Eduskunnan lakivaliokunnalle

LAUSUNTO PÄIVÄ-, RIKE – JA YHTEISÖSAKON KOROTTAMISESTA

HE 1/2016 vp laeiksi rikoslain 2a ja 9 luvun muuttamisesta sekä pysäköinninvalvonnasta annetun lain 3 §:n muuttamisesta

Hallituksen alkuperäisenä tavoitteena oli kolminkertaistaa rikesakot 1.1.2015 tasoon verrattuna. Sinänsä positiivista on, että nyt esitetään ainoastaan 2,5 kertaisia rikesakkoja. Tämäkin tavoite on silti kriminaalipoliittisesti väärä, sillä valtion fiskaaliset tavoitteet eivät ole kriminaalipoliittisesti hyväksyttävä peruste rangaistusjärjestelmien laatimiseen. Kriminaalipoliittisesti sakon ankaruutta tärkeämpää on ylläpitää riittävää kiinnijäämisriskiä.

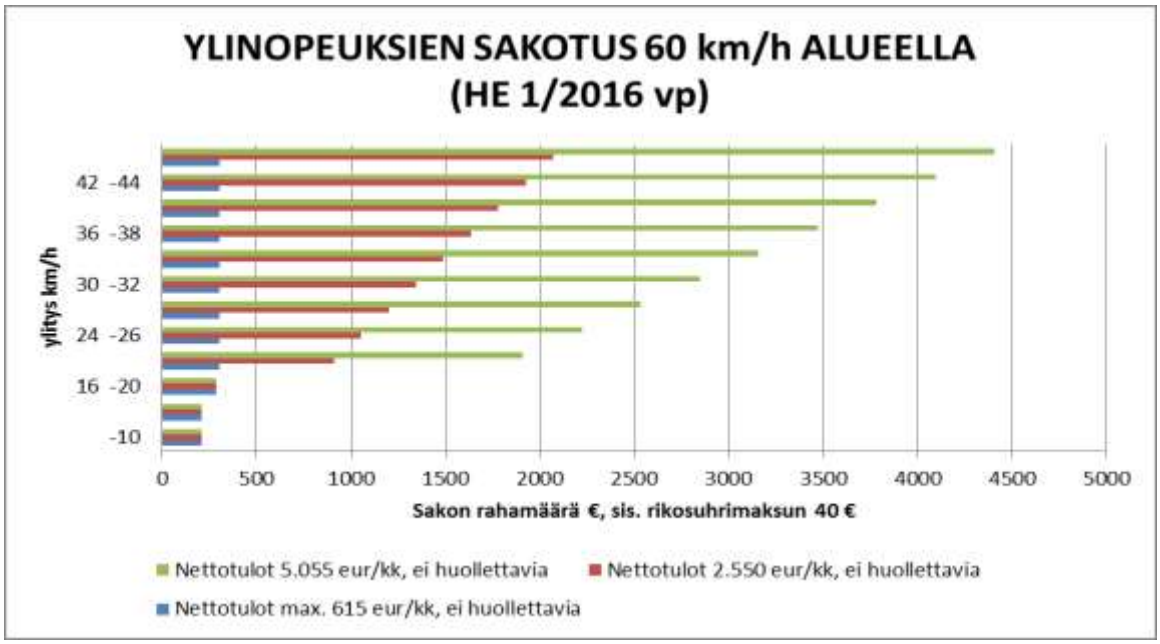
Kuten esityksessä todetaan, suurin osa rangaistusmääräys- ja rikesakoista määrätään tieliikenteen rikkomuksista. Tieliikenteestä määrättävät rangaistusmääräyssakkojen keskimääräinen rahamääräkin on suurempi kuin muista rikoksista. Esityksen vaikutusten vertailuissa ei ole otettu huomioon 1.1.2016 voimaan tullutta rikosuhrimaksua. Tieliikennerikosten sakotusjärjestelmän ongelmat eivät ole sakon pienuudessa vaan aivan muualla:

1. Liikenteen kansainvälistyminen ja EU-rikosoikeuden kehitys asettavat paineita rangaistusjärjestelmien yhtenäistämiseen, mikä merkitsisi erityisesti kiinteiden rahasakkojen soveltamisalueen laajentamista. On mahdollista, että suomalainen päiväsakkoseuraamus todettaisiin yksittäisessä tapauksessa kohtuuttomaksi ja jäisi toisessa EU-maassa täytäntöön panematta.

