Matti Tolvanen

Tieliikennelainsäädännön kokonaisuudistus ja rikosoikeuden yleiset opit

1 Mistä tässä kirjoituksessa on kysymys?

Nykyinen tieliikennelaki (267/1981, TLL) tuli voimaan 1.4.1982. Lakia ja siihen liittyvää lainsäädäntöä on muutettu useaan kertaan. Lainsäädännön kokonaisuudistusta on valmisteltu vuodesta 2013 alkaen liikenne- ja viestintäministeriön työryhmissä.[1] Tarkoituksena on antaa hallituksen esitys eduskunnalle tieliikennelaiksi ja siihen liittyväksi lainsäädännöksi vuoden 2017 syksyllä.

Liikennesäännöistä on säädetty pääosin tieliikennelaissa ja sen nojalla annetussa tieliikenneasetuksessa (182/1982). Tieliikenteen vankeusuhkaiset rikossäännökset ovat rikoslain 23 (39/1889, RL) luvussa. Liikenneturvallisuuden vaarantamisrikokset on säädetty keskeisesti blankosäänteleyllä niin, että rikossäännöksessä on viitattu tieliikenteen lainsäädäntöön. Tieliikennelaissa on muutamia rikossäännöksiä, keskeisimpänä niistä liikennerikkomuksen tunnusmerkistö (TLL 103 §). Liikennerikkomuksenkin tunnusmerkistö on muotoiltu viittaustekniikalla tieliikennelain muihin säännöksiin ja tieliikennelain nojalla annettuun lainsäädäntöön.

Tieliikennelain uudistus vaikuttaa blankosääntelyn vuoksi myös rikossäännöksiin, vaikka rikossäännösten muuttaminen ei ole ollut uudistuksen varsinainen tarkoitus. Tässä kirjoituksessa on ensi sijassa kysymys siitä, miten liikennesäännöt tulisi määritellä niin, että niiden soveltaminen rikossäännösten osana täyttäisi yleisille rikosvastuuehdoille asetettavat kriteerit. Toiseksi kysymys on myös siitä, mitä muutoksia tieliikennelain säätämisen yhteydessä olisi tehtävä erityisesti RL 23:1:n tunnusmerkistöön.

[1] Asettamispäätös 13.6.2013 LVM053:00/2013.

Miksi liikenneoikeus kiinnostaa rikosoikeutena? Kaikesta tilastoidusta rikollisuudesta liikennerikoksia (liikennerikkomukset mukaan luettuina) on lähes puolet.[2] Liikennerikoksista aiheutuu vuosittain merkittäviä henkilövahinkoja ja omaisuusvahinkoja. Liikennerikoksilla ja liikennesäännöillä on laaja henkilöllinen kosketuspinta: periaatteessa kuka tahansa voi tulla kysymykseen rikoksen tekijänä tai asianomistajana. Liikennerikoksiin liittyy toisinaan vaikeita näyttöpulmia ja laintulkintaongelmia. Liikennerikosten seuraamukset ovat monitahoisia ja ne vaikuttavat merkittävästi tuomittujen jokapäiväiseen elämään. Liikenteen valvonnan ja seuraamusten vaikuttavuudesta käydään vilkasta kansalaiskeskustelua ja niistä on olemassa runsaasti myös tutkittua tietoa.

2 Rikoslain yleiset opit tieliikenteen sääntelyn osana[3]

Yleiset opit ja rikoslain yleinen osa eivät ole käsitteellisesti sama asia, koska yleisiä oppeja ei ole rikoslaissa kattavasti määritelty, vaan ne ovat pitkälti lainopin ja oikeuskäytännön kehittämiä. Rikosoikeuden yleisiin oppeihin luetaan säännöt, jotka ovat yhteisiä kaikille tai ainakin useimmille rikoslajeille. Yleisiin oppeihin voidaan katsoa kuuluvan ainakin rikosoikeudelliset oikeusperiaatteet, teoriat (esimerkiksi tahallisuusteoriat), käsitejärjestelmä (sisältäen mm. rikoksen käsitteen), oikeuslähdeoppi ja oikeudelliset metodit. Rikosoikeuden yleisiin oppeihin kuuluvat niin ikään yleiset säännökset rikoksista, rangaistuksen määräämisestä ja eräistä muista rikoksen oikeusvaikutuksista.

Yleisissä opeissa voidaan erottaa toisistaan yleisen osan vastuuoppi ja seuraamusoppi. Yleisen osan vastuuoppi kattaa rikosvastuun yleisiä edellytyksiä koskevat kirjoitetut ja kirjoittamattomat säännöt ja periaatteet. Seuraamusopissa on kysymys seuraamuslajeista, seuraamuksen määräämisestä ja rangaistuksen täytäntöönpanosta.

Kaarlo Tuorin esittämässä jaottelussa yleiset opit sijoittuvat oikeuskulttuurin tasolle. Oikeuskäytännön ja lainopin normi- ja tulkintakannanotot puolestaan muodostavat oikeuden pintatason.[4] Yleisen osan säännöille ja periaatteille on ominaista, etteivät ne liity vain tiettyyn rikostunnusmerkistöön vaan ovat yhteisiä koko rikosoikeuden erityiselle osalle. Yleisten oppien avulla pyritään

---

2 Helsingin yliopisto, Kriminologian ja oikeuspolitiikan instituutti: Rikollisuustilanne 2015. Katsauksia 24/2016.

3 Ks. lähemmin *Jussi Tapani – Matti Tolvanen*: Rikosoikeuden yleinen osa. Vastuuoppi. Helsinki 2013 s. 9–12.

4 Kolmantena tasona on oikeuden syvärakenne, jolle perusoikeuksien heijastamat yhteiselämän lähtökohdat ovat sijoitettavissa. Ks. *Kaarlo Tuori*: Kriittinen oikeuspositivismi. Helsinki 2000 s. 163–216.

hahmottamaan rikosoikeudellisen järjestelmän perusrakenteita. Niiden avulla voidaan esittää yleisesti kaikille rikostyypeille ominaisia yhteisiä piirteitä ja rakenteita. Yleisten oppien avulla rikosoikeusjärjestelmä käy ymmärrettävämmäksi verrattuna siihen, että rikosoikeus esitettäisiin vain kokoelmana yksittäisiä säännöksiä. Yleisten oppien esityksen lähtökohtana on aina jokin esikäsitys (esimerkiksi jokin filosofinen oppijärjestelmä) siitä, millä tavoin rikos olisi jäsennettävä.

