OM 4/41/2016

OM/LAVO/lainsäädäntöneuvos Ville Hinkkanen 23.10.2017

Eduskunnan liikenne- ja viestintävaliokunnalle

Viite: Asiantuntijapyyntö 18.10.2017 (LiV ti 24.10.2017 klo 12.00)

Vastine hallituksen esityksestä 103/2017 vp annettujen lausuntojen johdosta (sakkomenettelyn laajentaminen)

Sisällys

1 Ajokieltotoimivallan siirto poliisille ja ajokieltomenettely....2
2 Väliaikainen ajokielto....6
3 Tietojärjestelmät....8
4 Voimaantulo....11
5 Soveltamiskäytännön yhtenäisyys....11
6 Koulutus ja resursointi....12
7 Ajokiellon pituus ja muu aineellinen sääntely....13
8 Sakkojen taso....13

Oikeusministeriön käytössä on ollut sisäministeriön, Poliisihallituksen, Liikenteen turvallisuusviraston, Auto- ja Kuljetusalan Työntekijäliitto AKT ry:n, Autoliikenteen Työnantajaliitto ry:n, Autoliitto ry:n, Linja-autoliitto ry:n, Suomen Paikallisliikenneliitto ry:n, Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry:n, Suomen Taksiliitto ry:n ja Liikenneturvan lausunto.

Lausunnoista ilmenee, että suurin osa lausunnonantajista hyväksyy ehdotuksen perusratkaisut. Eräät lausunnonantajat esittävät kuitenkin muun muassa ajokieltoihin liittyviä tietojärjestelmiä koskevia kehitysehdotuksia tai kritisoivat tuomioistuinten roolin pienentämistä. Lisäksi lukuisat lausunnonantajat tekevät esityksiä, jotka koskevat ajokieltoja koskevaa aineellista sääntelyä tai joissa ehdotetaan ajokieltomenettelyn kehittämistä esitystä laajemmin.

Oikeusministeriö katsoo, että hallituksen esitystä on lausuntojen valossa pidettävä edelleen perusteltuna. Ministeriö ehdottaa kuitenkin harkittavaksi, että liikenne- ja viestintävaliokunta kiinnittäisi huomiota siihen, että esityksen toimeenpanon kannalta on tärkeää, että Liikenteen turvallisuus-

Käyntiosoite	Postiosoite	Puhelin	Faksi	Sähköpostiosoite
Eteläesplanadi 10 HELSINKI	PL 25 00023 VALTIONEUVOSTO	02951 6001	09 1606 7730	oikeusministerio@om.fi

virasto, Poliisihallitus ja oikeushallinto *toteuttavat ensi vaiheessa nykyisiin tietojärjestelmiin ne muutokset, jotka ovat lainsäädännön muutosten johdosta välttämättömiä* (ks. jäljempänä vastineen s. 9—10).

Seuraavassa esitetään oikeusministeriön yksityiskohtaiset kannanotot lausunnoissa esitettyihin huomautuksiin siltä osin kuin ne koskevat hallituksen esitykseen sisältyviä ehdotuksia. Liikenne- ja viestintäministeriö ottaa kantaa omaa toimialaansa koskeviin kysymyksiin erillisessä lausunnossa. Lausunnonantajien huomioita ei ole toistettu siltä osin kuin lausunnonantajat ovat ilmoittaneet kannattavansa esityksen hyväksymistä tai lausunnoissa tuetaan tai toistetaan esityksen ehdotuksia tai argumentaatiota.

1 Ajokieltotoimivallan siirto poliisille ja ajokieltomenettely

Poliisihallitus katsoo, että ajokieltotoimivallan siirto on kritiikille altis eikä sillä olla saavuttamassa hallituksen esityksessä mainittuja tavoitteita kokonaisuudessaan. Poliisihallituksen mukaan muutoksen alkuperäisenä tavoitteena oli, että ajokieltoasiat käsiteltäisiin siellä, missä valtaosa ajokieltorikoksistakin käsitellään. Tuomioistuimen käsiteltäväksi jäävän noin 12 000 ajokieltorikoksen osalta esitettyyn malliin liittyy haasteita. Tämän ryhmän siirtämisellä saavutettavat hyödyt vaikuttavat kyseenalaisilta ja lähinnä päätöslinjan yhtenäisyyteen eikä prosessin tehokkuuteen tai taloudellisuuteen liittyviltä. Muutoksen alkuperäisenä tavoitteena on ollut prosessin sujuvoittaminen ja byrokratian vähentäminen, mutta vaikutukset vaikuttavat osin päinvastaisilta. Poliisihallituksen mukaan ei voida nähdä asianosaisten oikeusturvan näkökulmasta myönteisenä kehityksenä, että asianosainen joutuu asioimaan kahdessa viranomaisessa ja käymään kahta eri prosessia.

Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry ei pidä tarkoituksenmukaisena, että ajokielto ja teosta annettava rangaistus määrätään toisistaan erillään. Liitto katsoo, ettei poliisilla tulisi olla oikeutta määrätä ajokieltoa sen jälkeen, kun tuomioistuin on jo arvioinut tekoa ja siitä annettavaa rangaistusta. Tuomioistuimen tulisi itse tehdä myös ajokieltoa koskeva päätös osana teon kokonaisarviointia ja -rangaistusta.

Oikeusministeriö toteaa, että esityksen valmistelussa on huolellisesti harkittu erilaisia vaihtoehtoja ajokieltoa koskevan toimivallan järjestämiseksi (ks. HE:n s. 29—39).

Valmistelussa on tarkasteltu muun muassa päätöksenteon järjestämistä, toimivaltaratkaisun suhdetta Euroopan ihmisoikeussopimukseen ja perustuslakiin sekä käytännön toi-

meenpanoon liittyviä seikkoja kuten tietojärjestelmiä ja henkilöresursseja.

Hallituksen esityksen perusteluista ilmenee (s. 38—39), että ehdotettu malli täyttää parhaiten valtiosääntöoikeudelliset reunaehdot ja sillä saavutetaan ajokieltoja koskeva yhtenäinen muutoksenhaku. Uudistus parantaisi ajokieltojärjestelmän johdonmukaisuutta, ja lisäksi sen voidaan arvioida edistävän seuraamuskäytännön yhdenmukaisuutta ja virtaviivaistavan ajokieltoprosessia. Malli olisi linjassa myös pääministeri Juha Sipilän hallituksen strategisen ohjelman digitalisaatiota ja säädösten sujuvoittamista koskevien tavoitteiden kanssa.

Jos yleisille tuomioistuimille jätettäisiin ajokieltoja koskevaa toimivaltaa, olisi ajokiellon hallinnollinen luonne vaikeasti perusteltavissa. Jos ajokieltoja määrättäisiin lisäksi sakkomenettelyssä, olisi menettelyyn lisättävä sellaisia hallintoasian käsittelyn oikeusturvatakeita, jotka syyttäjän olisi epätarkoituksenmukaista toteuttaa ja jotka muutoksenhakutien osalta olisivat keinotekoisia.

Muun muassa näistä hallituksen esityksessä tarkemmin selostetuista syistä hallituksen esitystä on tältä osin pidettävä perusteltuna.

Autoliitto ry:n mukaan esityksen perusteena ja tavoitteena ovat ensisijaisesti valtiontaloudelliset syyt ja tavoitteet. Puhtaasti oikeudellisista lähtökohdista katsottaessa ehdotukset ovat liiton mukaan vieraita elementtejä oikeudenmukaisessa tuomioistuinmenettelyssä.

Oikeusministeriö toteaa, että esityksen tavoitteena on mahdollistaa tuomioistuinten keskittyminen ydintehtäviinsä siten, että entistä useampia selviä ja yksinkertaisia rikosasioita käsitellään sakkomenettelyssä asianosaisten oikeusturvaa vaarantamatta. Epäillyn suostumuksen osalta tavoitteena on keventää sääntelyä niin, ettei se olisi omiaan rajoittamaan sakkomenettelyn käyttöä vaan turvaisi epäillyn mahdollisuudet valita menettely, jossa häntä koskevaa asiaa käsitellään. Lisäksi tavoitteena on parantaa epäillyn oikeusturvaa ja muutoksenhakumahdollisuuksia. (Ks. HE:n s. 28.) Esityksellä ei ole valtiontaloudellisia tavoitteita.

Auto- ja Kuljetusalan Työntekijäliitto AKT ry pitää erittäin tärkeänä sitä, että ammattikuljettajan kohdalla ajokieltoa harkittaessa huomioidaan kiellon vaikutuksen erityinen merkittävyys ammattikuljettajan koko elämänkaaren osalta. Ajokieltoa ja sen kestoa harkitsevan viranomaisen tulee kyetä toimimaan laajanäkökulmaisesti ja ottamaan huomioon jokaisen tapauksen kohdalla tilanteen kokonaisuus. Tämä edellyttää ajokieltoa määräävälle taholle riittävää ymmärrystä kaikista asiaan liittyvistä seikoista. Näistä syistä liitto ei voi työntekijän oikeusturvan toteutumisen kannalta hyväksyä ajokieltojen määräämistä ilman oikeuden päätöstä.

