

Asia: LVM/417/03/2013

## **Hallituksen esitysluonnos tieliikennelaiksi ja eräksi siihen liittyviksi laeiksi**

### Lausunnonantajan lausunto

**Voitte kirjoittaa lausuntonne alla olevaan tekstikenttään**

HELSINGIN KÄRÄJÄOIKEUS

Liikenne- ja viestintäministeriölle

Asia:

Lausunto hallituksen esitysluonnoksesta tieliikennelaiksi ja eräksi siihen liittyviksi laeiksi

Viite:

Liikenne- ja viestintäministeriön lausuntopyyntö 15.2.2017 hallituksen esitysluonnoksesta uudeksi tieliikennelaiksi ja eräksi siihen liittyviksi laeiksi LVM/417/03/2013

Yleistä

Ratkaisutoimintaa helpottaa se, että kulloinkin kysymyksessä olevaa asiaa koskevat säännökset löytyvät helposti ja että ne on kirjoitettu yksiselitteisesti. Nyt kysymyksessä olevaan hallituksen esitysluonnokseen tieliikennelaiksi ja eräksi siihen liittyviksi laeiksi ehdotetaan koottavaksi tieliikenteessä käyttäytymisen säännöt. Helsingin käräjäoikeus puoltaa käytettyä lainsäädäntötapaa ja uskoo sen tuovan jatkossa helpotusta ratkaisutoimintaan niin tien päällä kuin tuomioistuimissakin.

Hallituksen esitysluonnoksen mukaan yksittäisten säännösten määrää on tarkoitus kokonaisuudessa vähentää ja säännöksiä täsmentää, yksinkertaistaa sekä nykyaikaistaa. Tavoitteet toteutetaan hyvin hallituksen esitysluonnoksessa.

Helsingin kärjäoikeudella ei ole pääosin lausuttavaa ehdotuksessa esitettävistä säädösmuutoksista. Kärjäoikeus puoltaa ehdotettuja muutoksia ja keskittyy omassa lausunnossaan ottamaan kantaa liikennevirhemaksuun ja sen määräämiseen.

#### Tieliikennelakiin sisällytettävät määritelmät

On tarpeellista, että sellaisten tieliikenteen perusasioiden kuin risteyksen ja liikenneympyrän käsitteet määritellään lain tasoisesti. Hallituksen esitysluonnoksessa täydennetään lainsäädännön puute tältä osin. Myös tien määritelmää on tarpeen laajentaa käsittämään moottorikelkkatien määritelmä.

Nykyteknologian myötä on tullut tarpeelliseksi pohtia myös sitä kysymystä, kuka kuljettaa ajoneuvoa. Hallituksen esitysluonnoksessa päädytään jättämään kuljettajan määritelmä avoimeksi. Kysymys ajoneuvon kuljettajasta on ollut tuomioistuimissa ratkaisun kohteena muun muassa niissä rattijuopumus tapauksissa, joissa kuljettajaa ei ole saatu verekseltään kiinni. Lisäksi oikeuskäytännössä on ollut ratkaistavana tilanteita, joissa on jouduttu määrittelemään, millainen toiminta voi rattijuopumusrikoksissa olla rikoslain asianomaisessa rangaistussäännöksessä tarkoitettua ajoneuvon kuljettamista. Oikeuskäytännössä on katsottu matkustajan kuljettaneen ajoneuvoa, kun tämä on yhtäältä käyttänyt ajoneuvon hallintalaitetta ja toisaalta sanottu käyttäminen on vaikuttanut ajoneuvon kulkuun (ks. KKO:2007:78). Ajoneuvojen uusi teknologia tuo vääjäämättä tuomioistuimien ratkaisutoimintaan uudenlaisia näytöllisiä ongelmia mietittäessä sitä, kuka ajoneuvoa on kuljettanut. On ymmärrettävää, ettei ajoneuvon kuljettajaa haluta määritellä ja sitoa lain soveltajan käsiä ajoneuvojen teknisen kehityksen mennessä vuosi vuodelta eteenpäin. Määrittelemättömyydestä kuitenkin saattaa seurata ratkaisutoimintaan näytöllisiä ongelmia. Oikeuskäytäntö ohjaa ratkaisutoimintaa vasta myöhemmässä vaiheessa, minkä vuoksi yksittäisille henkilöille voi aiheutua kohtuuttomiakin kustannuksia ajoneuvon teknisten ominaisuuksien selvittämisessä. Kärjäoikeus esittää harkittavaksi, tulisiko ajoneuvon kuljettaja määritellä laissa jo tässä kokonaisuudistuksessa.