Oikeuskirjallisuudessa[5] on pohdittu, pitäisikö perinteistä jaottelua rikosoikeuden yleisiin oppeihin ja erityiseen osaan täsmentää niin, että toisistaan erotettaisiin varsinaiset rikosoikeuden yleiset opit ja erityisen osan yleiset opit. Rikosoikeuden varsinainen yleinen osa käsittäisi rikoslain voimassaoloa, yleisiä vastuuehtoja, syyksiluettavuutta ja oikeuttamisperusteita koskevat opit. Näin rajatuissa varsinaisissa yleisissä opeissa keskeisiä olisivat oikeusturvanäkökohdat sekä kysymys rangaistuksen ja ylipäätään rikosoikeudellisen järjestelmän oikeutuksesta, tarkoituksesta ja tavoitteista – toisin sanoen rikosoikeuden yleiset arvopäämäärät.

Rikosoikeuden erityisessä osassa ovat keskeisellä sijalla oikeushyvien suoja ja käyttäytymisnormit. Erityisen osan yleiset opit käsittelisivät erityisen osan tunnusmerkistöjen jakoa muun muassa seuraus- ja tekorikoksiin, vaarantamisrikosten jakoa abstraktisiin ja konkreettisiin vaarantamisrikoksiin, oikeushyväoppia, kausaalisuutta sekä jakoa deskriptiivisiin ja normatiivisiin tunnusmerkistötekijöihin. Kyseessä olisivat metasäännöt, joilla olisi kiinteä yhteys erityisen osan tunnusmerkistötyyppeihin.

Lähinnä opetuksellisessa mielessä voidaan puhua esimerkiksi vaarantamisrikosten yleisistä opeista, jolloin vaarantamisrikoksia tarkastellaan nimenomaan yleisten oppien näkökulmasta ja kysytään esimerkiksi, mitä on tuottamus vaarantamisrikoksissa. *Dan Frände* on käyttänyt tätä menetelmää vaarantamisrikoksia koskevissa kirjoituksissaan[6] ja rikoslain yleisen osan oppikirjassaan, jossa hän jakaa rikokset esitysteknisesti tahallisiin toimintarikoksiin, tuottamuksellisiin rikoksiin ja laiminlyöntirikoksiin sekä tarkastelee yleisiä oppeja erikseen kunkin kategorian sisällä.[7] Tieliikennelain uudistuksessa on tarkoitus kirjata yhteen lukuun tieliikenteen yleiset periaatteet, joista haettaisiin tulkintaapua liikennesääntöjen soveltamisen ongelmatilanteissa.

Yleiset opit ovat käyttökelpoinen keino systematisoida ja tulkita rikosoikeudellisia normeja. Yksittäinen rikosoikeuden normi on usein tulkittavissa ja ymmärrettävissä vain, jos sitä lähestytään sen yleisten oppien mukaisiin osiin

---

5 Ks. erityisesti *Klaus Tiedemann*: Zum Verhältnis von Allgemeinem und Besonderen Teil des Strafrechts. Teoksessa Raimo Lahti – Kimmo Nuotio (eds.): Criminal Law Theory in Transition. Finnish and Comparative Perspectives. Helsinki 1992 s. 280–289.

6 *Dan Frände*: Faredeliktens allmänna läror, Oikeustiede–Jurisprudentia 1994 s. 5–105.

7 *Dan Frände*: Yleinen rikosoikeus. Helsinki 2012.

systematisoituna. Erityisen osan tunnusmerkistöjä, myös niiden osana liikennesääntöjä, sovelletaan aina yhdessä yleisten oppien kanssa. Yleiset rikosvastuun ehdot ja rikostunnusmerkistöt ovat vuorovaikutuksessa keskenään. Liikennesäännöt ovat vaikuttaneet ja vaikuttavat osaltaan siihen, miten esimerkiksi vaarantaminen ja huolimattomuus hahmotetaan osana rikosvastuun yleisiä ehtoja.

Angloamerikkalainen yleisten oppien tutkimus on ollut käytännönläheistä ja kriminaalipoliittisesti suuntautunutta. Mannereurooppalainen keskustelu rikosoikeuden erityisen osan yleisistä opeista lähentää mannereurooppalaista lainoppia angloamerikkalaiseen. Toisaalta Englannissa ja Yhdysvalloissa on alettu korostaa yleisten oppien merkitystä rikoslainopin kehittämisessä.[8] Angloamerikkalainen tutkimus suuntautuu entistä abstraktisemmin ja mannereurooppalainen tutkimus entistä konkreettisemmin rikollisuuden ongelmaan.

Yleiset opit ovat aina käsillä tapahtumainkulkuja rikosoikeuden mittapuilla arvioitaessa. Ne muodostavat rikosoikeuden ”kovan ytimen”, jonka varaan rakentuvat erityisen osan tunnusmerkistöt ja niiden tulkinta. On kuitenkin paikallaan tähdentää, että kyseessä ovat *rikosoikeuden* yleiset opit, ja rangaistusvastuu voi perustua vain rikostunnusmerkistöihin. Yleisten oppien toimivuus mitataan viime kädessä erityisen osan tunnusmerkistöjä konkreettisiin tapahtumainkulkuihin sovellettaessa. On syytä korostaa rikosoikeuden erityisen osan merkitystä yleisen osan tulkinnassa. Monia keskeisiä yleisten oppien osia ei voida kerta kaikkiaan hahmottaa mielekkäästi, ellei tunneta konkreettisia soveltamistilanteita. Esimerkiksi vaaraa ja huolimattomuutta ei voida yleisellä tasolla määritellä pitämättä silmällä tiettyjä tunnusmerkistöjä ja niitä konkreettisia toimintoja, joissa vaaran tai huolimattomuuden katsotaan olevan relevanttia.

