua, että julkisen pysäköinninvalvonnan perusteella annetun pysäköintivirhemaksun viivästysseuraamusta ollaan käytännössä poistamassa ja samaan aikaan yksityisen pysäköinninvalvonnan perusteella annetun valvontamaksun viivästysseuraamukset voivat viivästyskorokoineen ja ennen kaikkea perintäkuluineen huomattavan lyhyessä ajassa korottaa valvontamaksun määrän yli kaksinkertaiseksi. Maksun maksavan ajoneuvon kuljettajan, omistajan tai haltijan kannalta on merkitystä vain maksun suuruudella, ei sillä, onko kyse pysäköintivirhemaksun korotuksesta vai perintämaksusta.

Lisäksi viivästysseuraamuksen tosiasiallinen poistuminen tarkoittaa sitä, että maksamatomat virhemaksut on järkevää ja toiminnan kannalta tarkoituksenmukaista laittaa ulosottoperintään heti kun maksun eräpäivä on mennyt. Virhemaksut menisivät ulosottoperintään huomattavasti nykyistä nopeammin. Ulosoton kautta saadaan perittyä myös viivästyskorko sekä kulut virhemaksusta vastuussa olevalta.

Kun huomioidaan vielä se, että maksuaika on pidentymässä kaksinkertaiseksi 14 päivästä 30 päivään, on perusteltua tehostaa maksuajan noudattamista keinolla, jolla on tosiasiassa myös maksukäyttäytymistä ohjaava vaikutus.

Turussa kirjoitetaan vuositason keskimäärin noin 35.000 pysäköintivirhemaksua. Näistä maksu viivästyy keskimäärin 25–30 %:ssa ja ulosottoon menee keskimäärin 10–15 %:ia tapauksista. Toteutuessaan esitetystä muodosta, tarkoittaa lainmuutos käytännössä viivästysseuraamuksen poistumista ja tulee johtomaan näkemykseni mukaan myöhässä suoritettujen pysäköintivirhemaksujen määrään voimakkaaseen kasvamiseen. Samalla se lisää kunnan pysäköinninvalvontaorganisaation työtä huomattavasti.

Lain yleisperusteluissa esiin tuotujen tilastokeskuksen lukujen perusteella noin joka kolmas virhemaksu maksetaan myöhässä. Vaikka osa näistä myöhässä maksuista saattaa jäädä pois maksuajan pidentyessä 30 päivään, tilastojen perusteella nykyinen viivästysseuraamus maksun korottamisesta puolitoistakertaiseksi vaikuttaa jopa riittämättömältä. Tämänkään tiedon pohjalta ei ole perusteita pienentää merkittävästi viivästysseuraamusta.

Turun kaupunki esittää, että lakiehdotusta muutetaan siten, että eräpäivän jälkeen maksettu pysäköintivirhemaksu on suoritettava 15 eurolla korotettuna, kuitenkin enintään puolitoistakertaisena.

Suomen Tuomariliitto kannattaa maksuajan pidentämistä. Pysäköintivirhemaksu ja rengaslukkokorvaus vanhenisivat kolmen vuoden kuluttua siitä, kun maksua tai korvausta koskeva päätös on tehty. Tästä seuraisi vastaavasti, että perustevalitus olisi tehtävä kolmen vuoden kuluessa. Tuomariliitto pitää kolmen vuoden määräaikaan riittävänä.

Maksun palauttaminen (18 §) ja takautumisoikeus (19 §)

Kuopion kaupunki toteaa, että ehdotuksen maksun palauttaminen voisi perustua 2 §:n 1 momenttiin. Maksua ei tulisi palauttaa 2 §:n 1 momentin perusteilla, kun otetaan huomioon mainitun pykälän osalta lausuttu. Näin ollen riittää, että ehdotettu 2 momentti muuttuu 1 momentiksi. Sen sijaan ehdotuksen 19 §:ssä esitettyä takautumisoikeutta voidaan pitää tarpeellisena.

Täytäntöönpano (22 §)

Valtakunnanvoudinvirasto toteaa, että pysäköintimaksu ja korvaus vanhentuisivat esityksen mukaan kolmen vuoden kuluttua siitä, kun maksua tai korvausta koskeva päätös on tehty. Voimassa olevan lainsäädännön mukaan pysäköintivirhemaksu vanhentuu viiden vuoden kuluttua sitä seuranneen vuoden alusta, jona se on määrätty tai maksuunpantu. Kyseinen vanhentumisaika on yleinen julkisille saataville säädetty vanhentumisaika. Näin ehdotettu vanhentumisaika poikkeaisi siitä, mikä se yleisesti on muille julkisille saataville. Lyhentämistä on perusteltu muun muassa sillä, että saatavat ovat rahamäärältään melko vähäisiä.

Valtakunnanvoudinvirasto ei pidä ehdotusta tältä osin perusteltuna. Saatavien vähäisyys ei ole muittenkaan saatavien osalta vanhentumisaikaan vaikuttava tekijä. Julkisten saatavien yhtenäistä ja yleistä vanhentumisaikaa ei olisi syytä ryhtyä porrastamaan saatavien suuruuden mukaan eikä erilaisia julkisten saatavien vanhentumisaikoja olisi muutoinkaan syytä luoda. Tältä osin viitataan HE 83/2006 (hallituksen esitys ulosottokaa-reksi ja laiksi verojen ja maksujen täytäntöönpanosta sekä niihin liittyviin eräiksi laeiksi) sivulla 94 lausuttuun, jonka mukaan lähtökohtana olisi, että kaikki lain soveltamisalaan kuuluvat julkiset saatavat vanhentuisivat viidessä vuodessa. Ehdotettu muutos olisi selvä ja merkittävä poikkeus eduskunnassa hiljattain hyväksytystä linjauksesta.

Nyt suunniteltu vanhentumisaika laskettaisiin siitä, kun maksua tai korvausta koskeva päätös on tehty, joka sekin olisi poikkeava sääntö suhteessa muihin julkisiin saataviin. Tämä johtaisi siihen, että jokaiselle pysäköintivirhemaksulle tulisi yksilöllinen erikseen seurattava vanhentumisaika, joka aiheuttaisi lisätyötä niin maksuunpano- kuin täytäntöönpanopuolellakin. Julkisesta pysäköinninvalvonnasta annetun lain 3 §:n 2 momentissa tarkoitettusta jatkuvasta pysäköintivirheestä määrättävästä pysäköintivirhemaksusta tulisi siis kolme maksuunpanoa ja kolme eri ulosottoasiaa, jotka vanhentuisivat muuttaman päivän välein. Järjestely olisi epätarkoituksenmukainen ja haittaisi käytännön perintätyötä.

Kuopion kaupungin mukaan maksamaton pysäköintivirhemaksun vanhentumisen tulisi vastata verojen ja maksujen täytäntöönpanosta annettua lakia, jonka mukaan julkinen saatava vanhentuu viiden vuoden kuluttua sitä seuranneen vuoden alusta, jona se on määrätty tai maksuunpantu, ja muussa tapauksessa sitä seuranneen vuoden alusta, jona se on eräänntynyt.

4.2 Ehdotus laiksi yksityisestä pysäköinninvalvonnasta

Soveltamisala (1 §)

Liikenne- ja viestintäministeriö katsoo, että pykälän 2 momentissa voitaisiin edellyttää tieliikenneasetuksen mukaisten merkkien käyttöä seuraavasti: Valvontamaksu saadaan veloittaa vain, jos pysäköintiä tai pysäyttämistä koskeva kielto tai määräys taikka pysäköintikiekon käyttöä koskeva määräys on tieliikenneasetuksen (182/1982) mukaisella liikenteen ohjauslaitteella osoitettu ja valvontamaksu luvattoman pysäköinnin seuraamuksena on yksiselitteisellä ja selvästi havaittavalla tavalla ilmoitettu.

