

Oikeusministeriö

oikeusministerio@om.fi

Viite: Lausuntopyyntö 9.11.2015, OM/28/41/2015

Asia: Lausuntopyyntö päivä-, rike- ja yhteisösakon korottamista koskevasta hallituksen esitysluonnoksesta

Oikeusministeriö on pyytänyt lausuntoa hallituksen esitysluonnoksesta, jossa esitetään sakkojen korottamista hallitusohjelmaan perustuvina julkisen talouden välttämättöminä sopeutustoimina. Ehdotuksen mukaan päiväsakkojen rahamäärät korotettaisiin noin kaksinkertaisiksi sillä poikkeuksella, että alimman päiväsakon määrän nousisi 50 %:lla 9 euroon. Rikesakon suurin rahamäärä korotettaisiin 200 eurosta 400 euroon. Yhteisösakon vähimmäismäärä nousisi 850 eurosta 2500 euroon ja enimmäismäärä 850 000 eurosta 2 500 000 euroon.

Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry (myöh. SKAL) esittää lausuntoon seuraavaa:

Kuten esitysluonnoksessakin on mainittu, sakkojärjestelmällä pyritään rikollisuuden sääntelyyn ja ennaltaehkäisyyn. Ennaltaehkäisevyys riippuu rangaistusten ankaruutta enemmän kiinnijäämisriskistä ja rankaisemisen todennäköisyydestä. Rangaistusten kiristämällä ei yleensä ole selkeää vaikutusta rikollisuuden määrään. Esityksen ensisijaisena tavoitteena onkin hallitusohjelman mukaisesti kasvattaa sakoista valtiolle saatavia tuloja. Samalla on todettu, etteivät kansalaisten tulotason nousu, rahanarvon aleneminen tai rikollisuustilanteen kehitys edellytä em. toimenpiteitä nyt esitetyssä laajuudessa. Korotusten perustana ovat nimenomaan hallituksen päättämät julkisen talouden välttämättömät sopeutustoimet.

Huomionarvoista on, että päivä- ja rikesakkoja määrätään lukumääräisesti eniten liikenne rikoksista. Suurin osa em. sakoista määrätään tuomioistuimen ulkopuolella. SKAL katsoo, että mikäli esitys hyväksytään, on ensisijaisen tärkeää varmistaa, että eri rikosten ja rikkomusten rangaistavuuden perusteet ovat täsmällisiä ja tarkkarajaisia ja seuraamusten suuruus on kohtuullinen suhteessa tekkoon. Tätä edellyttää myös rikosoikeudellinen suhteellisuusperiaate. Yhdenvertaisuusperiaate vaatii lisäksi samanlaisilta tapauksilta samanlaista ja erilaisilta tapauksilta erilaista kohtelua, jotta yksilön oikeusturva toteutuu asianmukaisesti.

Vaikka ulkomaiset tulot rinnastettaisiin esityksen mukaan Suomessa verotettaviin tuloihin, käsityksemme mukaan ulkomaisten tulojen selvittäminen on käytännössä haastavaa. Näin ollen vaarana on, että suomalaisen tienkäyttäjän rangaistustaso muodostuu huomattavasti ulkomaista tienkäyttäjää ankarammaksi. Tämä on omiaan aiheuttamaan kilpailun vääristymää ammattiliikenteessä.

SKAL:n näkemys on, etteivät esitetyt perusteet sakkojen korottamiselle ole kestäviä ja tasapuolisia. Muutos kohdistuisi voimakkaasti tieliikenteen rikoksiin ja rikkomuksiin korottaen niistä annettavia rangaistuksia huomattavasti. Toimenpiteellä korostettaisiin liikenne rikosten ja -rikkomusten moitittavuutta suhteessa yhteiskunnan muuhun rikollisuuteen. Tällaisen muutoksen tekeminen puhtaasti valtiontaloudellisista syistä ei mielestämme ole perusteltua. Esityksen poikkeuksellisista perusteista johtuen esitämme, että hallituksen esitys aikanaan käsiteltäisiin perustuslakivaliokunnassa.

Haluamme lisäksi tuoda esiin, että tässä yhteydessä tulisi huomioida myös meillä oleva tieliikennelainsäädännön kokonaisuudistus, jossa arvioidaan mm. edellytyksiä hallinnollisten sanktioiden käyttöalan laajentamiselle. Mikäli sakkojärjestelmää kiristettäisiin nyt esitetyllä tavalla korottamalla käytännössä huomattavasti tieliikenne rikosten ja -rikkomusten sanktioita, olisi ensisijaisen tärkeää samalla arvioida, mistä tieliikennelain vastaisista teoista ja laiminlyönneistä voitaisiin antaa hallinnollinen sanktio rikosoikeudellisen seuraamuksen sijasta. Näkemyksemme mukaan kaikki liikenteen rikkomuksista määrättävät rikesakot tulisi muuttaa hallinnollisiksi seuraamuksiksi. Lisäksi tulisi arvioida, mitkä sakko-

järjestelmän piiriin kuuluvista lievistä liikenneriikkomuksista olisivat siirrettävissä hallinnollisen sanktiojärjestelmän piiriin.

Esitysluonnoksessa on tuotu esiin, että päivä- ja rikesakkojen rahamäärien korotuksella on vaikutusta erityisesti liikenneturvallisuuteen. Kuitenkaan selvää näyttöä esimerkiksi ylinopeuksien vähentymisestä tällä perusteella ei ole ollut esitettävissä kotimaisen eikä ulkomaisen tutkimustiedon nojalla. SKAL toteaa, että liikenneturvallisuuden edistäminen on ensiarvoisen tärkeä tavoite, mutta seuraamusten korottamista suurempi merkitys tulisi antaa valvonnan tehostamiselle ja tätä kautta kiinnijäämisriskin kasvattamiselle.

Helsingissä 4.12.2015

Kunnioittaen,

Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry



Iiro Lehtonen

Toimitusjohtaja



Hanna-Liisa Hammarén

Neuvontalakimies