3 Rikosvastuu tieliikenteen ohjauskeinona

Tieliikenteen kriminaalipolitiikka on osa yleistä yhteiskunta- ja liikennepolitiikkaa. Liikennepolitiikan tavoitteiksi on perinteisesti määritelty a) tasavertaisten liikkumismahdollisuuksien turvaaminen, b) ympäristöstä huolehtiminen, c) liikenteen turvallisuuden parantaminen ja d) Suomen kansainvälisen kilpailukyvyn turvaaminen.[9] Liikennepoliittisessa päätöksenteossa on sovitettava

[8] Ks. esim. *George B. Fletcher*: Basic Concepts of Criminal Law. New York 1998 s. 7–24; *Paul H. Robinson*: Fundamentals of Criminal Law. Boston, New York, Toronto & London 1995 s. 32 ja 53–64 sekä *Andrew Ashworth –Jeremy Horder*: Principles of Criminal Law. Oxford 2013 s. 83–86. Rikoksen *rakennettakin* on alettu hahmottaa osin mannermaisen systematiikan suuntaan, ks. erityisesti *Paul H. Robinson*: Structure and Function in Criminal Law. Oxford 1997 s. 22–23.

[9] Ks. lähemmin *Matti Tolvanen*: Tieliikenteen käsikirja 2016. Helsinki 2016 s. 39–44.

nämä tavoitteet yhteen. Tämä on muistettava myös silloin, kun harkitaan tieliikennekäyttäytymisen rangaistavuutta.

Liikenneympäristö tulee suunnitella sellaiseksi, että inhimillisiä virheitä sattuu mahdollisimman vähän. Pitää myös pyrkiä rakentamaan liikenneympäristö niin, ettei inhimillinen virhe johda helposti onnettomuuteen. Liikenneympäristö pitäisi suunnitella niin, että onnettomuustilanteiden seuraukset olisivat mahdollisimman lieviä. Henkilövahinkoja voidaan edelleen lieventää huolehtimalla siitä, että terveydenhuoltojärjestelmä toimii onnettomuustilanteissa ripeästi ja asiantuntevasti. Liikenteen turvallisuuden edistäminen on yhteispeliä. Liikenteen valvonta, virheisiin puuttuminen ja rangaistukset pitävät yllä kansalaisten luottamusta siihen, että sääntöjä ei voi seuraamuksitta rikkoa.

Suomalaisessa kriminaalipolitiikassa on painotettu 1970-luvulta lähtien rikollisuudesta johtuvien kustannusten minimoimista ja oikeudenmukaista jakamista.[10] Viimeisten kahdenkymmenen vuoden aikana keskustelussa ovat korostuneet perus- ja ihmisoikeudet. *Laillisuusperiaate* on rikosoikeudessa keskeisin lainsäädäntöä ohjaava normi. Perustuslain (731/1999, PL) 107 §:ssä säädetään lakia alemman asteisten säädösten soveltamisrajoituksesta. Kyseinen säännös estää rikosoikeudellisen vastuun perustumisen asetukseen tai tätä alemman tasoisiin säädöksiin. Rikosoikeudellisen laillisuusperiaatteen (PL 8 § ja RL 3:1) sisältämä kirjoitetun lain vaatimus edellyttää toisin sanoen kriminalisoinnin perustuvan eduskunnan säätämään *lakiin*.

Kirjoitetun lain vaatimus ei kuitenkaan tarkoita sitä, että eri elämänalueita koskevan rangaistavan ja moitittavan menettelyn edellytykset ilmaistaisiin *pelkästään* rikoslaissa. Sen sijaan on hyvin tavallista, että rangaistavan menettelyn kuvaus ja rangaistusuhka erotetaan toisistaan, jolloin voidaan puhua *blankorangaistustekniikasta*. Rangaistusuhka eli blankorikossäännös sisältyy muodolliseen eduskuntalakiin – yleensä rikoslakiin –, mutta rangaistusuhka voidaan ilmaista myös muussa laissa.[11] Rangaistavan käyttäytymisen kuvaus eli blankettinormi löytyy taas muusta lainsäädännöstä, kuten asetuksesta tai ministeriön päätöksestä. Blankorangaistustekniikka on ääritilanteessa sellainen, että rikossäännös on itse sisällöllisesti tyhjä ja viittaa ainoastaan toiseen normistoon. Säännös kirjoitettaisiin tällöin muotoon: ”Joka rikkoo lakia tai sen nojalla annettuja säännöksiä tai määräyksiä, on tuomittava sakkoon.”

Perustuslakivaliokunta on asettanut hyväksyttävälle blankorangaistussääntelylle seuraavat edellytykset:[12] 1) Rangaistavuuden perustan täytyy ilmetä eduskunnan säätämästä laista, johon on otettu selkeä ja nimenomainen normin-

[10] Ensimmäisen kerran *Raimo Lahti*: Rikollisuudesta johtuvien kustannusten vähentämisestä ja jakamisesta. Oikeustiede–Jurisprudentia 1972 s. 221–297.

[11] Ks. luettelo rikoslain ulkopuolella säädetyistä sakonuhkaisista rikoksista ja rikkomuksista *Kimmo Ilmari Kiiski*: Hallinnollinen sanktiointi. Turku 2011 s. 134–146.