Kuluttajaviraston käsityksen mukaan valvontamaksua voidaan pitää sopimusrikkomuksen perustavana yksityisoikeudellisena seurauksena, sopimussakkona. Velvollisuus ilmoittaa sopimuksen kaikista sopimuksen ehdoista perustuisi tällöin yleisiin sopimus-oikeudellisiin periaatteisiin. Virasto katsoo, että valvontamaksun suuruus tulisi ilmoittaa osana sopimuksen ehtoja.

Kuopion kaupungin mukaan laissa ei ole rajattu alueita, joilla lakia sovelletaan, joten ehdotettu laki voi johtaa arvaamattomiin ongelmiin. Esimerkkinä voidaan mainita, että jokamiehen oikeuksiin voidaan katsoa kiinteästi kytkeytyvän ajoneuvon pysäköinti maastoon. Mainittu lakiehdotus mahdollistaa, että luvattomasti maastoon pysäköineen kuljettajan tai ajoneuvon omistajan tai haltijan on maksettava lain tarkoittama valvontamaksu. Lakiehdotuksen mukaan valvontamaksun määrääminen voidaan velvoittaa, jos pysäköimistä ja pysäköintiä koskeva kielto tai määräys tai pysäköintikiekon käyttöä koskeva määräys sekä valvontamaksu on yksiselitteisellä ja selvästi havaitulla tavalla ilmoitettu. Näin ollen on mahdollista, että metsätalalle johtavan metsätien varressa on maksuautomaatti ja edellä mainittu kyltti. Ajoneuvon kuljettaja ei voi mistään päätellä, mitä aluetta kyltti koskee ja mihin maksun suorittamisen jälkeen on oikeus pysäköidä.

Edellä lausuttu huomioon ottaen lain soveltaminen tulisi rajata asemakaava-alueille (tonttialueilla) tai muille vastaaville alueille. Edelleen laissa ei tulisi säätää, että yksityi-

nen pysäköinninvalvonta voisi soveltaa maastoliikennelakia, koska tältä osin ei ole kyse sopimussuhteesta. Samoin pelastuslain pysäköintiä koskevan säännöksen vastainen menettely tulisi jättää viranomaisten valvottavaksi. Tämä johtuu jo siitä, että viranomaisilla on lähtökohtaisesti riittävät valmiudet tietää, onko pelastustie perustettu lain edellyttämällä tavalla ja missä pelastustie sijaitsee.

Tampereen kaupunki katsoo, että 2 momentissa ei aseteta erillisiä vaatimuksia yksiselitteisyydelle, mutta yksityiskohtaisten perustelujen mukaan yksiselitteisyyden vaatimuksen täyttäisi esimerkiksi ehtojen ja määräysten esittäminen lisäkilvin samalla tavalla kuin tiealueella. Selkeästi havaittavuuden vaatimuksen täyttäisi se kuin määräykset ja ehdot on ilmoitettu kiinteistön rajalla ajoreitin lähellä tai kiinteistön alueella siten, että jokainen alueella saapuva pystyy ne suoralta käsin näkemään. Koska koko valvontamaksu perustuu siihen, että ns. reaalisopimus syntyy kiinteistön omistajan ja pysäköivän autoilijan välille autoilijan pysäköidessä tällaiselle alueelle hyväksytyään kyltin pysäköintiehdot, on olennaista, että ehdot ja määräykset nähdään ja hyväksytään. Voi vain odottaa tulevia oikeusjuttuja siitä, onko kyltti kattanut lain edellytykset yksiselitteisyydestä ja selkeästä havaittavuudesta ja onko sopimusta syntynyt sillä nojalla.

Suomen Kuluttajaliitto toteaa, että 1 momentissa on lueteltu ne rikkomukset, joista maksu voitaisiin veloittaa. Suomen Kuluttajaliitolla ei sinänsä ole huomautettavaa soveltamisalasta tältä osin. Yksityistä pysäköinninvalvontaa koskeva laki on kuitenkin sellainen, että sitä lukevat suuressa määrin muutkin kuin lakimieskoulutuksen saaneet, mikä pitäisi ottaa myös huomioon lakia kirjoitettaessa. Siksi olisikin toivottavaa, että joitakin lain kohtia avattaisiin jossakin määrin normaalia enemmän ja olisikin perusteltua, että 1 momentin 3 kohdassa, jossa viitataan pelastuslain 33 §:n 2 momentin vastaiseen pysäköintiin, mainittaisiin, että kyse on pysäköinnistä pelastustielle.

Suomen Kuluttajaliitto pitää ehdotusta perusteltuna siitä, että 1 §:n 2 momentissa asetetaan valvontamaksulle edellytykseksi, että pysäköintiä tai pysähtymistä koskeva määräys tai kielto taikka pysäköintikiekon käyttöä koskeva määräys sekä valvontamaksu luovattoman pysäköinnin seuraamuksena on ilmoitettu yksiselitteisellä ja selvästi havaittavalla tavalla.

Erityisen tärkeänä Suomen Kuluttajaliitto pitää 3 momentin 1 kohtaa, jossa säädetään valvontamaksun ja pysäköintivirhemaksun suhteesta. Korkein oikeus on ratkaisussaan KKO:2010:23 todennut, että laissa ei kuitenkaan ole asetettu estettä sille, että yksityisoikeudellista sopimukseen perustuvaa seuraamusjärjestelmää käytetään rinnakkaisena täydentämään julkisoikeudellista seuraamusjärjestelmää, eikä valvontamaksua voida pitää lainvastaisena sillä perusteella, että samasta virheellisestä pysäköinnistä voidaan määrätä pysäköintivirhemaksusta annetun lain mukainen pysäköintivirhemaksu. Tällä hetkellä on laillista määrätä samasta virheellisestä pysäköinnistä sekä pysäköintivirhemaksu että valvontamaksu. Ehdotettu laki poistaisi tämän mahdollisuuden ja tulevaisuudessa voitaisiin määrätä vain joko pysäköintivirhemaksu tai valvontamaksu. Tämä parantaisi selkeästi kansalaisen oikeusturvaa.

Suomen Tuomariliitto katsoo, että valvontamaksun suuruus olisi syytä ilmoittaa.

Q-Park Services Oy toteaa, ettei laissa ole yksityisen alueen määritelmää. Sen vuoksi tieliikennelakiin olisi lisättävä säännös, jonka mukaan TLL 28.2 §:ssa mainitulla yksityisellä alueella tarkoitetaan yksityisen omistamia alueita, mukaan lukien alueet, rakennukset, rakennelmat ja maanalaiset tilat, joille maanomistaja sallii moottoriajoneuvojen ajamisen (mm. pysäköintitarkoituksessa). Perusteluna tällaiselle säännökselle ovat mm. maanomistajan oikeus määrätä alueensa käyttämisestä ja käyttämisen ehdoista ja tehdä alueen käyttämistä koskevia sopimuksia. Yksityisen alueen määritelmän tulee olla sopuoinnussa sen kanssa, että vain yksityinen maanomistaja tai haltija käyttää omistamalaan ja hallitsemallaan alueella määräysvaltaa ja sopimusvapautta alueensa käyttämistä ja käyttämisen ehdoista, mm. moottoriajoneuvojen pysäköimisen ehdoista.

Q-Park Services Oy toteaa pysäköintiehtojen ilmaisemisesta, että tähän asti lähtökohtana on ollut korostettu tarve huolehtia siitä, että kylteissä tulee ilmaista selkeästi se, että kysymys on yksityisoikeudellisista pysäköintiehdoista ja yksityisoikeudellisesta, sopimukseen perustuvasta valvontamaksusta. Tämä on ollut mm. Kuluttajaviraston perusteltu ja selkeä vaatimus, jotta kuluttajat, joita valvontamaksu pääasiassa koskee, eivät sekoita toisiinsa julkista ja yksityistä pysäköinninvalvontatoimintaa sekä pysäköintivirhemaksua ja valvontamaksua. Yhtiön käsityksen mukaan tällaisen vaatimuksen asettaminen on aiheellinen myös lakiuudistuksen yhteydessä.

