

HELSINGIN KÄRÄJÄOIKEUS

Laamanni

19.9.2003

Oikeusministeriölle

Viite: OM 35/41/2002

Lausunto rikesakkomenettelyn yksinkertaistamisesta automaattisessa liikennevalvonnassa

OM 35/41/2002
22. 09. 2003
cel 35, 41, 2002
OM 627:00/2002
d. a. v.

Helsingin käräjäoikeus toimittaa edellä mainitun lausunnon ministeriölle. Lausunnon on valmistellut määräaikainen käräjätuomari Mika Rislä ja se on käsitelty viraston johtoryhmässä.

Laamannin sijainen Jouko Räsänen

Hallintojohtaja Antero Nuotto

HELSINGIN KÄRÄJÄOIKEUS

18.9.2003

Viite: Oikeusministeriön lausuntopyyntö 21.7.2003 OM 35/41/2002.

Rikesakkomenettelyn yksinkertaistaminen automaattisessa liikennevalvonnassa.

Pyydettyinä lausuntona Helsingin käräjäoikeus toteaa seuraavaa:

1. Johdanto

Helsingin käräjäoikeus vastustaa esitystä rikesakkomenettelystä annetun lain muuttamiseksi ehdotussa muodossaan ottaen huomioon esityksessä ilmenevät ongelmakohdat.

2. Yksityiskohtaiset kannanotot ja perusteet

2.1. Syllisyysperiaate

Tavoitteena on nopeampi ja voimavaroja säästävä järjestelmä, jossa maksuvelvollisuuden saaneen olisi itse esitettävä tuomioistuimessa vapautumisen peruste eli menettelyssä noudatettaisiin käännettyä todistustaakkaa. Tämä on vastoin Suomen perustuslain ja kansainvälisten ihmisoikeussopimusten, kuten Euroopan ihmisoikeussopimuksen (EIS) 6 artiklan 2 kappaleen mukaisen syyttömyysolettaman vaatimuksia.

Vastuussa voi olla vain tekijä. Haltijalla ei ole velvollisuutta edistää oman rikoksensa selvittämistä ja todistamisvelvollisuus noudattaa edellä mainittuja yleisiä todistamista koskevia säännöksiä.

Rikosoikeudellinen vastuu rikkomuksesta tulee säilyttää tekoon syyllystyneellä. Ajoneuvon haltijan velvollisuus osoittaa, ettei hän ole kuljettanut ajoneuvoa ylinopeusrikkomuksen tekohetkellä, merkitse käännetyä todistustaakan käyttöönottoa.

Näyttövelvollisuuden siirtämisestä on pidettävä erillään näyttövelvollisuuden alentaminen, jossa alentaminen perustuu oletuksille. Euroopan ihmisoikeustuomioistuimen käytännön mukaan oletuksille perustuvat rangaistussäännökset eivät riko EIS:n 6 artiklan 2 kohtaa, mikäli säännöksiä sovellettaessa pysytään kohtuullisissa rajoissa. Ratkaisevaa ei ole seuraamuksen ankaruus, vaan se onko rikkomuksesta säädettyä seuraamusta pidettävä luonteensa vuoksi rangaistuksena.

Myöskään rangaistuksen määräämistä muulle kuin tekijälle ei ole pidetty oikeudenmukaisena. Esityksen ei ole katsottu olevan Suomen perustuslain, EIS:n tai EIT:n käytännön kanssa ristiriidassa sillä perusteella, että uusilla säännöksillä menettely ainoastaan käynnistetään rikesakon määräämiseksi. Rikesakon lähettäminen kuljettajaa selvittämättä ajoneuvon rekisteriin merkitylle haltijalle perustuu olettamaan, että haltija on ajoneuvoa kuljettanut tai hän tietää kuljettajan.