[12] *PeVM 25/1994 vp* s. 8.

antovallan delegointisäännös (ks. PL 80 §). Sen lisäksi blankorikossäännösten valtuutusketjujen pitää olla täsmälliset. 2) Käyttäytymisnormit eli rangaistavuuden edellytykset ilmaisevat aineelliset säännökset on kirjoitettava rikossäännöksiltä vaadittavalla tarkkuudella. 3) Käyttäytymisnormista täytyy ilmetä, että niiden rikkomisesta seuraa rangaistus. 4) Avoimen rikossäännöksen pitää sisältää jonkinlainen luonnehdinta kriminalisoitaviksi tarkoitetuista teoista.

Tieliikennerikoksissa laajasti omaksuttu blankorangaistussääntely on laillisuusperiaatteen kannalta ongelmallinen, kun rikosvastuun perusteista tulisi säätää eduskuntalailla. Tästä seuraa se, että rikosvastuuseen vaikuttavat tienkäyttäjien keskeiset oikeudet ja velvollisuudet tulisi määritellä lain tasolla. Nykyisin liikennesäännöistä on säädetty merkittäviltä osin asetustasoisesti. Rikosvastuun perusteet tulisi säätää niin tarkoin, että rikosvastuun toteutuminen olisi kohtuudella ennakoitavissa.[13] Liikennesäännöilläkin on kansainvälinen ulottuvuus, Wienin tieliikennesopimus[14] rajaa sääntelyn vapautta myös Suomessa. Oletettavasti rikostunnusmerkistöjen ja tieliikennelain välistä yhteyttä tullaan uudistuksessa täsmentämään. Rikossäännöksissä tultaneen viittaamaan yksilöidysti niihin säännöksiin, joiden rikkominen tulee rangaistavaksi esimerkiksi liikenneturvallisuuden vaarantamisena tai liikennerikkomuksena. Ajatuksena on, että liikenneturvallisuuden vaarantamisena tulisivat rangaistavaksi nimenomaan laissa yksilöityjen *liikennesääntöjen* rikkomiset. Tieliikennelain periaateluontoisten säännösten rikkominen ei olisi rangaistavaa lainkaan.[15]

4 Vaarantamisvastuun oikeuspoliittiset perusteet

Liikennerikoksille juridisena ilmiönä on ominaista toisaalta kysymys, minkä asteinen oikeudenloukkaus tai vaara oikeushyvälle (henki, terveys) on riittävä rangaistusvastuun perusteeksi ja toisaalta kysymys huolimattomuuden rangaistavuudesta. Lainsäädäntötasolla on omaksuttu erilaisia ratkaisuja. Saksassa on rikoslakiin sisältyvässä liikenteen vaarantamisrikoksen tunnusmerkistössä omaksuttu linja, jonka mukaan vain konkreettinen vaarantaminen on rangaistavaa (StGB 315c §). Hallinnollisen rikosoikeuden puolella Saksassakin on puhtaita tekorikoksia (esimerkiksi ylinopeus ja lievänlaatuinen rattijuopumus, StVG 24 §). Tiedostamattoman huolimattomuuden rangaistavuus on puoles-

[13] Tätä korostettiin jo edellisen tieliikennelainsäädännön kokonaisuudistuksen yhteydessä. Ks. *Raimo Lahti*: Tieliikennelainsäädännön teoreettinen tarkastelu. Teoksessa Suomen Lakimiesliiton Koulutuskeskus: Uutta tieliikennelainsäädäntöä. Vammala 1982 s. 41–58.

[14] Wienissä 8 päivänä marraskuuta 1968 tehty tieliikennettä koskeva yleissopimus, Asetus tieliikennettä koskevan yleissopimuksen voimaansaattamisesta 30/1986.

[15] Tämä tieto perustuu jäsenyyteeni edellä mainitussa liikenne- ja viestintäministeriön työryhmässä.

taan nähty ongelmana englantilaisessa oikeusjärjestelmässä.[16] Pohjoismaissa on liikennerikosten kriminalisoinnissa omaksuttu abstraktisen vaarantamisen (”on omiaan”) rakenne ja tiedostamattoman huolimattomuuden rangaistavuus oikeastaan ilman kovin kriittisiä äänenpainoja. Voisi sanoa, että Pohjoismaissa on omaksuttu liikennerikosten rangaistavuuden määrittelyssä pragmaattinen asenne, jossa oikeusteoreettiset pohdinnat ovat saaneet antaa tilaa valvonnan tehokkuuden vaatimukselle.

Rikosoikeus oli alkuaan seurauskeskeistä. Rikosoikeuden ytimen ovat muodostaneet perinteisesti rikokset, joissa yhtenä välttämättömänä vastuun kriteerinä on seurauksen aiheuttaminen. Nykyisessä Suomen rikosoikeudessa suurin osa tilastoidusta rikollisuudesta ei ole enää ainakaan määrällisesti seurausrikollisuutta, vaan vastuu määräytyy seurauksesta riippumatta.

Suomen rikoslainsäädännössä rikokset jakautuvat vaadittavan vaaran asteen perusteella kolmeen kategoriaan.[17] Perinteisesti kriminalisoitua vaaran aiheuttamisen muotoa eli konkreettista vaarantamista (”aiheuttaa vaaraa”) edellytetään muun muassa rikoksessa, jonka nimike on vaaran aiheuttaminen (RL 21:13). Abstraktin vaaran (”on omiaan aiheuttamaan vaaraa”) varaan rakentuvat ensiksikin liikennerikosten eli liikenneturvallisuuden vaarantamisen, törkeän liikenneturvallisuuden vaarantamisen ja törkeän rattijuopumuksen tunnusmerkistöt.

Huomattava osa rangaistussäännöksistä ei sisällä mitään vaarantamisen kriteeriä. Näitä rikoksia voidaan nimittää *tekorikoksiksi*. Liikennerikoksista esimerkiksi rattijuopumus, liikennerikkomus, ajoneuvorikkomus ja kulkuneuvon kuljettaminen oikeudetta ovat tekorikoksia. Sellaisenaan rangaistaviksi on säädetty juopuneena tai ylinopeudella ajaminen.