Jo sopimusoikeudelliselta kannalta on selvää, että maanomistajan asettamat ehdot on ilmaista selkeästi. Ehtoihin kuuluvat sekä pysäköimisen sallimisen, kieltämisen ja rajoittamisen ehdot että valvontamaksun velkomista pysäköintiehtojen rikkomisen perusteella koskeva ehto. Korkeimman oikeuden tuomion perusteina olleet seikat puoltasivat myös sitä, että samalla tulisi ilmaista myös valvontamaksun määrä, koska se on olennainen ainesosa ilmaistujen ehtojen ja pysäköinnin perusteella syntyvässä sopimuksessa.

Yhtiön mukaan näiden ehtojen ilmaiseminen ei ole mahdollista vain liikennemerkein. Yksityisillä maanomistajilla on erilaisia tarpeita ja järjestelmiä alueittensa käyttämisessä pysäköintiin ja sen valvonnassa alkaen kirjallisista ja suullisista sopimuksista sekä pysäköintilupatodistuksen ja pysäköintikiekon käyttämisestä aina maksullisten pysäköintialueiden erityistarpeisiin, -laitteisiin ja -järjestelmiin. Yksityisen maanomistajan asettamat pysäköinnin sallimisen ehdot ovat yksityisoikeudellisia tahdonilmaisuja. Kun yksityinen maanomistaja asettaa alueelleen liikennemerkkejä, ne eivät voi muodostaa perustaa julkisen vallan käyttämistä edellyttävien pysäköintivirhemaksujen määräämiseen.

Professori Matti Tolvasen mukaan ensimmäinen pulma liittyy ehdotetun lain 1 §:n 2 momenttiin. Sen mukaan valvontamaksu saadaan veloittaa vain, jos pysäköimistä tai pysähtymistä koskeva kielto tai määräys taikka pysäköintikiekon käyttöä koskeva määräys sekä valvontamaksuluvattoman pysäköinnin seuraamuksena on yksiselitteisellä ja selvästi havaittavalla tavalla ilmoitettu. Maastoliikennelaisissa on yksiselitteisesti kielletty pysäköiminen maastoon ilman maanomistajan lupaa (maastoliikennelain 4 §). Maastoliikennelaisissa ei siten ole vaatimusta pysäköintikiellon merkitsemisestä. Jos kielto ei ole maastoon merkitty, olisi mahdollista antaa vain julkinen virhemaksu. Säätely tuntuu ristiriitaiselta. Miksi myös yksityistä maksua ei voisi määrätä maastoliikennelain

vastaisesta pysäköinnistä, jos ylipäätään säädetään mahdollisuus määrätä yksityinen valvontamaksu? Kun kielto perustuu suoraan lakiin, jokaisen on tämä kielto tunnettava.

Samaan momenttiin liittyy professori Tolvasen toinenkin pulma. Siinä ei ole määritely, mikä on yksiselitteinen ja selkeä ilmoitus pysäköintikiellosta. Viisainta olisi muotoilla pykälä niin, että muualla kuin maastoliikennelain soveltamisalueella kielto olisi ilmaistava liikennemerkillä. Maastoon pysäköinti olisi siten kiellettyä suoraan lain nojalla ja muualla kielto olisi osoitettava liikennemerkillä.

Valvontamaksu (2 §)

Espoon kaupunki toteaa, että 2 momentin mukaan jatkuvasta luvattomasta pysäköinnistä saadaan veloittaa enintään kolme valvontamaksua. Lakiehdotuksessa tulisi estää mahdollisuus siihen, että yksityisellä alueella luvattomasta pysäköinnistä veloitettaisiin ensin kolme valvontamaksua ja sen jälkeen paikalle pyydetäisiin päivittäin julkinen pysäköinninvalvonta, joka voisi määrä enintään kolme pysäköintivirhemaksua.

Kuopion kaupungin mielestä laissa ei tulisi säätää mahdollisuutta määrätä useampaa valvontamaksua jatkuvasta luvattomasta pysäköinnistä. Joka tapauksessa esitetty yhden vuorokauden määräaika uuden valvontamaksun asettamiseen on myös sopimusoikeudellisesti kohtuuttoman lyhyt aika.

Professori Matti Tolvasen mielestä yksityisen ja julkisen valvontamaksun näennäinen ero tulee hyvin ilmi ehdotetun lain 2 §:stä. Maksu voisi olla enintään samansuuruinen kuin julkinen virhemaksu. Jos yksityiseen valvontamaksuun päädytään, yläraja onkin syytä säätää juuri ehdotetulla tavalla. Ehdotettu sääntely ei kuitenkaan maksujen yhtäläisyydenkään vuoksi ole mahdollista muutoin kuin perustuslain säätämisen järjestyksessä.

Valvontamaksua koskeva vaatimus (3 §)

Kuluttajavirasto katsoo, että koska oikeus riitauttaa valvontamaksu koskee kaikkia maksun saaneita, perusteluita (s. 59) tulisi korjata esimerkiksi: Valvontamaksun saajalla olisi oikeus pidättäytyä maksusta, kunnes riitautus on asianmukaisesti käsitelty.

Espoon kaupunki toteaa, että 2 momentissa on määräys liittää valvontamaksua koskevaan vaatimukseen ohjeet maksun riitauttamisesta. Vuonna 2008 Espoossa määrättiin noin 30 000 pysäköintivirhemaksua. Näistä tehtiin 2649 vastalauseita. Kokemuksen perusteella kaupunki arvioi, että yksityinen pysäköinninvalvonta tulisi tuottamaan prosentuaalisesti enemmän riitautuksia jo yksityisiä alueita koskevien pysäköintimääräysten puutteellisuuksista johtuen. Mikäli käräjäoikeus olisi valvontamaksuja koskevien riitautusten ensimmäinen ratkaisuelin, tietäisi se käräjäoikeuksille huomattavaa lisätytäkkaa. Lisäksi tämä tulisi johtamaan ongelmatilanteisiin laintulkintojen suhteen, koska julkista pysäköinninvalvontaa koskevat oikaisuvaatimukset ratkaisevat ensikädessä oikeustieteellisen koulutuksen saaneet kunnalliset pysäköinninvalvojat. Heidän ratkaisustaan voi valittaa hallinto-oikeuteen ja lakiehdotuksen mukaan edelleen korkeimpaan

hallinto-oikeuteen. Yksityistä pysäköinninvalvontaa koskevat riitautukset eivät todennäköisesti voi tulla hallinto-oikeuden ratkaistaviksi ja tämä johtaa siihen, että samoja lakeja koskevia riita-asioita tutkitaan sekä hallinto-oikeustiellä, että myös kärjäoikeuksissa (tai mikä elin valvontamaksujen riitautukset jatkossa tutkii). Lisäksi on huomattavaa, kuten jäljempänä todistustaakan osalta tulee ilmi, että ajoneuvon omistaja tai haltija ei välttämättä ole toiminut ajoneuvon kuljettajana, jolloin heille asetetaan reklamointivelvoite, vaikka he eivät olisi pysäköintiä (ja etenkin valvontamaksua) koskevan sopimuksen osapuoli.

Espon kaupunki huomauttaa, että lyhin maksuaika on 3 momentin mukaan lyhyempi kuin julkisessa pysäköinninvalvonnassa niissä tapauksissa, kun valvontamaksua koskeva vaatimus lähetetään ajoneuvon omistajalle tai haltijalle.