#### Tieliikennelakiin sisältyvät suositukset

Voimassa olevaan tieliikennelakiin on sisältynyt suositukset polkupyöräilijän ja sen matkustajan suojakypärän käytöstä sekä jalankulkijan heijastimen käytöstä. Säännöksiin ei ole sisältynyt mitään sanktioita. Kärjäoikeus pitää kannatettavana, ettei tällaisia sanktioimattomia säännöksiä sisällytetä

esitettyyn tieliikennelakiin eikä niiden käytön laiminlyönti näin olen myöskään tule oikeudenkäynnin kohteeksi.

Suojakypärän ja heijastimen käyttöä tulee edistää muunlaisin toimin, kuten valistuskampanjoin, eikä lainsäädännöllisin toimin.

## Liikenne rikkomus ja seuraamusjärjestelmä

Hallituksen esitysluonnoksessa esitetään, että vähäisistä liikenne rikkomuksista määrättäisiin hallinnollisessa menettelyssä liikennevirhemaksu tai ajoneuvo kohtainen liikennevirhemaksu. Maksun määräisi useimmiten poliisi. Esityksen mukaan liikennevirhemaksun oikaisua pyydetäisiin maksun määränneeltä viranomaiselta ja oikaisuvaatimukseen annettuun ratkaisuun haettaisiin muutosta ensin hallinto-oikeudelta ja vielä korkeimmalta hallinto-oikeudelta, jos se päättää ottaa asian käsiteltäväkseen myöntäen asialle valitusluvan.

Esitysluonnoksen mukaan luovutettaisiin siis lievemmissä rikkeissä rikesakkoihin ja sakkomenettelyyn perustuvasta järjestelmästä. Käräjäoikeuden arvioin mukaan liikennevirhemaksumenettelyyn kuuluvien asioiden osalta on mahdollista kenenkään oikeusturvaa vaarantamatta keventää prosessia esitetyllä tavalla. Liikennevirhemaksun määrääminen on sakkomenettelyä selkeämpi seuraamusjärjestelmä ja on omiaan poistamaan niitä ongelmia, joita sakkomenettelyn soveltamisen alkuvaiheessa on havaittu. Esitetty seuraamusjärjestelmä on lähtökohtaisesti kannatettava ja sen peruste hyväksyttävä.

Esitetty virhemaksu olisi rikesakon kaltainen kiinteä maksu, joka vaihtelisi teon ja teon moitittavuuden mukaan 20 – 400 euron välillä. Ylinopeuksien osalta virhemaksu määrättäisiin, jos ylitys olisi enintään 30 kilometriä tunnissa. Tätä suuremmissa ylinopeuksissa määrättäisiin päiväsakkoja. Säännökset virhemaksusta ovat selkeät. Liikennevirhemaksun määrääminen on menettelynä yksinkertaisempi kuin päiväsakkoina määrättävä seuraamus.

Nyt esitetty liikennevirhemaksu ja sen muutoksenhakujärjestelmä muuttaa liikenne rikkomuksien seuraamusjärjestelmää oleellisesti siirtämällä asioiden käsittelyn hallinnolliseen menettelyyn ja yleisistä tuomioistuimista hallintotuomioistuihin. Käräjäoikeus pitää luontevana, että hallinnollisessa menettelyssä annettuun ratkaisuun haetaan muutosta hallinto-oikeudelta. Tieliikenteessä tapahtuvat vähäiset rikkomukset eivät esityksen mukaisesti kuulu rikosoikeudellisen seuraamusjärjestelmän piiriin. Käräjäoikeus ei näe estettä sille, etteikö hallinnollisessa menettelyssä voitaisi käsitellä ja ratkaista oheisseuraamuksena ajokielto vaatimuksia. Hallinto-oikeudet ovat tähänkin mennessä käsitelleet poliisimiehen määräämiä ajokielto asioita. Lisäksi käräjäoikeus toteaa, että oikeusministeriön asettama sakkomenettelyn laajentamistyöryhmä on mietinnössään 1.12.2016 esittänyt, että toimivalta ajokielto seuraamusten määräämiseen siirrettäisiin kaikilta osin poliisille.