Lainsäätäjä on siten arvioinut tietyt teot vaarallisiksi ja kirjoittanut tunnusmerkistöihin kumoamattoman olettaman tekojen vaaraa aiheuttavasta luonteesta. Suojattua oikeushyvää ei mainita tunnusmerkistössä, vaan se on luettavissa vain kriminalisoinnin perusteluista. Olettama ei ole lainkäytössä lähtökohtaisesti millään todisteilla kumottavissa. Lainsäätäjä ei ole jättänyt lainkaan sijaa tekijän tilanteen hallintakykyä koskevalle argumentaatiolle ja todistelulle. Tekorikosten tunnusmerkistöissä on kriminalisoitu tietynlainen käyttäytyminen sellaisenaan.

Rikosoikeuden käyttöä voidaan perustella oikeushyvien suojelun näkökulmasta silloin, kun kyse on riittävän yksilöidystä, yksilön vapauspiiriin välittömästi tai välillisesti liittyvästä intressistä, jota loukataan. Perusteluvelvollisuus

---

16 Ks. lähemmin *Sally Cunningham*: Driving Offences. Hampshire 2008 s. 11–93.

17 Jaottelu on peräisin Hoflundilta, *Olle Hoflund*: Farebegreppet i straffrätten. Stockholm 1967. Suomessa tätä jaottelua on käyttänyt oikeuskirjallisuudessa ensimmäisenä Koskinen, *Pekka Koskinen*: Vaarantamisesta rangaistavuuden perusteena. Lakimies 1984 s. 1116–1141. Ks. myös *Jari Laasanen*: Abstraktinen vaara – vaarantamisrikoksista hyvinvointivaltion rikosoikeudessa. Oikeustiede–Jurisprudentia 2004 s. 323–383.

kasvaa sitä enemmän, mitä kauemmaksi etäännytään oikeushyvän konkreettisesta loukkaamisesta. Oikeushyväopin koetinkivenä on vaarantamisrikosten legitimointi ja vaarantamiskriminalisointien suojaama oikeushyvä.[18]

Ongelmallisena on erityisesti saksalaisessa oikeusperinteessä pidetty *abstraktisen vaaran* varaan rakentuvia kriminalisointeja ja erityisesti puhtaita tekorikoksia, sillä kriminalisointi ilman vaarantamiskriteeriä voi olla vain poikkeuksellisesti oikeutettavissa. Tällaisten kriminalisointien määrä on Pohjoismaissa lisääntynyt tietoisesti valitun kriminaalipoliittisen linjan seurauksena. Varsinkin rikosoikeuskomitea edellytti, että vaarantamiselle perustuvia kriminalisointeja lisätään ja tässä tarkastelussa painopiste oli erityisesti liikennerikosoikeudessa.[19] Kehitystä vaarantamisvastuun suuntaan ei ole tarkasteltava vain kriisi-ilmiönä, vaan kyse on myös rikosoikeuden järkiperäisemmästä käytöstä oikeushyvien suojaamiseksi. Liikenneturvallisuuden vaarantaminen on Suomessa, Ruotsissa, Norjassa ja Tanskassa rangaistavaa myös tapauksissa, joissa konkreettista vaaraa ei ole aiheutunut (Suomessa RL 23:1, Ruotsissa Lag om straff vissa trafikbrott 1 §, Norjassa Vegtrafikkloven 31 §, Tanskassa Færdselsloven 118 §). Rangaistavuus perustuu siihen, että teko on ollut omiaan aiheuttamaan vaaraa toisen turvallisuudelle. Määritelmät poikkeavat hieman toisistaan, mutta rangaistavan liikenneturvallisuuden alue on jokseenkin sama kaikissa näissä maissa. Mainittujen Saksan ja Pohjoismaiden lakien rikossäännöksissä on viitattu yksilöidysti niihin pykäliin, joiden vastainen liikennekäyttäytyminen on rangaistavaa.

Vaarantamiskriminalisointeja on yritetty jäsentää ja hahmottaa positiivisen yleisestävyyden mekanismia soveltaen. Kyse on seuraavasta ajattelumallista: 1) Käyttäytymisnormin tehtävänä on toimia sosiaalisen sääntelyn välineenä ja vastavuoroisten odotusten stabiloijana. 2) Käyttäytymisnormin noudattaminen suojelee välittömästi oikeushyvää. 3) Rangaistussäännös turvaa tällaisen käyttäytymisnormin noudattamista. 4) Rangaistussäännös suojaa loppujen lopuksi vain *välillisesti* oikeushyvää.[20]

Näin kuvattu mekanismi ankkuroituu vaarantamisen rangaistavuutta arvioitaessa *vastavuoroisiin odotuksiin*. Samalla tavoin perustuu kitkaton jokapäiväinen elämä säännönmukaisuuksiin ja rutiineihin, jolloin ihmiset ovat järkeviä ja toimivat normien edellyttämällä tavalla. Päätietä kulkevan ajoneuvon kuljettajan ei tarvitse ottaa lukuun sitä, ettei sivutieltä päätielle tulevan henkilöauton kuljettaja pysähdy pakollista pysähtymistä osoittavan merkin taakse. Hän voi toisin sanoen asettaa oman käyttäytymisensä lähtökohdaksi toisen tienkäyttä-

---

[18] Ks. lähemmin *Sakari Melander*: Kriminalisointiteoria – rangaistavaksi säätämisen oikeudelliset rajoitukset. Helsinki 2008 s. 327–346.

[19] *KM 1976:72* s. 53–54 ja 295–300.

[20] Ks. erittäin perusteellista ja punnittua argumentaatiota, *Urs Kindhaüser*: Gefährdung als Straftat. Rechtstheoretische Untersuchungen zur Dogmatik der abstrakten und konkreten Gefährdungsdelikte. Frankfurt am Main 1989.

jän normin mukaisen toiminnan. Myös suojatietä ylittämään lähtenyt jalankulkija voi perustellusti olettaa, että ajoneuvojen kuljettajat noudattavat heille normatiivisesti määrättyä väistämisvelvollisuutta. Kysymys on toisin sanoen siitä, mitä pitää *ennakoida* ja mitä ei.