Tampereen kaupunki toteaa, että ehdotuksen mukaan valvontamaksua koskevaan vaatimukseen on liitettävä ohjeet maksun riitauttamisesta. Yleisperustelujen mukaan jos valvontamaksusta syntyy riitaa tai maksua ei suoriteta vapaaehtoisesti, asia käsiteltäisiin kärjäoikeudessa riita-asioista säädettyssä järjestyksessä. Mikäli kyseessä olisi kuluttajansuojalainsäädännössä tarkoitettu kuluttajan ja elinkeinonharjoittajan välinen oikeussuhde, asia voitaisiin saattaa kuluttajariitalautakunnan tutkittavaksi. Julkisesta pysäköintivalvonnasta annetun lakiesityksen mukaan mikäli yksityisen pihan pysäköinninvalvontaa hoitaa taas kunnallinen pysäköinninvalvonta, asiasta voidaan tehdä oikaisuvaatimus pysäköinninvalvojalle sekä edelleen hallinto-oikeuteen ja korkeimpaan hallinto-oikeuteen.

Yksityiselle henkilölle valituskanavan vaihtelu voi olla ristiriitaista. Esitetyllä järjestelmällä yhdenmukaistaminen on kuitenkin mahdollista. Lisäksi kolme rinnakkaista järjestelmää voi johtaa ongelmatilanteisiin laintulkintojen suhteen, koska samoja lakeja koskevia riita-asioita tutkitaan sekä hallinto-oikeudessa, että myös kärjäoikeuksissa kun myös kuluttajariitalautakunnassa.

Yksityiskohtaisissa perusteluissa todetaan, että riitautuksen tulee olla maksuton, eikä riitautusta saa järjestää riitauttajan kannalta hankalaksi. Riitautus tulisi saada välittömästi käsiteltyä. Vaikka vastalauseprosessi on jo vanhentunut, on kynnys sen tekemiseen ollut matala. Vastalauseet on myös pystytty käsittelemään joutuisasti pysäköinninvalvojan tehden päätöksiä kahdesti viikossa. Tampereella vastalauseensa pysäköinninvalvojalle on voinut jättää sähköpostitse tai tehdä vapaamuotoisesti paperille. Vastalauseprosessi on ollut riitauttajille maksuton. Riitauttajat kokevat todennäköisesti prosessin, jossa asiasta on nostettava kanne kärjäoikeudessa, raskaaksi ja kynnys taata oikeusturvansa nousee. Päätöksen saaminen myös pitkittyy alioikeuksien ruuhkautuessa.

Yksityiskohtaisten perustelujen mukaan kuluttajalla olisi oikeus pidättäytyä maksusta, kunnes riitautus on asianmukaisesti käsitelty. Kuluttaja voisi myös esittää huomautuksia saatavan määrästä ja perusteesta. Valvontamaksun mukana tulevissa ohjeissa on ilmoitettava kenelle huomautukset voi tehdä ja missä ajassa. On hyvä, että yksityiseen pysäköinninvalvontaan on otettu mukaan myös kevyempi reklamointiprosessi, mutta huomautuksen tekeminen lakiehdotuksessa määrittelemättömälle taholle ei vielä takaa yksityisen henkilön oikeusturvaa vastaavasti kuten pysäköinninvalvojalle tehty vastalause/oikaisuvaatimus.

Asunto-, toimitila- ja rakennuttajaliitto RAKLI katsoo, että lakitekstiä tulisi riitauttamisen osalta tarkentaa ja avata ainakin se, mitkä ovat tahot, joille valitus osoitetaan (käräjäoikeus ja kuluttajavalituslautakunta).

Suomen Asianajajaliitto toteaa, että valvontamaksua koskevassa vaatimuksessa on lakiehdotuksen mukaan mainittava kiinteistön omistaja ja haltija. Yksityiskohtaisten perustelujen mukaan tämä on tarpeen, koska maksuvelvollisella tulee olla mahdollisuus selvittää maksun asettajan oikeus toiminnan harjoittamiseen ja maksuvelvolliselle tulee taata monipuolisesti tietoja, jotta tämä voisi riittävästi aina varmistua saatavan oikeellisuudesta. Kiinteistön omistajan yksilöiminen ei näiden tavoitteiden toteuttamiseksi ole tarpeen. Vaatimuksen tekijän kautta maksuvelvollinen voi halutessaan saada tarpeelliset tiedot. Jos tätä ei pidettäisi riittävänä, kiinteistönhaltijan nimeäminen ainakin olisi riittävää. Kiinteistön omistussuhteilla ei valvontamaksun asettamisen oikeuden kannalta ole merkitystä. Omistusjärjestelyt voivat monissa tapauksissa olla monimutkaisia ja niiden yksilöinti aiheuttaa vain turhaa työtä.

Suomen Kiinteistöliitto pitää hyvänä, että esityksessä on tarkkaan määritelty valvontamaksuna koskevan vaatimuksen sisältö.

Suomen Kuluttajaliitto toivoo, että pykälän 2 momentissa, jossa todetaan, että valvontamaksua koskevaan vaatimukseen on liitettävä ohjeet maksun riitauttamisesta, lisättäisiin vaatimus ilmoittaa, että kuluttajalla on oikeus saattaa valvontamaksua koskeva riita Kuluttajariitalautakunnan käsiteltäväksi. Pykälän 4 momentissa säädetään, että maksuajan tulee olla vähintään 30 vuorokautta. Esimerkiksi Korkeimmassa oikeudessa käsitellyssä tapauksessa maksuaika oli 14 vuorokautta, joten kyseinen säännös parantaa kuluttajan asemaa.

Q-Park Services Oy toteaa valvontamaksulomakkeen sisällön osalta seuraavan. Valvontamaksuvaatimuksessa on ehdotuksen mukaan ilmoitettava kiinteistön omistaja ja haltija. Julkista pysäköinninvalvontaa koskevan lakiehdotuksen 7 §:n 1 momentin mukaan pysäköintivirhemaksupäätöksessä ei ole tarpeen mainita niistä, vaikka laki lähtee siitä, että pysäköintivirhemaksu voitaisiin määrätä myös yksityisellä alueella tapahtuneesta luvattomasta pysäköinnistä maanomistajan pyynnöstä tai valtuutuksella.

Yhtiö katsoo, että vaatimus kiinteistön omistajan ja haltijan ilmoittamisesta on tarpeeton, turhaa työtä sekä tarpeettomia kustannuksia aiheuttava vaatimus. Se merkitsisi vain ongelmia valvontamaksulomakkeiden painatuksessa ja täyttämässä. Se ei toisi mitään lisäarvoista informaatiota valvontamaksuvaatimuksen saajalle eikä liioin sitä koskevaa riitaa käsittelevälle tuomioistuimelle tai Kuluttajariitalautakunnalle. Tähänastisen kokemuksen mukaan lomakkeen kohtaan ”Paikka” kirjoitettava kuvaus ja yksilöinti on osoittautunut täysin riittäväksi eikä siitä ole aiheutunut mitään epäselvyyksiä. Kuluttajavirasto on aikanaan tarkistanut lomakkeen eikä ole tällaista vaatimusta esittänyt.

Joka tapauksessa on selvää, että alueen omistajan yksilöimisellä ei ole mitään järkevää merkitystä, jos kiinteistöä hallitsee joku muu maan- tai tontinvuokrasopimuksen perusteella. Siten maksimissaan tulisi olla riittävää alueen haltijan ilmoittaminen, joskin tämä yksilöityy riittävästi jo nykyisen käytännön mukaisessa lomakkeen tapahtumapaikan kuvauksessa (osoite tai pysäköintialueen yksilöinti).