Oikeusministeriö toteaa, että sekä rikossyyte että ajokieltoa koskeva ratkaisu voidaan aina saattaa tuomioistuimen käsiteltäväksi, jos epäilty niin haluaa. Rikossyyte käsitellään automaattisesti rikosasioiden käsittelyjärjestyksessä käräjäoikeudessa, jos epäilty ei anna sakkomenettelyyn suostumustaan. Epäilty voi lisäksi saattaa ajokieltoa koskevan päätöksen muutoksenhakuteitse hallinto-oikeuden ratkaistavaksi. Menettely tarjoaa siten rikoksesta epäillylle liiton edellyttämät oikeusturvakeinot.

Oikeusministeriö kiinnittää lisäksi huomiota siihen, että ajokiellon välittömät vaikutukset ammattikuljettajan mahdollisuuksiin harjoittaa ammattiaan tai tehdä työtään liittyvät lähtökohtaisesti jo väliaikaiseen ajokieltoon, jota koskevaan ensi vaiheen päätöksentekoon esityksessä ei ehdoteta muutoksia. Poliisi määräisi vakavimmista liikennerikoksista epäillyt välittömästi väliaikaiseen ajokieltoon kuten nykyisinkin. Ajokieltotoimivallan siirrolla tuomioistuimilta poliisille ei siten olisi vaikutusta työnteon edellytyksiin. Sitä vastoin rattijuopumuksesta epäiltyjen ammattikuljettajien asema ja oikeuden saatavuus paranisi, koska asiat voitaisiin pääsääntöisesti käsitellä nykyistä nopeammin sakkomenettelyssä. Lisäksi väliaikainen ajokielto voitaisiin ehdotetun ajokorttilain 72 §:n säännöksen nojalla määrätä päättymään jo ennen tuomioistuimen ratkaisun antamista, mikä parantaisi epäillyn tilannetta niissä tapauksissa, joissa asia käsitellään tuomioistuimessa.

Poliisihallitus katsoo, että poliisi tarvitsee 30 henkilötyövuotta hoitaakseen sille siirrettäväksi suunnitellut ajokieltoasiat voimassa olevan lainsäädännön mukaisessa menettelyssä. Kun poliisin lupahallinnon maksut-

toman toiminnan henkilötyövuoden hinta on noin 47 000 €, tarkoittaa lisäys arviolta 1,4 miljoonan euron lisärahoituksen tarvetta vuosittain.

Oikeusministeriö viittaa hallituksen esityksen sivuilla 52—53 todettuun ja sisäministeriön lausuntoon liikenne- ja viestintävaliokunnalle. Vaikutusarvioinnin perusteet on selvitetty yksityiskohtaisesti hallituksen esityksessä. Hallituksen esityksen todelliset vaikutukset poliisille selviävät kuitenkin vasta lain voimaantulon jälkeen, ja poliisin resursseja tarkastellaan säännönmukaisesti vuosittain osana julkisen talouden suunnitelman ja valtion talousarvion valmistelua.

Autoliitto ry:n mukaan Saksassa ja Ruotsissa ajokielto määrätään vasta lainvoimaisen tuomion jälkeen, mikä on liiton mukaan tuomitun oikeussuojan näkökulmasta parempi käytäntö.

Oikeusministeriö toteaa, että Saksassa ja Ruotsissa on Suomen tapaan käytössä väliaikainen ajokielto, joten ajo-oikeuden haltija saattaa olla käytännössä ilman ajo-oikeutta lopulliseen ajokieltoa koskevaan ratkaisuun asti. Ajo-oikeuden haltijan oikeusaseman kannalta on eduksi se, että lopullista ajokieltoa koskeva ratkaisu tehdään jo ensimmäisen syyksi lukevan ratkaisun perusteella. Jos ajokielto määrättäisiin vasta lainvoimaisen ratkaisun jälkeen, saattaisivat väliaikaiset ajokiellot pidentyä huomattavasti.

Autoliitto ry:n mukaan ajokieltojen alkaminen ennen niiden perusteena olevien rikosten lainvoimaista toteamista on Suomessa oikeusturvaongelma. Liitto viittaa blogikirjoitukseen Asianajotoimisto Actas Oy:n verkkosivuilla (www.actas.fi/blog/2016/09/11/oikeusturvan-aukko-ajokieltoasioissa/). Mainitussa kirjoituksessa ongelmaksi nähdään se, että henkilö voidaan määrätä väliaikaiseen ajokieltoon, vaikka epäily tai syyte myöhemmin osoittautuu perusteettomaksi, ja että rangaistusvaatimuksen vastustaminen voi johtaa pidempään ajokieltoon.