Vastavuoroisten odotusten suojaaminen rikosoikeuden keinoin irtaantuu yksittäisestä oikeussubjektista. Vaarantamiskriminalisoinneilla ei suojata luottamusta teknisessä merkityksessä, joka tarkoittaa sitä, että osapuolet punnitsevat eri vaihtoehtojen todennäköisyyksiä ja niihin sisältyviä riskejä. Sen sijaan rikosoikeuden keinoin tarjotaan suojaa *luottamukselle sisällöllisessä merkityksessä*, jolle on ominaista, että riskejä ei punnita, koska henkilö ei omasta mielestään altistu riskeille. Vastavuoroisille odotuksille perustuva kanssakäyminen on sujuvampaa kuin elämä järjestelmässä, jossa sääntöjen noudattamisen lähtökohtana ei olisi toisen henkilön normin mukainen käyttäytyminen. Abstraktisen vaarantamisen rangaistavaksi säätävien normien tehtävänä on välittää kansalaisille varmuus siitä, että heidän henkeään ja terveyttään ei saa vaarantaa sääntöjä rikkomalla.

Vaarantamiskriminalisointien käytölle voidaan esittää myös rikosoikeusjärjestelmän legitimiteettiin kytkeytyvä perustelu. Rikosoikeusjärjestelmän on oltava riittävän tehokas, jotta kansalaiset luottavat järjestelmän toimivuuteen. Jos esimerkiksi liikenneturvallisuuden vaarantamisen rangaistavuus edellyttäisi konkreettisen vaaran aiheuttamista, rikosoikeusjärjestelmän tehokkuus voisi kärsiä olennaisesti. Abstraktiselle vaaralle perustuvat kriminalisoinnit mahdollistavat muun muassa liikennevalvonnan tehokkuuden ja kiinnijäämisriskin kohottamisen. Tehokkuusargumentti nojaa siten myös prosessuaalisiin seikkoihin eli konkreettiseen vaaraan liittyviin näyttöongelmiin. Konkreettisen vaaran täyttävä menettely paljastuu yleensä vasta silloin, kun kuljettaja törmää toiseen ajoneuvoon.

Rikosoikeusjärjestelmän tehokkuus ei kuitenkaan oikeuta käyttämään holtittomasti abstraktisen vaaran varaan rakentuvia kriminalisointeja ja tekorikossäännöksiä. Oikeuspoliittisena rajoitteena on perusteltua käyttää seuraavia kriteerejä[21]: 1) Abstraktiselle vaaralle perustuvia kriminalisointeja ja tekorikossäännöksiä on soveliasta käyttää vain tärkeimpien oikeushyvien suojeluun. Tällaisia oikeushyviä ovat erityisesti henki ja terveys. 2) Rikostunnusmerkistössä on kuvattava kiellettyä vaaraa aiheuttava menettely mahdollisimman täsmällisesti. 3) Syyllisyysperiaatetta on kunnioitettava. Rikosoikeudellinen moite voidaan kohdistaa ainoastaan sellaiseen henkilöön, jolla on todella ollut toisintoimimismahdollisuus. Liikennesäännöt on perusteltua muotoilla niin, että ne ovat sopusoinnussa rikosoikeudellisen on omiaan -rakenteen kanssa. Erityisesti

[21] Kriteerit ovat peräisin Roxinilta. Ks. *Klaus Roxin*: Strafrecht. Allgemeiner Teil. Band I. Grundlagen. Aufbau der Verbrechenslehre. 4., vollständig neu bearbeitete Auflage. München 2006 s. 34–35.

on syytä välttää liikennesääntöjen säätämisessä konkreettiseen vaaraan viittaavia muotoiluja (esimerkkinä nykyisessä tieliikennelaissa peruuttamista ja ajoneuvon kääntämistä koskeva liikennesääntö, TLL 20 §).[22]

5 Huolimattomuuden, erityisesti tiedostamattoman huolimattomuuden kriminalisointi

Tietoisessa tuottamuksessa on kysymys tiedostetusta turvallisuusnormien rikkomisesta. Tekijä toimii, vaikka hän mieltää tunnusmerkistön täyttymisen mahdolliseksi. Tietoisessa tuottamuksessa on kyse todennäköisyyttä alemmasta epäilystä tunnusmerkistön täyttymisestä. *Nuutila*[23] ilmaisee osuvasti, että tietoisen tuottamuksellisesti toimiva ”koettelee kepillä jäätä”. Pimeässä mutkassa vastaan tulevan liikenteen ajokaistalla ohitusta tekevä kuljettaja ”kokeilee kepillä jäätä”, koska hän ei voi tietää, onko vastaantulijoita vai ei. Jos hän pitäisi liikenteen vilkkauden perusteella vastaan tulevan liikenteen kohdalle sattumista varteenotettavana vaihtoehtona, hän toimisi tahallisesti.