Yhtiö toteaa, että yksityisen pysäköinninvalvonnan yhteydessä tehtävät sopimukset kuuluvat lähtökohtaisesti kuluttajansuojalain ja Kuluttajaviraston valvonnan alaisuuteen ja Kuluttajariitalautakunnan toimivaltaan. Kuluttajaviraston toimivalta ulottuu yksityisten pysäköinninvalvontaa harjoittavien yritysten toimintaan mukaan lukien pysäköintiehtojen asettaminen, toiminnassa perittävät valvontamaksut ja niiden perintä ammattimaisia perintätoimistoja myöten sekä valvontamaksulomakkeiden sisällön asianmukaisuus reklamointiohjeineen ja perintää koskevine tietoineen. Tämä merkitsee sitä, että Kuluttajavirasto voi asettaa valvontamaksulomakkeen sisällölle kuluttajansuojalain kannalta tarpeelliseksi katsomiaan lisävaatimuksia perustellusta syystä.

Suomen Perimistöimistöjen Liitto toteaa, ettei yksityisoikeudellisessa pysäköinninvalvonnassa ole tarpeen poiketa yksityisoikeudellisten saatavien vakiintuneesta 14 päivän maksuajasta.

Perustelujen viittaus ensimmäiseen lakiehdotukseen (laki julkisesta pysäköinninvalvonnasta) on ymmärrettävä ja lakien tuleekin noudatella yhteistä linjaa, ellei siitä poikkeamiseen ole erityisiä syitä. Liitto katsoo, että julkisten pysäköintivirhemaksujen 30 päivän maksuajasta tulee poiketa ja soveltaa yksityisoikeudellisiin valvontamaksuihin 14 päivän maksuaikaa, koska julkinen seuraamus on täytäntöönpanokelpoinen siten kuin verojen ja maksujen täytäntöönpanosta annetussa laissa säädetään ja lisäksi viivästyskoron osalta julkisissa pysäköintivirhemaksuissa viitataan veronlisäyksestä ja viivekorosta annettuun lakiin. Liiton mielestä lyhyempää, 14 päivän maksuaikaa tulee soveltaa sekä valvontamaksun antamiseen ja kiinnittämiseen että sen lähettämiseen.

Liiton ehdotus 3 §:n 4 momentiksi: Maksuaika on oltava vähintään 14 päivää valvontamaksua koskevan vaatimuksen antamisesta, kiinnittämisestä tai lähettämisestä.

Vastuu valvontamaksusta (4 §)

Espoon kaupungin mielestä ehdotuksen perusteluissa ohitetaan lähes kokonaan yksityistä pysäköinninvalvontaa koskeva ongelmallinen kohta. Yksityisen pysäköinninvalvonnan virheellisestä pysäköinnistä antama valvontamaksu katsotaan sopimuksen vastaisesta toiminnasta sopimuksessa sovituksi seuraamukseksi. Sopimuksen katsotaan syntyneen ajoneuvon kuljettajan ja kiinteistönomistajan, tai sen, jonka hän on valtuuttanut valvomaan pysäköintiä kiinteistöllä, kanssa. Tosiasiassa kuitenkin valvontamaksua ei anneta kuljettajalle (eli sopimuskumppanille) tiedoksi henkilökohtaisesti kuin poikkeuksellisesti. Valvontamaksu annetaan yleensä siten, että se kiinnitetään ajoneuvoon näkyvälle paikalle. Pykäläehdotuksen mukaan valvontamaksu on ajoneuvon luvattomasti (siis sopimuksen vastaisesti) pysäköineen kuljettajan suoritettava. Lisäksi 2 momentin mukaan valvontamaksusta vastaa myös ajoneuvon rekisteriin merkitty omistaja tai haltija. Ajoneuvon omistajan tai haltijan tulee vapautuakseen valvontamaksusta saattaa todennäköiseksi, että ajoneuvo on ollut tuolloin luvattomasti kuljettajan käytössä, tai että valvontamaksun velottamiselle ei ollut edellytyksiä. Todistustaakka ajoneuvon kuljettajasta (sopimuskumppanista) on siirretty ajoneuvon omistajalle tai haltijalle, jotka eivät siis välttämättä ole sopijakumppaneita. Tämä ongelma ohitetaan yksityisoikeudellisen pysäköinninvalvonnan osalta perusteluissa. Perusteluissa käydään läpi julkisen pysäköintivirhemaksun määräämisen osalta asiaa läpi tyydyttävästi asiaa perustellen.

Yksityisoikeudellisen valvontamaksun osalta perustelut jäävät viittaukseen vakiintuneeseen kokemusperusteiseen todennäköisyyteen todistustaakan asettamisesta sille osapuolelle, joka pystyy helpommin esittämään asiaa koskevaa todistelua. Lisäksi todetaan, että yleensä omistaja tai haltija tietää, kenen käytössä ajoneuvo on ollut. Tällä perustelulla ei kuitenkaan voida kaupungin näkemyksen mukaan asettaa todistustaakkaa ajoneuvon omistajalle tai haltijalle, joka ei ole ollut ajoneuvon kuljettaja, sopimussuhteesta jonka tekemiseen hän ei ole osallistunut. Nähdäkseni sitoutuminen sopimukseen, jossa määrätään sopimuksella saatavaan hyötyyn nähden moninkertainen seuraamus sopimuksen rikkomisesta, tulisi pystyä sopimukseen vetoavan todistamaan. Pelkkä ajoneuvon sijainti kyseisessä pysäköintipaikassa tuskin pystyy osoittamaan ajoneuvon omistajan tai haltijan antaneen myöntävän tahdonilmaisun sopimukseen sitoutumisesta.

Professori Matti Tolvanen pitää ainakin jossain määrin pulmallisena ehdotetun lain 4 §:ää. Sen mukaan ajoneuvon omistaja ja haltija olisi vastuussa valvontamaksusta samaan tapaan kuin julkisesta virhemaksusta. Edellä professori Tolvanen on pitänyt mahdollisena, että omistaja tai haltija olisi vastuussa pysäköintimaksusta. Valvontamaksussa on siinä määrin sanktion luonnetta, ettei omistajalle tai haltijalle voida säätää niin laajaa vastuuta, kuin nyt on ehdotettu. Käyttökelpoinen ratkaisu olisi säätää omistajalle tai haltijalla todistustaakka siitä, että joku muu kuin omistaja tai haltija on kuljettanut ajoneuvoa. Nyt vastuusta voisi vapautua lähinnä sillä perusteella, että ajoneuvo on luvattomassa käytössä. Professori Tolvanen esittää pykälää muutettavaksi niin, että haltija ja omistaja vapautuisivat valvontamaksusta näyttämällä, että ajoneuvoa kuljetti joku muu.

Omistajan tai haltijan vastuu ei sovi ylipäättään hyvin sopimusoikeuskonstruktion. Sopimuksen voi tehdä vain se, joka pysäköi. Professori Tolvasen mielestä on kaukaa haettua ulottaa vastuu sopimusperusteella myös luvattomasta pysäköinnistä määrättävään sanktioon. Julkisen pysäköintivirhemaksun puolella en näe olevan samanlaista ongelmaa, koska julkisen maksun määrääminen ei lähde sopimusajatukselta. Vastuu maksusta perustuu lähinnä fiskaalisiin intresseihin. On todennäköisempää, että maksu saadaan perityksi omistajalta tai haltijalta kuin kuljettajalta. Näin myös helpotetaan näytön esittämistä. Kun maksun määrääminen on vielä rikosvastuun alaista julkisen vallan käyttöä, omistajan ja haltijan vastuu on katsottu mahdolliseksi säätää.

Valvontatoimi (5 §)

Työ- ja elinkeinoministeriö on työryhmän kanssa samaa mieltä siitä, että ottaen huomioon perustuslaissa turvattu elinkeinovapaus ja sen tiukat rajoittamisedellytykset yksityisen pysäköinninvalvontatoiminnan luvanvaraisuudelle tai ilmoituksenvaraisuudelle ei ole riittäviä perusteita.