2. Rangaistusmääräysmenettelyssä käsiteltävien tapausten valtaosan muodostavat liikennerikkomukset ja näistä jälleen ylivoimaisen osan ajonopeusrikkomukset. Tämä johtuu siitä, että kiinteähintaisin rikesakoin sovitettavien ylinopeustapausten yläraja on meillä erittäin alhainen, vain 20 km/h, kun vastaava raja Länsi-Euroopan muissa maissa on pääsääntöisesti 40 - 60 km/h.

3. Merkittäväkin ylinopeus saattaa johtua hyvin vähäisestä tarkkaamattomuudesta esim. nopeusrajoituksen muuttuessa alhaisemmaksi, jolloin lain mukainen seuraamus on itse tekoon nähden kohtuuton. Ongelma on myös siinä, ettei liikenneympäristö aina tue alhaista nopeusrajoitusta. Tämän vuoksi useissa Euroopan maissa määrätään kiinteitä rahasakkoja jopa yli 70 km/h ylinopeuksiin asti.

4. Rikesakkojärjestelmän ja päiväsakkojärjestelmän sovittaminen toisiinsa johtaa alemmilla tuloluokilla sakotettavien kohdalla ns. muuttumattoman sakon alueeseen. Rikesakon kaksinkertaistaminen laajensi tätä muuttumattoman sakon aluetta eikä päiväsakkojen korotus kovinkaan paljon tilannetta muuta. Ylemmillä tuloluokilla 1 km/h nopeuden lisäys 20 km/h ylinopeudesta 21 km/h nopeuteen aiheuttaa sakon moninkertaistumisen.



Alinta tulotasoa koskeva ns. muuttumattoman sakon alue päättyi 31.8.2015 asti voimassa olleen lainsäädännön perusteella nopeusrajoituksesta riippuen 32 - 35 km/h ylinopeuksiin. Hallituksen esitys jatkaisi sitä n. 50 km/h ylinopeuksiin asti. Tämä heikentää rangaistusjärjestelmän yleistä hyväksyttävyyttä eikä toteuta rangaistusteoreettista periaatetta, jonka mukaan vakavammasta rikkomuksesta tulisi seurata vakavampi rangaistus.

Kansainvälisestä kehityksestä ja ulkomaisesta lainsäädännöstä

Hallituksen esitykseen sisältynyt (s. 9 – 11) katsaus eräiden Euroopan valtioiden sakkojärjestelmistä on jätetty varsinaisesta hallituksen esityksestä pois ja sisällytetty liitteisiin. Kaikissa tarkastelluissa maissa valtaosa liikenteen sakkoseuraamuksista määrätään kiinteinä rahasakkoina järjestelmän nimestä riippumatta.

Saksa (1.5.2015)

Nopeuden ylitys	Taajamassa	Taajaman ulkopuolella
enintään 10 km/h	15 €	10 €
11 - 15 km/h	25 €	20 €
16 - 20 km/h	35 €	30 €
21 - 25 km/h	80 €	70 €
26 - 30 km/h	100 €	80 €
31 - 40 km/h	160 €	120 €
41 - 50 km/h	200 €	160 €
51 - 60 km/h	280 €	240 €
61 - 70 km/h	480 €	440 €
yli 70 km/h	680 €	600 €

Ruotsi

Nopeuden ylitys	Taajamassa	Taajaman ulkopuolella
enintään 10 km/h	2 000 SEK	1 500 SEK
11 - 15 km/h	2 400 SEK	2 000 SEK
16 - 20 km/h	2 800 SEK	2 400 SEK
21 - 25 km/h	3 200 SEK	2 800 SEK
26 - 30 km/h	3 600 SEK	3 200 SEK
31 - 35 km/h	4 000 SEK	3 600 SEK
36 - 40 km/h	4 000 SEK	4 000 SEK
41 - 50 km/h	syyttäjälle	4 000 SEK
51 → km/h	syyttäjälle	syyttäjälle

Kiinteätä sakkoa sovelletaan Ruotsissa 50 km/h, Saksassa jopa yli 70 km/h nopeuden ylitykseen asti ja esim. Tanskassa ilman rajoitusta. Ylinopeusrikkomuksissa kiinteät sakot on kaikissa maissa porrastettu todetun ylinopeuden mukaan, Saksassa myös ajoneuvon laadun perusteella.