Oikeusministeriö toteaa, että väliaikainen ajokielto on ajo-oikeuteen kohdistuva turvaamistoimi. Se on tämän vuoksi määrättävä jo rikosta koskevan epäilyn perusteella. Jos teosta ei kuitenkaan nosteta syytettä, syyte hylätään tai jos ajokielto määrätään ehdollisena, on poliisin ajokorttilain 72 §:n 4 momentin (ehdotetun 5 momentin) 1 kohdan mukaan viipymättä palautettava ajokortti ja ilmoitettava ajo-oikeuden

jatkumisesta. Väliaikaista ajokieltoa ei siten voida sen tavoitteet huomioon ottaen pitää ongelmallisena.

Rangaistusvaatimuksen vastustamisen osalta kirjoitus käsittelee aikaisempaa, sittemmin kumottua rangaistusmääräysmenettelyä, jonka on korvannut uusi sakkomenettely. Sakkomenettelyssä rangaistusvaatimuksia ei enää vastusteta, vaan rangaistusmääräykseen voi hakea muutosta käräjäoikeudelta. Koska ajokielto määrätään näissä tapauksissa jo alkuperäisen syyksi lukevan ratkaisun eli sakkomenettelyssä syyksi luetun rikoksen perusteella, ei muutoksenhaku enää viivästytä ajokieltoasian käsittelyä. Jos epäilty ei anna sakkomenettelyyn suostumustaan, käsitellään rikosasia käräjäoikeudessa rikosasioiden tavanomaisessa käsittelyjärjestyksessä. Jos käsittely kestää pitkään, voisi poliisi ehdotetun ajokorttilain 72 §:n säännöksen nojalla määrätä väliaikaisen ajokiellon päättymään.

Kirjoituksessa käsitellyistä ongelmista ensimmäinen on siten poistunut uuden sakkomenettelyn käyttöönoton myötä ja toinen ratkeaa, jos nyt käsiteltävänä oleva hallituksen esitys hyväksytään.

Poliisihallituksen mukaan ajokiellon pituutta arvioitaessa olisi tarpeellista tietää, mikä osa useammasta teosta määrätystä sakko- tai vankeusrangaistuksesta on seurausta ajokieltorikoksesta ja mikä jostakin muusta rikoksesta. Tätä ei eritellä tuomiossa.

Oikeusministeriö toteaa, ettei yhteisen rangaistuksen määrääminen välttämättä edellytä eri rikosten osuuden tarkkaa erittelyä. Jos rangaistusta ei eritellä, eivät tuomioistuimet voi itsekään perustaa ajokieltoharkintaa tällaiselle erittelylle. Tuomioistuimet ilmoittavat kuitenkin ratkaisuissaan usein muun muassa sen, mitä rikoksista on pidettävä ankarimmin rangaistavana päärikoksena. Lisäksi poliisin käytössä on tarkka syyksi luettu teonkuvaus. Poliisin on siten perustettava ajokieltoharkintansa vastaaviin tosiseikkoihin, joihin tuomioistuinkin voi sen nykyään perustaa.

2 Väliaikainen ajokielto

Poliisihallitus toteaa, että poliisilta kuluu jatkossa ajokieltoa koskevan päätöksen tekoon arviolta kuukausi tuomioistuimen tekemän päätöksen

jälkeen. Asianosaisen näkökulmasta tämä on haastavaa, koska suurimmassa osassa tapauksia hän on tämän kuukauden ajan väliaikaisessa ajokiellossa. Käytännössä tämä tarkoittaa Poliisihallituksen mukaan sitä, että jatkossa suurempi osa ajokieltoon määrättävistä henkilöistä on väliaikaisessa ajokiellossa pidemmän aikaa kuin määrättävä ajokiellon pituus tulisi olemaan.

Oikeusministeriö toteaa, että väliaikaisen ajokiellon kesto on nykyään ollut ongelmallinen lähinnä rattijuopumuksen perustunnusmerkistössä, jossa keskimääräinen käsittelyaika rikosilmoituksesta käräjäoikeuden ratkaisuun on noin 4,5 kuukautta (Tuomioistuinten työtilastot, 2016) ja keskimääräinen ajokiellon pituus noin 8 kuukautta (ks. HE:n sivu 7). Jos käsittelyaika yksittäistapauksessa ylittää ajokiellon pituuden, joutuu tuomioistuin toteamaan väliaikaisen ajokiellon riittäväksi seuraamukseksi.

Koska rattijuopumuksen perustunnusmerkistön täyttävät rikokset siirtyisivät pääsääntöisesti käsiteltäväksi sakkomenettelyssä, määrättäisiin ajokielto niissä olennaisesti nykyistä nopeammin. Esitys siis pikemminkin vähentäisi tapauksia, joissa väliaikainen ajokielto ylittää varsinaisen ajokiellon pituuden.