Tiedostamattomassa huolimattomuudessa tekijä ei lainkaan havaitse toimivansa huolellisuusnormin vastaisesti. Huomaamattaan nopeusrajoituksen ylittävä kuljettaja tai ajatuksiinsa vaipuneena päin punaista liikennevaloa kävelevä ei riko tietoisesti sääntöjä. Tienkäyttäjiä moititaan tässä siitä, että he eivät olleet riittävän huolellisia, vaikka heillä olisi ollut kyky ja tilaisuus huolelliseen toimintaan. Tiedostamaton huolimattomuus ei ole välttämättä harmittomampaa ja vähemmän moitittavaa kuin tiedostettu. Vahingon mahdollisuuteen huolettomasti suhtautuva autoilija voi olla toisten turvallisuudelle paljon vaarallisempi kuin riskejä jatkuvasti mielessään punnitseva kuljettaja. Englannissa puhutaan sattuvasti ”couldn’t care less” -asenteesta, jolle on ominaista täysin välinpitämätön suhtautuminen riskeihin.[24]

Kriminaalipoliittisesta näkökulmasta on aivan yhtä tärkeää pyrkiä ehkäisemään sekä tietoista että huolimattomasta asenteesta johtuvaa vahinkoriskiä. Tiedostamaton tuottamus onkin säädetty rangaistavaksi ennalta estävän tavoitteen nimissä. Tiedostamattoman tuottamuksen rangaistavuus on perusteltua sekä yleis- että erityisestävältä kannalta. Yleisestävään tehoon vaikuttaa eniten kiinnijäämisriski. Kiinnijäämisriskin kokemista synnyttävä liikenteen valvonta kävisi mahdottomaksi, jos virheisiin puuttumisen edellytyksenä pitäisi osoittaa tiedostettu sääntöjen rikkominen. Tienkäyttäjien vastavuoroiset odotukset eivät voi olla riippuvaisia epämääräisestä tietoisuuskriteeristä. Ennakoitavuu-

[22] Tähän seikkaan kiinnitti aiemman kokonaisreformin yhteydessä *Lahti,* ks. *Lahti* 1982 s. 50.
[23] *Ari-Matti Nuutila*: Rikosoikeuden yleinen osa. Helsinki 1997 s. 266.
[24] *Cunningham* 2008 s. 206–213.

den kriteerin muotoilu kävisi vallan vaikeaksi, jos rangaistavaa olisi esimerkiksi vain tiedostettu väistämisvelvollisuuden laiminlyönti. Etuajo-oikeutettua tietä ajavalla ei ole edellytyksiä arvioida sitä, toimiiko väistämisvelvollinen risteystä lähestyessään tiedostetusti vai onko hän niin ajatuksissaan, ettei havaitse olevansa velvollinen väistämään.

Korostamalla huolellisen toiminnan tärkeyttä rangaistusuhin esimerkiksi tienkäyttäjille pyritään luomaan huolellisuutta edistäviä toimintamalleja, jotka eivät välttämättä ole sidottuja konkreettiseen liikennetilanteeseen, vaan muodostavat liikenneturvallisuutta kohentavaa ja ylläpitävää asennetta yleisemmällä (moraalisella) tasolla. Jos rangaistavuus perustettaisiin tekijän tietoisuuden osoittamiseen, huomattava osa vakavistakin liikennesääntöjen rikkomisista saattaisi jäädä rankaisematta. Tämä todennäköisesti vaikuttaisi kansalaisten käsityksiin siitä, onko sääntöjä ylipäätään tarpeen noudattaa, ja käsityksiin rikosoikeudellisen järjestelmän kyvystä ylläpitää normijärjestelmää.

Tiedostetun ja tiedostamattoman tuottamuksen erottaminen toisistaan ei ole konkreettisissa tapauksissa mitenkään selvää. Jos tuottamuksellinen rikoksen muoto on ylipäätään säädetty rangaistavaksi, tunnusmerkistön täyttymiseen riittää kumpi tahansa. Törkeän liikenneturvallisuuden vaarantamisen tunnusmerkistössä (RL 23:2) rangaistavan menettelyn alarajana on törkeä huolimattomuus, joka voi tarkoittaa myös vakavaa varomattomuutta. Tarkastelun tiedostettu–tiedostamaton sijasta on oikeampaa selvittää suoraan niitä seikkoja, jotka vaikuttavat tekijän kykyyn havaita riskit ja noudattaa vaadittavaa huolellisuutta. Jos samanlaisessa tilanteessa toinen havaitsee riskin ja toinen ei, se saattaa olla vain seurausta siitä, että toisella on parempi kyky riskin havaitsemiseen ja sen välttämiseen.

Vaikka tiedostetun ja tiedostamattoman tuottamuksen erottamisella ei olekaan merkitystä rangaistavuuden kannalta, ero selventää kuitenkin tuottamusvastuun rakennetta. Tiedostetun tuottamuksen normatiiviset pulmat liittyvät huolellisen toiminnan yleisiin kriteereihin. Yksilölliseen toisin toimimisen mahdollisuuteen liittyvät pulmat taas koskevat tiedostamatonta tuottamusta. Kysymys ”voimisen” keskimääräistämisestä tai yksilöllisyydestä, yksilöllinen toisin toimimisen mahdollisuus ja ryhtymistuottamus ovat keskeisiä juuri tiedostamattomassa tuottamuksessa. Tiedostettu tuottamus ei ole ankaran rangaistusvastuun kiellon kannalta ongelmallinen. Tiedostamattoman tuottamuksen rangaistavuus sen sijaan kaipaa erityistä perustelua syyllisyysperiaatteen näkökulmasta. Myös systemaattiset ja esitystekniset näkökohdat puoltavat tiedostetun ja tiedostamattoman huolimattomuuden erottelua. Tiedostamattoman huolimattomuuden rangaistavuus on perustettavissa *sosiaaliseen todellisuuteen* ja yleisiin käyttäytymismalleihin. Nykyisenkaltainen sosiaalinen elämä perustuu sille idealle, että ihmiset voivat ennakoida ja kontrolloida tekojensa seurauksia. Heitä voidaan tietyissä rajoissa kannustaa toimintapotentiaalinsa käyttämiseen vahinkojen ehkäisemiseksi myös rangaistusuhin.