Tavoitteista ja keskeisistä ehdotuksista

Rikoslain 2a luvun 2 §:n 1 momentin mukaan päiväsakon on oltava kohtuullinen sakotettavan maksukykyyn nähden. säännöksen 2 momentissa säädetään sitten, mitä on pidettävä kohtuullisena päiväsakon rahamääränä. Jos samasta teosta määrätään sakko, rikosuhrimaksu ja ajokielto, kokonaisseuraamus saattaa yksittäistapauksissa johtaa kohtuuttomuuteen, jota säännöksessä ei oteta huomioon. Ottaen huomioon, että nyt päiväsakon rahamäärä kaksinkertaistetaan, olisikin aiheellista tässä lisätä säännöksen 2 momenttiin sana ”yleensä”, jolloin 2 momentin ensimmäinen lause alkaisi seuraavasti:

*”Kohtuullisena päiväsakon rahamääränä on **yleensä** pidettävä …”*

Myös itse sakotusmenettelyllä on olennainen merkitys järjestelmän toimivuuden kannalta. Rikesakkomenettelyssä poliisin ei tarvitse selvittää sakotettavan tuloja. Rikesakon soveltamisalueen laajentaminen mahdollistaisi suuremmassa määrin ehdollisen rikesakkomenettelyn käytön. Päiväsakkoja käytettäisiin käytännössä vain ilmeistä piittaamattomuutta osoittavissa liikenneturvallisuuden vaarantamisrikoksissa. Samalla tulisi päiväsakon rahamäärälle asettaa katto, kuten Ruotsissa.

Esityksen vaikutusten arviointi

Sakkojen rahamäärän korottaminen, sakotuskynnyksen mahdollinen alentaminen ja rikosuhrimaksu tulevat merkittävästi lisäämään tienkäyttäjien kokemaa rangaistuksen riskiä. Etenkin ammattimaisessa liikenteessä toimiville kuljettajille, kauppaedustajille sekä muille, joiden toimeentulo on riippuvainen ajo-oikeudesta, ajokiellon aiheuttama sanktiokumulaatio tekee kokonaisseuraamuksen kohtuuttoman ankaraksi ja usein perheen toimeentuloa vakavasti uhkaavaksi. Ammattikuljettajien stressi ajo- ja lepoaikasäännösten noudattamisessa lisääntyy väistämättä. Nykyinen toistuviin rikkomuksiin perustuva ajokielto kohtelee samalla ankaruudella vakavampia ja lievempiä rikkomuksia, minkä vuoksi maassamme tulisi ehdottomasti ottaa käyttöön rikkomusten vakavuus huomioon ottava virhepistejärjestelmä.

Korotukset vaikuttavat heikentävästi niiden kotitalouksien asemaan, jotka joutuvat sakotuksen kohteeksi. Sakkojärjestelmän kehittäminen edellyttäisi rikesakon soveltamisalueen laajentamista Ruotsin esimerkin mukaisesti. Vireillä olevan tieliikennelainsäädännön yhteydessä olisi luontevaa säätää myös valtaosin tieliikennerikkomuksia koskevasta sakotus- ja ajokieltojärjestelmästä. Rangaistusmääräys- ja rikesakon tarkistamiseksi riittäisi tässä vaiheessa pelkästään rahan arvon muutosta vastaavan korjauksen tekeminen sakkojen rahamääriin

Esityksen riippuvuus muista esityksistä

Eduskunta on jo vuonna 2010 hyväksynyt lain, jolla nykyisten rikesakko- ja rangaistusmääräysmenettelyjen rinnalle tuotiin poliisin sakkomääräysmenettely. Tämä asiantuntijoiden kohtalaisen voimakkaasti arvostelema laki ei ole vielä voimassa ja sen kumoamisella helpotettaisiin valtion tietojärjestelmien (Vitja ja AIPA) uusimista ja saataisiin kenties vielä huomattavia säästöjäkin.

Yhteenveto

Noin ¾ rangaistusmääräyssakoista ja yli 90 % rikesakoista perustuu tieliikenteen rikkomuksiin ja niistä suurin osa on ylinopeusrikkomuksia. Muita EU-maita ankarampi sakotusjärjestelmä koetaan yleisesti epäoikeudenmukaisena ja korkeita ylinopeussakkoja saatettaisiin yksittäistapauksissa pitää Euroopan unionin perusoikeusasiakirjan 49 artiklan 3 kohdan vastaisina. Mikäli lakiesitys laajasta asiantuntijoiden vastustuksesta huolimatta hyväksytään, eduskunnan tulisi vähintäänkin edellyttää, että hallitus tieliikennelainsäädännön yhteydessä valmistelee rikesakkojärjestelmän laajentamista ja virhepistejärjestelmän käyttöön ottoa koskevat lakiesitykset.

Liikenneoikeusyhdistys ry



Risto Tuori

puheenjohtaja