Esitys siirtäisi ajokiellon määräämistä jonkin verran myöhemmäksi niissä tapauksissa, jotka käsiteltäisiin edelleen käräjäoikeuksissa (esimerkiksi törkeä rattijuopumus ja törkeä liikenneturvallisuuden vaarantaminen). Käräjäoikeuksissa käsiteltäisiin kuitenkin jatkossa lähinnä rikoksia, joista määrättävä ajokielto on niin pitkä, ettei viiveellä ole olennaista merkitystä. Esimerkiksi törkeästä rattijuopumuksesta määrättävän ajokiellon pituus on keskimäärin 12,4 kuukautta.

Oikeusministeriö kiinnittää lisäksi huomiota siihen, että esityksen yhteydessä ajokorttilain 72 §:ään ehdotetaan lisättäväksi säännös, jonka mukaan poliisi voisi määrätä väliaikaisen ajokiellon päättymään, jos tähän on esimerkiksi rikosasian käsittelyn kesto huomioiden painava syy ja ajokieltoon liittyvä rikosasia on vireillä tuomioistuimessa.

Autoliitto ry:n mukaan koska poliisi ei voi päättää väliaikaista ajokieltoa ennen kuin asia on vireillä tuomioistuimessa, voi pääasian vastustaminen tai valittaminen johtaa täysin samanlaisessa teossa ankarampaan ajokiel-

toon. Tämä ei ole liiton mukaan hyväksyttävää. Liiton mukaan väliaikaisen ajokiellon voimassaolo on ongelmallinen erityisesti niissä tapauksissa, joissa esitutkinta ja tuomioistuinkäsittely venyvät pitkiksi useiden kuukausien prosesseiksi ja lopputuloksena tuomitaan seuraamus, joka ei olisi ollut väliaikaisen ajokiellon perusteeksi riittävä. Näissä tapauksissa ajokielto, joka erityisesti ammattikuljettajien osalta on taloudellisesti ankarampi kuin itse sakko, on kärsitty ennen sen perusteen lainvoimaista tutkimista. Menettelyssä tulisi entistä paremmin huomioida epäillyn selvitys ja vaatimukset ennen väliaikaisen ajokiellon määräämistä. Osittainen oikeussuojakeino olisi määrätä väliaikaiselle ajokiellolle takaraja, jolla turvattaisiin epäillyn oikeussuoja asian pitkittyessä. **Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry:n** mukaan muutoksessa pitää estää ne kohtuuttomat tilanteet, joissa kuljettaja on määrätty väliaikaiseen ajokieltoon, rikosasian käsittely viivästyy ja lopulta syyte väliaikaisen ajokiellon aiheuttaneesta teosta hylätään.

> **Oikeusministeriö** kiinnittää huomiota siihen, että esityksen yhteydessä ajokorttilain 72 §:ään ehdotetaan lisättäväksi säännös, jonka mukaan poliisi voisi määrätä väliaikaisen ajokiellon päättymään, jos tähän on esimerkiksi rikosasian käsittelyn kesto huomioiden painava syy ja ajokieltoon liittyvä rikosasia on vireillä tuomioistuimessa. Esitys korjaa siten lausunnonantajien esille tuoman ongelman, eikä esimerkiksi väliaikaisen ajokiellon kestoa koskevalle sääntelylle ole tarvetta.

Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry ehdottaa, että poliisi ei saisi määrätä väliaikaista ajokieltoa, jos on syytä epäillä, että teon seuraamuksena on ehdollisena määrättävä ajokielto.

> **Oikeusministeriö** toteaa, että ehdotetun ajokorttilain 72 §:n 2 momentin mukaan jos esitutkinnan perusteella on ilmeistä että ajokielto määrätään ehdollisena, poliisi voi määrätä väliaikaisen ajokiellon päättymään jo ennen ajokieltopäätöksen tekemistä. Yhdistyksen ehdottamalle säännökselle ei siten ole tarvetta.

3 Tietojärjestelmät

Poliisihallitus toteaa, että ajokieltoasian käsittelyä varten tarvittavien tietojen saamiseen liittyy olennaisia haasteita, koska poliisilla ei ole ajokieltoasioiden käsittelyä varten asiankäsittelyjärjestelmää, vaan päätöksenteko tapahtuu täysin paperiprosessissa. Poliisihallitus toteaa myös, että tuomioistuimet eivät kykene toimittamaan tietojärjestelmistä sähköisessä

muodossa kaikkea ajokieltoasian käsittelyä varten tarvittavaa tietoa (tuomion perustelut).