Suomen Kuluttajaliitto toteaa, että valvontatoiminta koskevan 5 §:n mukaan pysäköinninvalvonnasta yksityisellä alueella vastaisi alueen omistaja tai haltija, jolla olisi myös oikeus antaa valvonta ulkopuolisen tehtäväksi. Ehdotuksessa ei aseteta pysäköinninvalvojan ammattitaidolle tai luotettavuudelle minkäänlaisia vaatimuksia. Suomen Kuluttajaliiton mielestä pysäköinninvalvontaa suorittavien puutteellinen ammattitaito lisää yksityistä pysäköinninvalvontaa koskevien riitujen määrää. Valvontaa suorittavilla henkilöillä pitää olla sellainen lainsäädännön tuntemus, että kansalaisen oikeusturva ei vaa-

rantuisi ja luottamus valvontaan säilyisi. Siksi lainsäädännössä pitäisi olla ainakin maininta riittävästä ammattitaidosta. Mietinnössään toimikunta myös pohti, pitäisikö yksityinen pysäköinninvalvonta säätää luvanvaraiseksi tai ainakin ilmoituksenvaraiseksi elinkeinoksi ja päätyi korostamaan elinkeinovapauden merkitystä eikä siis esitä toiminnan luvan- tai ilmoituksenvaraisuutta. Suomen Kuluttajaliiton mielestä – jos yksityistä ei tässä vaiheessa säädetä luvan- tai ilmoituksenvaraiseksi – pitää seurata tilannetta ja jos ilmenee merkittäviä ongelmia, harkita uudelleen onko tarvetta vaatia lupaa tai ainakin ilmoitusta yksityistä pysäköinninvalvontaa vaativilta yhtiöiltä.

Suomen Tuomariliitto huomauttaa, että yksityistä pysäköinninvalvontaa ei esitetä säädettäväksi luvanvaraiseksi eikä myöskään ilmoituksenvaraiseksi. Tuomariliitto kiinnittää huomiota siihen, että toiminta vastaa melko pitkälle luonteeltaan esimerkiksi vartiointialaa, jonka toimintaa säännellään. On olemassa tietynasteinen riski siitä, että pysäköintikieltoja käytetään liian laajasti ja niiden valvontaan on vaara syntyä lieveilmiöitä. Tästä syystä asiaa tulisi jatkovalmistelussa selvittää. Yksityisoikeudellisena saatavana valvontamaksu ei olisi sellaisenaan täytäntöönpanokelpoinen. Jos valvontamaksua ei suoriteta vapaaehtoisesti, voitaisiin asia käsitellä käräjäoikeudessa velkomusasiana. Summaariset asiat ovat voimakkaasti lisääntyneet viime aikoina. Ruotsissa vastaavanlaisen lainsäädännön perusteella haetaan varsin paljon maksamismääräyksiä ja riitautetut pysäköintiasiat muodostavat varsin suuren ryhmän käräjäoikeuksiin saapuvista asioista. Käsiteltäväksi tulevien asioiden määrä tulee arvioida Ruotsin kokemusten pohjalta ja asettaa uudistuksen toteuttamisen edellytykseksi resurssien saaminen. Myös valvontatoiminnan luvanvaraisuus saattaa olla tähän vaikuttava tekijä.

Professori Matti Tolvasen mielestä erityisen pulmallinen on ehdotetun lain 5 §. Valvontamaksun määräämisestä tulisi jokamiehenoikeus. Lakiluonnoksen laatijat ovat vahvasti yliarvioineet keskimääräisen kiinteistön omistajan kyvyn laatia asiakirjoja. On aivan varmaa, että merkittävä osa kiinteistön omistajista ei osaisi kirjata valvontamaksua koskevaan vaatimukseen ehdotetun lain 3 §:ään sisältyviä asioita. Tästä taas seuraisi mahdottomasti sotkua ja riitoja. Viime kädessä riidat tulisivat käräjäoikeuksien ratkaistaviksi. Käräjäoikeudessa hävinnyt osapuoli maksaa vastapuolen kulut. Ehdotettu sääntely on ominaan johtamaan oaspuolten näkökulmasta yllättäviin oikeuskuluihin. Julkisesti virhemaksusta valittavalla ei ole kulatoriskiä, koska hallinto-oikeudessa viranomaisen saa pitää kulunsa omana vahinkonaan.

Ristiriita julkisen virhemaksun ja valvontamaksun välillä olisi silmiin pistävä. Pysäköinninvalvojalla ja tarkastajalla olisi tiukat kelpoisuusehdot. Yksityisen valvontamaksun voisi määrätä kuka tahansa. Maksu olisi kuitenkin yhtä suuri ja kulatoriski yksityisen valvontamaksun riitauttamistapauksissa merkittävä.

Professori Tolvanen ehdottaa, että oikeus valvontamaksun määräämiseen olisi vain viranomaisen hyväksymällä henkilöllä. Hyväksyminen voitaisiin säätää poliisipiirin päällikön tehtäväksi.

Valvontamaksun perintä (6 §)

Espoon kaupunki huomauttaa, että pykälän mukaan valvontamaksu voidaan siirtää toimeksisaajan perittäväksi maksumuistutuksen lähettämisen jälkeen. Saatavien perinnästä annetun lain mukaisten perintäkulujen veloittamisen johdosta valvontamaksun perintä tulee aiheuttamaan maksuviivästyksestä aiheutuvat maksuseuraamukset (ml. perintäkulut) huomattavasti suuremmiksi kuin julkisessa pysäköinninvalvonnassa voi aiheutua.

Suomen Kuluttajaliitto toivoo, että tässä kohdassa todettaisiin, että kuluttajalla on oikeus saattaa valvontamaksua koskeva riita Kuluttajariitalautakunnan käsiteltäväksi. Lisäksi kuluttajaliitto pitää tarpeellisena säännöstä, että valvontamaksun perintä pitää keskeyttää, jos kuluttaja saattaa asian Kuluttajariitalautakunnan käsiteltäväksi. Valvontamaksun määräämistä pidetään todennäköisesti usein epäoikeudenmukaisena ja kuluttajalla on halu riitauttaa maksu. Riitaisen asian käsittelystä tuomioistuimessa aiheutuu erittäin suuria kuluja ja tällä tavalla varmistettaisiin, että kuluttajalla on mahdollisuus riitauttaa asia ilman kohtuuttomia kuluja.

Suomen Tuomariliitto kannattaa maksumuistutusta kanteen nostamisen edellytyksenä. Oikeusturvan kannalta on tärkeää, ettei perintäkuluja kerry ennen kuin asianomaisella on ollut todellinen tilaisuus maksaa valvontamaksu tai riitauttaa se. Maksumuistutus estäisi myös perintäasioiden vireillepanon käräjäoikeudessa tapauksissa, joissa maksun määrääntymisen perusteista ei ole riitaa ja maksun maksamatta jättäminen on johtunut tietämättömyydestä tai inhimillisestä syystä.

Suomen Perintätoimistojen Liitto katsoo, että hyvän perintätavan noudattamisen vaatimus, joka on joka tapauksessa olemassa, turvaa valvontamaksujen määräämistä ja niiden perintää koskevan menettelyn siten, ettei kenenkään oikeusturvaa vaaranneta.

Lainkohtaa tulisi täsmentää niin, ettei ole epäselvää, voiko muistutuksesta vaatia laissa saatavien perinnästä tarkoitettua huomautusmaksun ja voiko saatavan antaa jo huomautusvaiheessa perintätoimiston hoidettavaksi. Toimeksiantajan mahdollisuutta ulkopuolisen palvelun käyttöön ei tulisi laissa rajoittaa, koska taloyhtiöille taikka vastaaville tahoille huomautusmenettelyn järjestäminen voi olla kohtuuton rasite, erityisesti, jos itse valvontamenettely on ulkoistettu.

