Dan Frände

Rikos- ja prosessioikeuden professori

Helsingin yliopisto

Eduskunnan lakivaliokunnalle

Lausunto

HE 103/2017 vp: Hallituksen esitys eduskunnalle laeiksi sakon ja rikesakon määräämisestä annetun lain ja ajokorttilain muuttamisesta sekä eräiksi niihin liittyviksi laeiksi

Sakon ja rikesakon määräämisestä annetun lain (SML, 754/2010) mukainen menettely (sakkomenettely) rajoittuu, kuten jo nimikin sanoo, sakkoihin ja rikesakkoihin. Sakkoa voidaan määrätä teosta, johon sovelletaan rangaistussäännöstä, jossa ankarin rangaistus on sakkoa tai enintään kuusi kuukautta vankeutta (SML 1 § 1 mom. kohta 1). Rikesakko voidaan määrätä vain niistä rikoksista, jotka luetellaan laissa rikesakkorikkomuksista (986/2016). Tämä käy selville SML 1 §:n 1 momentin 2 kohdasta. SML 1 §:n 1 momentin 3 kohdassa säädetään, että myös enintään 1000 euron suuruinen menettämisseuraamus voidaan tuomita sakkomenettelyssä. Tästä seuraa, että muita seuraamuksia ei voida tuomita sakkomenettelyssä. Tällaisiin seuraamuksiin kuuluvat muun muassa yhteisösakko, metsästyskielto ja ajokielto.

Eri viranomaisten välinen toimivallan jako koskien sakkomenettelyä voidaan lyhyesti kuvata seuraavasti: Sakon määrää sekä poliisimies että syyttäjä (SML 3 § 2 §). Poliisimiehen toimivaltaa on kuitenkin rajattu. Hän voi määrätä korkeintaan 20 päiväsakon suuruisen sakon. Lisäksi rikkomuksen täytyy liittyä tiettyihin rikostyyppeihin, mm. tieliikennelain ja vesiliikennelain säännösten rikkomiseen. Jos nämä edellytykset eivät täyty, asia on vietävä syyttäjän ratkaistavaksi. Jos poliisimies määrää sakon, tätä kutsutaan ”sakkomääräykseksi”. Jos taas syyttäjä huolehtii määräyksen antamisesta, niin käytetään käsitettä ”rangaistusmääräys”.

Ajokielto muodostaa sakkomenettelyn tärkeimmän rajoituksen. Tätä voidaan pitää epärationaalisena, koska ajokieltoon johtavasta rattijuopumuksesta määrätään useimmissa tapauksissa sakkorangaistus. Suomessa yleisesti käytettyjen taulukkojen

mukaan syyttäjät vaativat matalimman promillerajan kohdalla aina 40 päiväsakkoa, tietenkin edellyttäen, että kysymys ei ole uusimistilanteista. Törkeässä rattijuopumuksessa asteikko alkaa 30 päivällä vankeutta ja 20 päiväsakolla oheissakkoina. Törkeä rattijuopumus ei kuulu sakkomenettelyn alaan, koska ankarin rangaistus ylittää 6 kuukautta vankeutta.

Jotta sellainen rattijuopumusrikos, josta seuraa sakkoa, voitaisiin käsitellä sakkomenettelyssä, nykyistä ajokiellon määräämisjärjestelmää on muutettava. HE 203/2017 käsittelee pohjimmaltaan tätä kysymystä. Samalla huolehditaan epäillyn sakkomenettelyn hyväksymisen yksinkertaistamisesta, mikä taas vaikuttaa muutoksenhakumenettelyyn.

Kuten edellä ilmeni, esityksen mukaan syyttäjän on ratkaistava rattijuopumuksesta määrättävä sakkorangaistus rangaistusmääräyksellä. Rattijuopumuksesta säädetyt rangaistukset eivät ole tieliikennelainsäädännössä vaan rikoslaissa. Rikoslain (RL) rikoksista poliisi voi ratkaista vain näpistyksen (RL 28:3) sakkomääräyksellä, edellyttäen että kysymys on enintään 20 päiväsakosta.