Liikenteen turvallisuusvirasto Trafi huomauttaa, että tällä hetkellä ajoneuvoliikennerekisteriin tulee tieto lainvoimaisista tuomioistuimen päätöksistä, mikä saattaa kestää muutamia kuukausia. Koska ratkaisutiedon pitää tulla välittömästi poliisin tietoon, ei hallituksen esityksessä ehdotettua menettelyä voida rakentaa Trafin tietojärjestelmien varaan. Tällä hetkellä Trafiin tulevat ratkaisutiedot eivät myöskään sisällä tarkempaa tietoa ratkaisun sisällöstä, mitä poliisi tarvitsee ajokieltopäätöstä tehdessään. Trafin mukaan ehdotetun menettelyn toimivuus edellyttää, että tuomioistuimen, syyttäjän ja poliisin välille rakennetaan tarvittavat tietojärjestelmäyhteydet, jolla tarvittavien ratkaisutietojen vastaanottaminen viipymättä varmistetaan.

Myös **Suomen Taksiliitto ry:n** mukaan tietojärjestelmien yhteentoimivuuteen ja tiedonkulkuun on kiinnitettävä riittävää huomiota. Esimerkiksi tiedon ajokiellon määräämisen pohjana olevan ratkaisun muuttumisesta on tultava ajokieltoasian käsittelijälle viivytyksettä. **Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry** kannattaa muutosehdotusten vaikutusten tarkkaa kokonaisarviointia. On varmistettava, että muutokset ovat tarkoituksenmukaisia myös tietojärjestelmien mahdolliset laajat muutostarpeet huomioiden sekä poliisin ja syyttäjälaitoksen resurssit huomioiden.

Oikeusministeriö toteaa, että esityksen valmistelussa on käyty läpi vaikutukset tietojärjestelmiin sekä tiedonsaantioikeuksia ja ilmoituksia koskeviin säännöksiin.

Esityksen toteuttaminen edellyttää eräitä muutoksia ajokieltoihin liittyviin tietojärjestelmiin. Esityksen voimaantulo ei edellytä esimerkiksi esityksessä kuvattua laajempaa asianhallintajärjestelmää, vaan ensi vaiheessa tarkoituksena on toteuttaa olemassa oleviin järjestelmiin uuden lainsäädännön edellyttämät vähimmäismuutokset.

Seuraamusratkaisuista tarvitaan ensinnäkin palautetieto, joka käynnistää ajokieltomenettelyn. Liikenteen turvallisuusviraston ylläpitämään ajoneuvoliikennerekisteriin tallennetaan jo nykyisin tiedot syyksi luetuista liikennerikoksista ja järjestelmä välittää poliisille jo nykyisin palautetiedon rikoksista, joiden johdosta on käynnistettävä toistuvia rikkomuksia koskeva ajokieltoharkinta. Tätä tiedonvälitystä on tarpeen laajentaa siten, että poliisille ilmoitetaan järjestelmän kautta

kaikista ajokieltoon johtavista rikoksista. Tarvittaessa tietojen toimittamista oikeushallinnolta Liikenteen turvallisuusvirastolle voidaan nopeuttaa. Myös muutoksenhakua koskevat tiedot on välitettävä poliisille. Lisäksi poliisi tarvitsee pääsyn syyksi lukevien ratkaisujen tarkempiin sisältöihin. Tämä toteutetaan siten, että Oikeusrekisterikeskus avaa poliisille käyttöliittymän tarvittaviin oikeushallinnon tietojärjestelmiin.

Oikeusministeriö korostaa, että esityksen voimaanpanon kannalta on tärkeää, että asianomaiset viranomaiset toteuttavat nämä vähimmäismuutokset tietojärjestelmiin mahdollisimman ripeästi. Mahdolliset laajemmat tietojärjestelmien kehittämishankkeet on suunniteltava ja resursoitava erikseen, eikä niitä tule kytkeä nyt käsiteltävänä olevan esityksen voimaantuloon.

Liikenteen turvallisuusviraston mukaan esityksen yhteydessä olisi järkevää pohtia, miten ajokieltomenettely saataisiin mahdollisimman yksinkertaiseksi, automaattiseksi ja kustannustehokkaisiin tietojärjestelmäratkaisuihin perustuvaksi. Koska virasto ei ole toimivaltainen viranomainen seuraamusjärjestelmän osalta, tulisi prosessin hallinnointi rakentaa kokonaan poliisin tietojärjestelmiin.

Oikeusministeriö toteaa, että esityksessä ei ehdoteta muutoksia ajo-oikeuksiin liittyvää rekisterinpitoa koskeviin perusratkaisuihin. Esityksessä ehdotettujen muutosten toteuttaminen ei myöskään edellytä tätä. Jos poliisihallinnossa aletaan kehittää uutta ajokieltoja koskevaa asianhallintajärjestelmä, on rekisterilainsäädäntöä tarkasteltava mainitun järjestelmän suunnittelun yhteydessä.

Sisäministeriö toteaa, että tietojärjestelmien muutostyöt edellyttävät lisäresursointia poliisille.