Helsingin käräjäoikeuden mukaan edellä mainittua laajentavaa tulkintaa tulisi esityksessä mainituin perustein tulkita varoen, koska rikkomuksesta säädettyä tosiasiallista ja viimekädessä tulevaa seuraamusta voidaan ajatella pidettävän luonteensa vuoksi rangaistuksena toisin kuin mahdollisesti ajokieltoa (Ks. jälj.: 2.5. Saksan malli).

Ongelmana Helsingin keskustan alueella on julkisen liikenteen kaistalla ajamisen valvonta tapauksissa, joissa ajoneuvon kuljettajan on vaihdettava ajokaistaa vasemmalta oikealle hyvissä ajoin muuta liikennettä vaarantamatta silloin, kun kuljettajan tarkoituksena on kääntyä seuraavasta risteyksestä oikealle. Ruuhka-aikaan, jolloin linja-autot, jakeluautot ja taksitkin ovat liikkeellä, edellyttää turvallinen ryhmittäminen riittävän ajoissa suoritettua kaistanvaihtoa oikealle eli julkisen liikenteen ajokaistalle. Vaikeudet ovat kuitenkin luonteeltaan näyttökysymyksiä.

Liikenne- ja viestintäministeriön teettämän selvityksen mukaan asiaan liittyy riski valitusjärjestelmän ruuhkautumisesta riippuen siitä, kuinka paljon ylinopeusrikkomuksia tullaan tekemään ja kuinka usein niitä vastustetaan. On selvää, että vastustamisten määrä kasvaa huomattavasti, koska rikesakko määrätään täysin automaattisesti haltijalle.

Esityksen mukaan uudistus ei koskisi esimerkiksi muita EU:n alueella rekisteröityjä ajoneuvoja eikä moottoripyöräilijöitä. Tämä on täysin vastoin EU:n yleistä kansallisuuteen perustuvaa syrjintäkieltoa.

2.1.1. Haltijavastuu

Ajoneuvon rekisteriin merkityn haltijan vastuuta tulisi pohtia siltä kannalta, että esimerkiksi perheessä ajoneuvoa kuljettaa usein muukin henkilö kuin ajoneuvon rekisteriin merkitty haltija. Mikäli haltija ei tahdo tai ymmärrä vastustaa määrättyä rikesakkoa, voidaan esityksen mukaisesti ajo-oikeuden haltija tieliikennelain 75 §:n mukaisin edellytyksin määrätä ajokieltoon. Toisin sanoen käytännössä tämä merkitsisi tosiasiallisen seuraamuksen siirtymistä ajoneuvon rekisteriin merkitylle haltijalle määrättäessä tämä ajokieltoon, vaikka hän ei olisi itse ajoneuvoa kuljettanut. Tätä voidaan pitää epäkohtana.

2.2. Tiedoksiantomenettely

Tiedoksiantomenettelyn osalta on tavoitteena nopea, halpa ja voimavaroja säästävä menettely käyttäen normaalilla kirjeellä suoritettua tiedoksiantotapaa. Haittapuoleksi jää esityksessäkin mainittu epävarmuus tiedoksisaannista. Näiden tapausten määrän on kuitenkin ennustettu olevan vähäisiä ajoneuvohallintokeskuksen voimassa olevan ja päivitetyn väestörekisterikeskuksen osoitetietoihin perustuvan järjestelmän ansiosta. Käräjäoikeudella on varsin skeptinen kuva osoiterekistereiden oikeellisuudesta.

Helsingin käräjäoikeus katsoo yksilön suojaa ja intymiteettiä loukattavan esimerkiksi tapauksessa, jossa perheen aviomies on antanut aviovaimonsa hallintaan merkityn ajoneuvon kuljetettavaksi kolmannelle, naispuoliselle henkilölle. Vaikka poliisi poistaa valokuvasta aviomiehen kuvan, lähetetään naispuoliselle haltijalle valokuva ajoneuvoaan kuljettavasta mahdollisesti toistaiseksi tuntemattomasta naisesta, joka on tässä tapauksessa niin kutsuttu kolmas henkilö.