Suhtaudun kriittisesti esitykseen kahdessa kohtaa:

Ensinnäkin ja kuten edellä kävi selville, syyttäjät lähtevät nykyisin 40 päiväsakon rangaistusvaatimuksesta ”lievän” rattijuopumuksen osalta. Tiedämme kuitenkin, että rattijuopumus ei ole lievä rikos; myös lievä päihtymys voi aiheuttaa liikenteessä hyvin vakavia vaaroja ja vahinkoja. Nykyään rattijuopumuksesta määrättävä sakkorangaistus merkitsee sitä, että maksamattomat sakot pääsäännön mukaan johtavat sakon muuntorangaistukseen. Jos rattijuopumus siirretään sakkomenettelyyn, mahdollisuus sakon muuntorangaistukseen sulkeutuu pois. Tämä ilmenee RL 2a:6,4:sta ja siihen myös viitataan Hallituksen esityksessä säästönä.

Tätä ei voida pitää hyväksyttävänä kahdesta syystä. Kuten sanottu, rattijuopumus on vakava rikos, joka altistaa toiset henkilöt liikenteessä huomattaville riskeille. Kriminalisointi perustuu tosin ns. presumoidulle vaaralle, mutta tämä ei tee rikoksesta vähemmän vaarallista, vaan asia on pikemminkin päinvastoin. Rattijuopumus on moraalisesti hyvin paheksuttavaa, ja se, joka ei maksa sakkojaan, on tuomittava sakon muuntorangaistukseen. Muussa tapauksessa yleinen lainkuuliaisuus heikkenee. Lisäperusteena rangaistusmääräyksellä ratkaistavan rattijuopumuksen saattamiseksi rikokseksi, joka johtaa sakon muuntorangaistukseen, voidaan esittää se, että nykypäivän myymälänomistajat eivät anna suostumustaan näpistyksen käsittelemiseksi sakkomenettelyssä. Syynä tähän on tietenkin se, että tuomioistuimen määräämät sakot mahdollistavat sakon muuntorangaistuksen. Rattijuopumustapauksissa ei ole asianomistajaa, joka voisi estää sakkomenettelyn. Vain siinä tapauksessa, että tekijä on aiheuttanut liikenneonnettomuuden, asianomistaja voi estää sen, että asia ratkaistaan sakkomenettelyssä.

Mielestäni sakon muuntorangaistusta koskevia sääntöjä tulee muuttaa niin, että sakkomenettelyssä määrätyt sakot rattijuopumuksesta muunnetaan maksamattomien sakkojen osalta vankeudeksi. Tai sitten koko sakonmuuntojärjestelmä on kumottava.

Toiseksi: Esityksessä ehdotetaan, että ajokieltoseuraamukset siirretään kokonaisuudessaan poliisin ratkaistaviksi. Vaihtoehtoisena viranomaisena keskustellaan Trafista. Tulkintani mukaan poliisia ehdotetaan päätöksen tekeväksi viranomaiseksi ensi sijassa siksi, että on tarvittaessa helpompi järjestää suullinen kuulustelu ajoluvan tarpeellisuutta koskien. Tätä argumenttia vasten on kuitenkin punnittava yhdenvertaisuuden vaatimus. Keskusviranomainen on parempi vaihtoehto takaamaan sen, että kaikkia rattijuoppoja kohdellaan ajokiellon suhteen yhdenvertaisesti, Tiedämme, että ajokielto on yleensä rattijuopumuksen ankarin seuraamus. Kansalaisten oikeustajun on vaikea hyväksyä alueellisia eroavuuksia ajokiellon osalta.

Suullista kuulustelua koskevan argumentin osalta tarve siihen on mielestäni käytännössä aivan marginaalinen. Käräjäoikeuden nykyisessä suullisessa pääkäsittelyssä vaaditaan erilaisia lääkärien, työnantajien jne. kirjallisia todistuksia, jotta voitaisiin vaikuttaa ajokieltoon. Se, joka sitten olisi tyytymätön Trafin ajokieltoa koskevaan päätökseen, voi valittaa hallintotuomioistuimeen, joka ratkaisee asian yksinomaan asiakirjojen perusteella. Ilman, että olen tutustunut valtiopäiväasiakirjoihin, kun Ruotsissa Transportstyrelsistä tehtiin ajokorttiviranomainen, oletan, että pyrkimys yhdenvertaisuuteen painoi päätöksenteossa eniten.