Oikeusministeriö toteaa, että tietojärjestelmien mahdollisesti edellyttämät resurssit käsitellään julkisen talouden suunnitelman sekä talousarvioiden ja lisätalousarvioiden yhteydessä. Sisäministeriö on työryhmämietinnöstä antamassaan lausunnossa todennut, että tarvittavat lisäresurssit ja asianhallintajärjestelmän tarkempi kustannusarvio täsmentyvät myöhemmin. Lausunnossa todetaan, että tietojärjestelmähankkeiden rahoitus voi olla tarpeen huomioida esi-

merkiksi (vuoden 2018) lisätalousarvioiden yhteydessä. Tietojärjestelmien kustannuksista ei ole toistaiseksi tarkempaa arviota kuin mitä hallituksen esityksessä on kuvattu, joten kysymystä resursseista ei ole mahdollista tässä yhteydessä arvioida tarkemmin.

4 Voimaantulo

Poliisihallitus toteaa, että voimaantulo olisi järkevintä sitoa samaan aikatauluun tieliikennelain kokonaisuudistuksen kanssa, koska ajokieltoasioiden tietojärjestelmän selvitystyö on sidottu tähän uudistukseen. **Liikenteen turvallisuusviraston** mukaan muutos edellyttää lisäselvitystä avoinna olevien tietojärjestelmäratkaisuiden osalta. Tämän jälkeen on mahdollista arvioida kustannuksia ja aikataulua tarkemmin.

Oikeusministeriö toteaa, että esityksen valmistelussa on arvioitu mahdollisuuksia liittää voimaantulo esimerkiksi poliisin uuden asianhallintajärjestelmän (PATJA) valmistumiseen tai tieliikennelain kokonaisuudistuksen voimaantuloon. Poliisin asianhallintajärjestelmän käyttöönotto on kuitenkin siirtynyt tarkemmin määrittelemättömään ajankohtaan eikä tieliikennelainkaan voimaantulosta ole tarkkaa tietoa. Voimaantulon sitominen näihin ei siten ole perusteltua. Uudistuksen voimaantulo ei myöskään edellytä yhdistämistä muihin hankkeisiin.

5 Soveltamiskäytännön yhtenäisyys

Autoliikenteen työnantajaliitto ry:n, **Linja-autoliitto ry:n** ja **Suomen paikallisliikenneliitto ry:n** mukaan olennaisinta on varmistaa paikkakunnasta riippumaton, yhdenmukainen seuraamuskäytäntö sekä rattijuopumusten rangaistusten ja ajokieltojen pituuden osalta että ajokorttilain 67 §:ssä tarkoitetun ehdollisen ajokiellon määräämistilanteiden osalta. **Suomen Taksiliitto ry:n** mukaan on panostettava ajokieltoja koskevan soveltamiskäytännön tosiasialliseen yhtenäisyyteen. Tällä hetkellä käytännössä on alueellista vaihtelua. Liiton mukaan tulisi harkita päätösten keskittämistä poliisin liikenneturvallisuuskeskukseen. **Autoliitto ry:n** mukaan poliisin toimiminen ajokieltoviranomaisena edellyttää yhdenmukaista ja keskitettyä toimintamallia, jossa koko maahan saadaan samat prosessit ja toimintatavat, joiden pohjana on vallitseva oikeuskäytäntö.

Oikeusministeriö toteaa, että rikoksiin liittyviä seuraamuksia määrättäessä on kiinnitettävä erityistä huomiota perustus-

lain 6 §:ssä turvattuun yhdenvertaisuusperiaatteeseen ja seuraamuskäytännön yhtenäisyyteen. Yhtenäisyys varmistetaan muun muassa koulutuksen ja koko maata koskevien yhtenäisten ohjeiden avulla.

6 Koulutus ja resursointi

Auto- ja Kuljetusalan Työntekijäliitto AKT ry:n mukaan uudistus tulee huomioida poliisin koulutuksessa ja resursoinnissa. **Suomen Taksiliitto ry:n** mukaan suostumuksen merkityksen ymmärtämiseen on panostettava ja tämä vaatii koulutukseen ja ohjeistukseen riittäviä resursseja. **Suomen Taksiliitto ry:n** mukaan jos ajokieltoja koskevaa päätöksentekoa ei keskitetä, on koulutukseen panostettava erityisesti. **Autoliitto ry:n** mukaan ajokieltotehtävien hoitaminen edellyttää poliisille riittävää oikeudellista koulutusta ja järjestelmien yhteensovittamista. **Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry:n** mukaan valtuuksien käyttäjien asiantuntemuksesta, valvonnasta ja vastuusta on huolehdittava asianmukaisesti.