2.3. Menetetyn määrääjän palauttaminen

Menetetyn määrääjän palauttamisen osalta on edelleen mietittävä, onko perusteltu hakemus menetetyn määrääjän palauttamiseksi todellakin tehtävä käräjäoikeuteen vai voisiko hakemuksen käsitellä muu viranomainen esimerkiksi poliisi. Myös on säädettävä, kuka on toimivaltainen ratkaisemaan asian alioikeudessa. Yksinkertaistetussa menettelyssä asian voisi tutkia ja ratkaista esimerkiksi notaari tai kansliahenkilökuntaan kuuluva henkilö.

Ehdotuksessa ei ole säännöksiä täytäntöönpanon kiellosta tai keskeyttämisestä. Nämä säännökset on oltava.

2.4. Tavoitteet

Esityksen taustalla on ensisijaisista tavoitteista mainittu liikenneturvallisuuden parantaminen ja poliisin voimavarojen säästäminen. Esityksessä on kysymyksessä niin kutsutut vähäiset rikkomukset.

Helsingin käräjäoikeus hyväksyy teknisen valvonnan yleisesti oikeuden käytössä, mutta käytettävä valvontakeino on suhteutettava epäiltyyn tekoon. Voimassa olevan lain, kansainvälisten ihmisoikeuksien ja yksilön intymiteettiin liittyvän yksilönsuojan vaatimuksen on katsottava edellyttävän, että esimerkiksi teknisin laittein tapahtuvasta henkilön kuvaamisesta tulisi ilmoittaa etukäteen. Toisin sanoen aloitettaessa siirrettävää liikennevalvontaa, tulisi valvonnasta ilmoittaa esimerkiksi ennen valvontakameraa riittävän hyvissä ajoin tien varteen sijoitettavalla näkyvällä ja siirrettävällä opastetulla. Esityksen (sivulla 23) mukaista perustelua: ”Toisaalta siirrettävässä valvonnassa ehdoton vaatimus etukäteisilmoittamisesta vaikeuttaisi valvontalaitteiston siirtämistä nopeasti valvontakohteesta toiseen.” ei ole pidettävä riittävänä perusteena etukäteisilmoituksen tekemättä jättämiselle.

Viime kädessä oikeana tienä liikennevalvonnan tehostamiseen ei ole pidettävä oikeusperiaatteista tinkimistä, vaan koko valvontaprosessin yksinkertaistamista, johon on kokemuksen perusteella päädytty useissa muissa EU:n jäsenvaltioissa.

2.5. Saksan malli

Saksassa viranomaisille on asetettu selonottovelvollisuus siitä, kuka on tekohetkellä toiminut kuljettajana. Valokuva otetaan edestä, koska siinä tulee näkyä sekä ajoneuvo, että sen kuljettaja. Rikkomuksesta seuraa kiinteämääräinen seuraamus, joka voidaan määrätä vain tekohetkellä toimineelle kuljettajalle, joka voidaan määrätä lisäksi ajokieltoon. Kuljettajan ajo-oikeus voidaan peruuttaa virhepistetilin ylittyessä.

Saksan mallin mukaisesti ajoneuvon haltijalla ei ole velvollisuutta edistää asian selvittämistä eikä kiistämistapauksessa ilmoittaa ketään toista kuljettajaksi. Sen sijaan hänellä on velvollisuus toimia todistajana normaalien todistusvelvollisuutta koskevien normien mukaisesti, mikä merkitsee käytännössä oikeutta kieltäytyä todistamasta esimerkiksi silloin, kun epäilty kuljettaja on hänen lähisukulaisensa.

Helsingin käräjäoikeus katsoo Saksan mallin sopivan soveltuvin osin käytettäväksi myös Suomessa. Kansainvälisten ihmisoikeussopimusten, perustuslaillisen syyttömyysolettaman, todistustaakkasäännösten sekä käytännössä eteen tulevien näyttöongelmien ja todistajanjäätävyyssäännösten valossa malli vaikuttaisi luovan kehittämiskelpoisen pohjan automaattiselle liikennevalvonnalle myös Suomessa.