Riittävää on asettaa vähintään yhden maksumuistutuksen vaatimus (jonka voi lähettää toimeksiantaja taikka perintätoimisto toimeksiantajan lukuun) ennen oikeudellista perintää ja muutoin viitata siihen, mitä saatavien perinnästä annetussa laissa säädetään.

Liiton ehdotus 6 §:ksi: Valvontamaksusta ei saa vaatia maksua tuomioistuimessa ennen kuin vähintään yksi maksamatta jäänyttä valvontamaksua koskeva maksumuistutus on annettu tai lähetetty ja siinä mainitut saatavan maksamiselle ja huomautusten esittämiselle asetetut kohtuulliset määräajat ovat päättyneet.

Valvontamaksun perinnästä on muutoin voimassa, mitä saatavien perinnästä annetussa laissa (513/1999) säädetään.

4.3 Ehdotus laiksi maastoliikennelain 26 §:n muuttamisesta

Professori Matti Tolvanen katsoo, että jos säädetään laki yksityisestä pysäköinninvalvonnasta, sen pitäisi vaikuttaa myös maastoliikennelain 26 §:n sisältöön. Siinä pitäisi mainita pysäköintivirhemaksun lisäksi valvontamaksu.

4.4 Ehdotus laiksi ajoneuvojen siirtämisestä annetun lain 5 ja 11 §:n muuttamisesta

Poliisihallitus näkee ongelmalliseksi rengaslukon tai siirtämisen käyttäminen alle kahdessa vuorokaudessa. Poliisihallituksen mielestä siirtoa ei pitäisi kytkeä maksamattomiin pysäköintivirhemaksuihin, vaan tilanteisiin jossa pystytään selvittämään samalle autolle tai samalle kuljettajalle annetun viisi pysäköintivirhemaksua vuoden aikana. Tilannehan voi olla sellainen, jossa henkilö pysäköi jatkuvasti kadulle tai piholle yhtiön autoja hyvinkin lyhyenä aikavälillä. Kuitenkin on mahdollista, että esimerkiksi talossa asuva henkilö näkee ja tietää pysäköijän olevan saman henkilön. Esityksen tulkinnan mukaan autolle ei voitaisi tehdä siirtoa tai käyttää rengaslukkoa.

Espoon kaupunki toteaa, että 1. lakiehdotuksen 4 §:ssä on säädetty rengaslukosta. Lakiehdotuksen 2 §:n 2 momentissa rajoitetaan rengaslukon käyttäminen yksityisellä alueella tai maastossa kiinteistön omistajan tai haltijan taikka sen, jolle on siirretty oikeus valvoa pysäköintiä kiinteistöllä, pyyntöön tai valtuutukseen. Rengaslukon asentaminen yksityisellä alueella vaatii lakiehdotuksen 4 §:n 1 momentin mukaan ajoneuvon siirtämisestä annetun lain 5 §:n 1-3 mukaisen edellytyksen täyttymisen. Ajoneuvojen siirtämisestä annetun lain 5 §:n 2 kohdan mukaan perustellun pyynnön ajoneuvon siirtämisestä yksityiseltä alueelta voi esittää alueen omistaja tai haltija. Pyyntöä ei siis voi esittää se, jolle on siirretty oikeus valvoa pysäköintiä alueella. Tätä ei ole esityksessä ehdotettu muutettavaksi. Näin ollen perusteluissa ja lakiehdotuksessa on ristiriita.

Ajoneuvon siirtämisestä annetun lain mukaan yksityiseltä alueelta tapahtuva siirto voidaan toimittaa kahden vuorokauden kuluttua alueen omistajan tai haltijan pyynnöstä. Tämä vaatii käytännössä julkiselta pysäköinninvalvonnalta käyntiä alueella toteamassa pysäköinnin virheellisyys ja uudemman kerran kahden vuorokauden kuluttua, jolloin voidaan tarkistaa onko ajoneuvo siirtynyt tällä välillä. Ehdotus voisi tarkoittaa käytännössä sitä, että samalla yksityisellä alueella toimisi eri valtuutuksilla samaan aikaan rinnakkain yksityistä pysäköinninvalvontaa suorittava valvontayhtiö sekä kunnallinen pysäköinninvalvonta rengaslukon asentamista tai ajoneuvon siirtoa suorittamassa. Tämä olisi omiaan aiheuttamaan ristiriitaisia tilanteita asiakkaiden suhteen, varsinkin kun julkinen pysäköinninvalvonta ei voi ottaa kantaa yksityisessä pysäköinninvalvonnassa annettujen valvontamaksujen perusteeseen. Lisäksi on vaikea nähdä mitään tavoiteltavissa olevaa hyötyä rengaslukon käyttämisestä yksityisessä valvonnassa olevalla yksityisellä alueella, koska rengaslukon avaamisen edellytyksenä ei ole yksityisten valvontamaksujen suorittaminen. Rengaslukon käyttämisestä yksityisessä valvonnassa olevalla yksityisellä alueella (joka ei ole tieliikennelain mukainen tie), tulisi lakiehdotuksessa luopua.

Helsingin kaupungin mielestä laissa edellytetyn kahden vuorokauden yhtäjaksoisen odotusajan laskemista voidaan kuitenkin pitää jonkin verran ongelmallisena. Kun yksityisellä alueella on käytössä yksityinen pysäköinninvalvonta, ajoneuvon siirto tai rengaslukon käyttö on silti mahdollista vain poliisin tai kunnallisen viranomaisen toimesta. Jos kunnallisen viranomaisen tulee todeta ajoneuvon virheellisen pysäköinnin kesto vain yksityisalueen pysäköinninvalvontaa suorittavan tahon antaman valvontamaksun perusteella, johtaisi se tilanteeseen, jossa yksityinen taho saisi valvontamaksutulot, mutta kaupungille jäisi ainoastaan siirto- tai rengaslukkokustannukset.

Suomen Kiinteistöliitto pitää tärkeänä, että kiinteistönomistaja tai tämän valtuutettu saa viranomaiselta virka-apua, kun tulee tarve hinauttaa kiinteistöltä pois virheellisesti pysäköity ajoneuvo. Kiinteistön alueella aiheuttavat ongelmaa jotkut jatkuvasti piittaamattomasti pysäköivät henkilöt, jotka siirtävät autonsa ennen kuin virheelliseen pysäköintiin ehditään puuttumaan.

Kiinteistöliitto tärkeänä, että myös kiinteistön alueella voidaan suorittaa viranomaisen toimesta välitön varasto- tai lähisiirto, jos ajoneuvo haittaa huomattavasti kiinteistön käyttöä esim. estää autotallista poistumisen, varatulle autopaikalle ajon tai jätteenkuljetuksen kiinteistölle. Pysäköinti voi aiheuttaa vaaratilanteita kun kiinteistöllä on leikkiviä lapsia.