Oikeusministeriö toteaa, että esityksen voimaanpano edellyttää koulutusta erityisesti poliisissa. Esityksessä on alustavasti arvioitu, että uudistus edellyttää noin kahden tunnin koulutusta noin 7 000—8 000 henkilölle, mistä aiheutuu noin 500 000 euron kertaluonteinen kustannus.

Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry pitää tärkeänä, että uuteen malliin siirryttäessä korostetaan asianosaisen kuulemisen merkitystä ja edellytetään, että poliisilla on tosiasiassa riittävät mahdollisuudet ottaa huomioon seikat, joilla on merkitystä ajokieltopäätöksen tekemiseen kussakin yksittäistapauksessa.

Oikeusministeriö toteaa, että ehdotuksen mukaan ajokorttilakiin lisättäisiin kuulemisesta nimenomainen säännös (ajokorttilaki 76 a §:n 2 momentti), joka täydentäisi hallintolain yleisiä säännöksiä. Kuulemiseen liittyvää menettelyä on selostettu tarkemmin myös esityksen perusteluissa. Ajokieltopäätöksen kannalta merkityksellisiin seikkoihin ei ehdoteta esityksessä muutoksia. Poliisi saisi tiedon syyttäjän tai tuomioistuimen ratkaisun tarkasta sisällöstä oikeushallinnon tietojärjestelmästä.

7 Ajokiellon pituus ja muu aineellinen sääntely

Auto- ja Kuljetusalan Työntekijäliitto AKT ry katsoo, että harkinnassa tulee huomioida ajokiellon merkityksen laajamittaisuus ammattikuljettajille. Pahimmillaan voi käydä niin, että ajo-oikeuden hetkellinen menettäminen varsin vähäisestäkin rikkeestä johtaa siihen, ettei ammattikuljettaja enää voi harjoittaa ammattiaan pysyvästi. Liiton mukaan ajokiellon vaikutusta ammattikuljettajien asemaan tulee painottaa poliisin harkintavallan käytössä siten, ettei ammattikuljettajien elinkeinon harjoittamisen oikeus kohtuuttomasti vaarannu. **Suomen Taksiliitto ry:n** mukaan erityisesti ammattiliikenteen näkökulmasta on olennaista, että ajokieltojärjestelmä on johdonmukainen, oikeudenmukainen ja kohtuullinen. On huomioitava ajokiellon raskaampi vaikutus ammattiliikenteen toimijoihin. **Autoliikenteen työnantajaliitto ry:n** ja **Suomen paikallisliikenneliitto ry:n** mukaan muutokset eivät saa johtaa rattijuopumusrikosten rangaistusten lievenemiseen, ajokieltojen lyhenemiseen tai ehdollisten ajokieltojen määräämisperusteiden laventamiseen nykyisestä. Myös **Liikenneturva** pitää tärkeänä, että muutos ei johtaisi käytännössä ajokieltojen lyhentymiseen.

> **Oikeusministeriö** toteaa, että esityksessä ei ehdoteta muutoksia liikennerikoksia tai ajokieltoja koskevaan aineelliseen sääntelyyn kuten rangaistusten ankaruuteen, ajokieltojen pituuteen tai ehdollisten ajokieltojen määräämisperusteisiin. Ajokieltojärjestelmän laajempi kehittäminen kuuluu liikenne- ja viestintäministeriön toimialaan.

Auto- ja Kuljetusalan Työntekijäliitto AKT ry esittää huomioita työttömyysturvaan liittyvistä näkökohdista.

> **Oikeusministeriö** toteaa, että esityksessä ei ehdoteta muutoksia työsuhteita eikä työttömyysturvaa koskevaan lainsäädäntöön. Esityksellä ei ole myöskään näitä koskevia vaikutuksia.

8 Sakkojen taso

Autoliitto ry toteaa, että jos sakkojen korotukset muilla kuin oikeudellisilla perusteilla nousisivat uudestaan esiin, samalla tulisi arvioida sakkomenettelyprosessin soveltuvuus korotettujen seuraamusten käsittelyyn.

> **Oikeusministeriö** toteaa, että eduskunnassa on vireillä sakkojen korottamista koskeva hallituksen esitys 1/2016 vp. Esityksen säätämisjärjestysperusteluissa on arvioitu ehdotettu-

ja korotuksia myös siitä näkökulmasta, voidaanko korotettuja sakkoja määrätä tuomioistuimen ulkopuolisessa menettelyssä. Perustuslakivaliokunta on antanut esityksestä lausunnon (9/2016 vp), josta ilmenee että ehdotetut korotukset täyttävät suhteellisuuden vaatimukset ja mahtuvat oikeasuhtaisuuden osalta lainsäätäjän harkintamarginaalin piiriin.