Esityksessä ajoneuvokohtaisen liikennevirhemaksun määräämisestä ehdotetaan sovellettavaksi käännettyä todistustaakkaa, jolloin rikokseen syyllistyneelle asetetaan velvollisuus myötävaikuttaa oman asiansa selvittämiseen. Periaate poikkeaa oikeudenkäymiskaaren 17 luvun 1 §:n 2 momentin säännöksestä, jonka mukaan rikosasiassa kantajan tulee näyttää toteen ne seikat, joihin hänen vaatimuksensa nojautuvat. Käräjäoikeus viittaa hallituksen esitysluonnoksen sivuilla 156 – 159 lausuttuun ja pitää hyväksyttävänä suhteellisuusperiaate huomioon ottaen sitä, että ajoneuvon omistajan tai haltijan on esitettävä todennäköisiä syitä vastuusta vapautuakseen.

Käräjäoikeus katsoo, että liikennevirhemaksun käyttöönotto on suunniteltava hyvin ja menettelystä on jaettava riittävästi informaatiota ennen käyttöönottoa sekä menettelyn soveltamisen aikana. Käräjäoikeuden lainkäytössä löytyy lukuisia esimerkkejä siitä, että yksittäiselle kansalaiselle rikesakkomenettely ja rangaistusvaatimusmenettely ja menettelyn vastustaminen annetuista ohjeista huolimatta aiheuttaa sekaannusta. Sekaannusta on ollut omiaan lisäämään edellä mainittujen menettelyjen lisäksi käyttöön otettu sakkomenettely. Sakkomenettelyn osalta on käynyt ilmi, että muutoksenhakukeinoista on joissakin tapauksissa annettu virheellinen muutoksenhakuohjeus. Tästä on aiheutunut lisää sekaannusta ja tuomioistuimille lisätyötä sekä yksittäisen kansalaisen asian käsittelylle viivästymistä. Ennen nyt esitetyn lain voimaan tuloa liikennevirhemaksua soveltavat virkamiehet ja tuomarit on koulutettava ja heidän käytössään olevat työkalut (lomakkeet, muutoksenhakuohjeet ym. ) saatettava ajan tasalle.

Käräjäoikeus huomauttaa, että esitetty liikennevirhemaksu suosii suurituloisia, joilla virhemaksun määrä olisi selvästi pienempi kuin päiväsakkoina määrättävä seuraamus. Viimeksi mainittu järjestelmä on välillä johtanut kohtuuttomana pidettäviin seuraamuksiin liikennesakasioissa.

Lisäksi käräjäoikeus huomauttaa, että rikesakkoasian käsittelystä yleisissä tuomioistuimissa ei peritä tuomioistuinmaksulain mukaista maksua. Sen sijaan tuomioistuinmaksulain 6 §:n mukaan hallinto-oikeudessa tai korkeimmassa hallinto-oikeudessa asiansa vireille panneelle henkilölle määrätään hallinto-oikeudessa 250 euron suuruinen ja korkeimmassa hallinto-oikeudessa 500 euron suuruinen tuomioistuinmaksu. Maksu on omiaan heikentämään asianosaisen mahdollisuutta saada asiansa ratkaistuksi muutoksenhakuasteessa ja omiaan heikentämään asianosaisen oikeusturvaa. Oikeusturva voi heikentyä myös siitä syystä, ettei vähäisistä liikennesakkomuksista suoriteta esitutkintaa.

Kuten edellä on lausuttu, niin tieliikenteen vähäiset rikkomukset eivät esityksen mukaisesti kuuluisi jatkossa rikosoikeudellisen seuraamusjärjestelmän piiriin. Tästä seuraisi, että käräjäoikeuksissa käsiteltävien asioiden laatu kaventuisi ja myös määrä laskisi. Käytännössä tämä tarkoittaisi sitä, että tuomioistuinharjoittelua suorittavien käräjänotaareiden ratkaistavat rikosasiat vähenisivät käräjäoikeudessa. Muutos olisi otettava huomioon käräjänotaareiden tuomioistuinharjoittelun sisältöä suunniteltaessa.

## Keskeiset ehdotukset

Käräjäoikeudella ei ole huomautettavaa tieliikennelain tieliikenteen periaatteisiin, liikennesääntöihin, liikenteen ohjaukseen eikä ajoneuvon käyttämiseen.

Lausunnon ovat valmistelleet käräjätuomarit, osaston johtajat Jaana Niemitalo ja Jaana Helander.

Helsingissä, huhtikuun 3 päivänä 2017.

Laamanni      Tuomas Nurmi

Nurmi Tuomas  
Helsingin käräjäoikeus

Inkinen Jaana  
Helsingin käräjäoikeus