Esityksessä on ko. lakiin otettu uusi 5 §:n 3. momentti, jonka mukaan ajoneuvo voidaan siirtää viipymättä mikäli ajoneuvon omistaja tai haltija on jättänyt maksamatta samalla ajoneuvolla tehdyn viiden eri teon perusteella määrätyt pysäköintivirhemaksut, joihin ei voi hakea muutosta. Kiinteistöliitto pitää tätä mahdollisuutta hyvänä ja oikeana tapana puuttua jatkuviin laiminlyönteihin syyllystyvien autoilijoiden toimintaan. Kiinteistöliitto esittää, että vastaavasti kiinteistön alueella voidaan puuttua vastaavalla tavalla jatkuvasti valvontamaksunsa suorittamatta jättäneen tahon pysäköintiin siirtämällä ajoneuvo viipymättä. Kiinteistöliitto esittää, että tämä siirto oikeus olisi kiinteistönomistajan tai tämän valtuutetun pyynnöstä viranomaisella kun ajoneuvon kuljettaja/haltija olisi jättänyt suorittamatta vastaavan määrän valvontamaksuja, joita ei ole 30 päivän sisällä suoritettu, kuin 3. momentissa on mainittu pysäköintivirhemaksuja. Kiinteistöliitto ei pidä perusteltuna, että valvontamaksut tulisi olla tuossa tilanteessa peritty käräjäoikeusteitse, koska muutoin jatkuva lyhytaikainen virheellinen pysäköinti on voinut jatkoa kiinteistöllä kuukausia tai jopa vuosia. On siis tärkeää, että välitön siirtomahdollisuus koskee muitakin tilanteita kun pysäköimistä pelastustielle tai kun virheellinen pysäköinti on kestänyt 2 vuorokautta.

Professori Matti Tolvanen katsoo, että ehdotettu muutos ajoneuvojen siirtämistä sääntelevään lakiin on perusteltu ja hyvin kirjoitettu.

5 Esityksen vaikutukset

Valtionvarainministeriö katsoo, että uudistus lisäisi valtion tuloja, koska pienin pysäköintivirhemaksu olisi nykyisen 10 euron asemesta 20 euroa. Maksamattomiin valvontamaksuihin liittyvät erimielisyydet eivät ministeriön mielestä aiheuttaisi merkittävää lisätyötä kuluttajavirastolle, kuluttajaoikeusneuvojille ja kuluttajariitalautakunnalle eivätkä käräjäoikeuksille ja ulosottoviranomaisille.

Valtakunnanvoudinviraston mukaan siirtyminen uuteen vanhentumisaikaan ja viivästykskorolliseen saatavaan tulisivat aiheuttamaan ulosoton tietojärjestelmään kustannuksia aiheuttavia muutostöitä. Uuden vanhentumisajan seuranta vaatii myös oman seuranta-järjestelmänsä, koska se ei enää noudattaisi nykyistä, selkeää vuodenvaihteeseen ajoituvaa vanhentumista.

Helsingin käräjäoikeus toteaa, että esityksen mukaan yksityisessä pysäköinninvalvonnassa määrättävä valvontamaksu olisi yksityisoikeudellinen saatava, jota koskevat riitaisuudet voitaisiin käsitellä käräjäoikeuksissa riita-asioiden käsittelystä säädettyssä järjestyksessä. Mahdollisuus yksityiseen pysäköinninvalvontaan voi lisätä virheellisestä pysäköinnistä annettavien sanktioiden määrää. Näin ollen voidaan päätellä, että jo ennestään ruuhkautuneen Helsingin käräjäoikeuteen voisi tulla merkittävä määrä lisää uusia velkomusasioita.

Q-Park Services Oy katsoo, että kun yksityistä pysäköinninvalvontaa harjoittava yritys perii valvontamaksuja, kysymys ei ole vain arvonlisäverovapaasta sopimussakosta vaan myös siitä, että yritys perii maksun itselleen korvauksena palvelun hoitamisesta. Siten yksityisen pysäköinninvalvontayrityksen tulee maksaa siitä arvonlisävero. Osa toimintaa harjoittavista ei ole tähän asti maksanut arvonlisäveroa.

6 Asetuksenantovaltuus

Sisäasiainministeriö toteaa, että 1. lakiehdotuksen 3 §:n mukaan pysäköintivirhemaksu on pysäköintivirheen laadusta riippumatta 20 euroa. Sisäasiainministeriön asetuksella voidaan kuitenkin korottaa maksun määrä kunnassa tai sen tietyllä alueella tehdystä virheestä enintään 60 euroksi, jos liikennetiheys, paikoitustilojen niukkuus, pysäköintivirheiden määrä, liikenteen sujuvuus ja muut liikenteelliset syyt sitä vaativat. Ministeriön näkemys on, että pysäköintivirhemaksun korottamiseen liittyvä arviointi ei luontevasti kuulu sisäasiainministeriölle, vaan esimerkiksi valtiovarainministeriölle, joka huolehtii kunta-asioita koskevan lainsäädännön kehittämisestä

Esityksen 1. lakiehdotuksen 23 §:n mukaan sisäasiainministeriön asetuksella säädettäisiin tarkemmin rengasluukolta vaadittavista ominaisuuksista, käytettävistä asiakirjoista sekä niihin tehtävistä merkinnöistä ja niiden säilyttämisestä, tämän lain nojalla määrättyjen seuraamusten täytäntöönpanoon liittyvistä ja muista viranomaisten välisistä ilmoituksista, kunnallisen pysäköinnin valvonnan järjestämisestä koskevassa hakemuksessa esitettävästä selvityksestä, kunnallisen valvontahenkilöstön virkamerkistä sekä virkapuvusta ja tunnusmerkistä.

Ministeriö kiinnittää huomiota siihen, että esityksen 23 §:n (tarkemmat säännökset) yksityiskohtaisten perustelujen mukaan asetuksenantovaltuus vastaisi *pääosin* voimassa olevaa oikeutta. Rengaslukolta edellytettäviä ominaisuuksia on käsitelty esityksen 1 §:n perusteluissa. 1 §:n perusteluissa todetaan ainoastaan, että rengaslukon tulisi olla helposti havaittavissa ja rakenteeltaan sellainen, ettei ajoneuvon liikuttaminen vahingoittaisi ajoneuvoa.

Voimassa olevan lainsäädännön nojalla pysäköintivirhemaksusta annettu asetus (545/1970) annetaan oikeusministeriön esittelystä. Asetuksen 6 §:n mukaan sisäasiainministeriö antaa *ohjeet* tilinpidosta ja 15 §:n mukaan vahvistaa kaavan asetuksen soveltamisessa tarpeellisia lomakkeita varten sekä antaa asetuksen täytäntöönpanoa koskevat *yleiset ohjeet*. Ministeriön käsityksen mukaan nyt esitettävä 23 §:n asetuksenantovaltuus poikkeaa voimassa olevasta sääntelystä, koska esityksessä ehdotetaan sisäasiainministeriölle velvollisuutta säätää asetuksella pykälässä tarkoitetuista asioista nykyisen ohjeistuksen sijasta. Mietinnössä ei perustella, miksi sisäasiainministeriö olisi jatkossa oikea taho antamaan asetuksella tarkemmat säännökset pykälässä mainituista asioista. 23 §:n asiasisällön huomioon ottaen kysymykseen tulisi luontevasti esimerkiksi oikeusministeriö, liikenne- ja viestintäministeriö tai valtiovarainministeriö. Esityksen kohdassa nykytilan arviointi (sivu 28) todetaan, että eräät virhemaksulain ja etenkin sen nojalla annetun virhemaksuasetuksen säännökset ovat vanhentuneet. Ministeriö katsoo, että ehdotettu tarkempien säännösten asetuksenantovaltuus asiallisesti saattaa aiheuttaa voimassa olevan virhemaksuasetuksen laajamittaisenkin arvioinnin tarpeen.

Valtiovarainministeriö pitää asianmukaisena, että asetuksenantajana on sisäasiainministeriö eikä valtiovarainministeriö, koska asetuksenantovaltuuksiin liittyvät tai niitä vastaavat tehtävät eivät kuuluneet kuntaosastolle silloinkaan, kun osasto oli osa sisäasiainministeriötä.



OIKEUSMINISTERIÖ
JUSTITIEMINISTERIET

ISSN-L 1798-7091
ISBN 978-952-466-988-7 (nid.)
ISBN 978-952-466-989-4 (PDF)

Oikeusministeriö
PL 25
00023 VALTIONEUVOSTO
www.om.fi

Justitieministeriet
PB 25
00023 STATSRÅDET
www.jm.fi