Rikosoikeus voi kunnioittaa yksilön valinnan vapautta, vaikka se ei rajoittuisikaan rankaisemaan vain tietoisesti valittua käyttäytymistä. Esimerkiksi tienkäyttäjä voi säädellä rikosoikeudellisten normien soveltamista omaan toimintaansa ryhtymällä tarvittaviin varotoimiin virheiden välttämiseksi. Toisaalta voidaan kysyä, miksi tiedostamatonta huolimattomuutta olisi tarkasteltava vain tekijän valinnanvapauden näkökulmasta. Liikenteen kaltaisessa vuorovaikutuksessa kaikki tienkäyttäjät ovat potentiaalisia tekijöitä ja uhreja. Tiedostamattoman sääntöjen rikkomisen rangaistavuus ei vain rajoita tienkäyttäjän vapautta, vaan myös lisää vapautta sitä kautta, että itse sääntöjä noudattava tienkäyttäjä voi luottaa siihen, etteivät toiset tienkäyttäjät puolestaan rajoita hänen liikkumisen vapauttaan muulla kuin sääntöjen mukaisella tavalla.

Tiedostamattoman tuottamuksen rangaistavuus on normatiivisesti perusteltavissa, jos a) normista poikkeava teko on omiaan aiheuttamaan suurta vahinkoa, b) vahinkoriski on ilmeinen ja c) tekijällä on kyky ja tilaisuus ryhtyä tarvittaviin varotoimenpiteisiin. Näillä kriteereillä rajattu tiedostamaton huolimattomuus voi olla moraalisesti moitittavampaa kuin tiedostettu sääntöjen rikkominen. Kriteerit a ja b viittaavat lainsäädäntövaiheessa suoritettavaan intressipunnintaan, ja kriteeri c viittaa lainkäyttäjän konkreettisessa tapauksessa tekemään normatiiviseen arvioon siitä, olisiko tekijä voinut yksilöllisen kykynsä puitteissa toimia toisin. Liikennesäännöt tulee muotoilla niin, että niissä korostetaan tienkäyttäjän velvollisuutta tarkkailla liikenneympäristöä ja ennakoida eteen tulevia riskejä.[25]

6 Syyllisyysperiaate

Ankaralla rangaistusvastuulla tarkoitetaan sitä, että henkilöä rangaistaan, vaikka hänen ei voida katsoa toimineen huolimattomasti. Objektiivista tai absoluuttista ankarakaan rangaistusvastuu ei ole. Ankara vastuu kattaa itse asiassa lukuisia toisistaan eroavia vastuutyyppejä,[26] joille kaikille yhteistä on se, että niissä on laskettu rangaistavan menettelyn taso huolimattomuutta alemmaksi. Lähinnä huolimattomuutta ovat *käännetyn todistustaakan* tapaukset, joissa syytetyn on osoitettava tahallisuuden tai tuottamuksen puute. Syytetylle voidaan myös sallia vetoaminen tiettyihin laissa määrättyihin vastuuvapausperusteisiin, ja siirtää näyttövelvollisuus niiden käsillä olosta syytetylle. Syytetyltä voidaan vaatia vastuuvapausperusteista joko todennäköisyysnäyttöä tai täyttä näyttöä. Syytetyn voidaan sallia esittävän näyttöä siitä, että hän on ryhtynyt kaikkiin

[25] Ks. myös *Ari-Matti Nuutila*: Rikosoikeudellinen huolimattomuus. Helsinki 1996 s. 566.

[26] Ankara vastuu ei ole yhtenäinen vastuun muoto myöskään vahingonkorvausoikeudessa, vaan se kattaa useita toisistaan poikkeavia vastuuperusteita.

vaadittaviin varotoimenpiteisiin. Tällaisen näytön esittäminen voidaan myös kieltää.[27] Lievimmissä muodoissaan strict liability -vastuu on varsin lähellä tiedostamatonta tuottamusta.

Ankaralle vastuulle perustuvat rikokset muodostavat angloamerikkalaisessa järjestelmässä oman tunnusmerkistötyyppinsä, joissa rangaistavuuden kynnystä on alennettu edellä lyhyesti kuvatulla tavalla. Moni rikoksesta epäilty on saattanut toimia tahallisesti tai huolimattomasti, mutta tällä seikalla ei ole tunnusmerkistön täyttymisen kannalta ankaralle vastuulle perustuvissa rikoksissa merkitystä.

Suomessa ei ankara vastuu ole missään rikoksessa riittävä rikosoikeudellisen rangaistuksen perusta. Hallinnollisia sanktioita voidaan kuitenkin määrätä myös ankaran vastuun periaatteella tai oikeammin niin, että todistustaakkaa siirretään rikkomuksesta epäillylle. Moottoriajoneuvon laittomasta pysäköinnistä määrätään tietyin edellytyksin pysäköintivirhemaksu omistajalle riippumatta siitä, kuka ajoneuvon on laittomasti pysäköinyt. Näin voidaan menetellä, jos maksuvelvoitetta ei voida antaa kuljettajalle tai jos kuljettaja ei maksua suorita. Omistaja tai haltija vapautuu maksusta, jos hän saattaa todennäköiseksi, ettei hän tehnyt pysäköintivirhettä tai että pysäköintivirhemaksun määräämiselle ei ollut edellytyksiä.[28]

Syyllisyysperiaatteesta ei ole luovuttu myöskään *ehdollista rikesakkoa* (L rikesakkomenettelystä 66/1983, 2a luku) määrättäessä. Automaattisessa valvonnassa havaitusta liikennesääntöjen (lähinnä nopeusrajoituksen) rikkomisesta lähetetään rikesakko ajoneuvoliikennerekisteriin merkitylle omistajalle tai haltijalle sillä oletuksella, että hän on kuljettanut autoa. Jos omistaja tai haltija vastustaa rikesakkoa, poliisi toimittaa suppean esitutkinnan kuljettajan selvittämiseksi. Järjestelmän ideana on, että rikkomukseen syytön omistaja tai haltija todella vastustaa aiheettomasti saamaansa rikesakkoa.

Haltijavastuu tarkoittaa sitä, että auton omistaja tai haltija vastaa rikesakosta. Haltijavastuu on ehdotonta silloin, kun omistaja tai haltija vapautuu rikesakon maksamisesta vain, jos hän osoittaa auton olleen luvattomasti käytössä. Haltijavastuu on ehdollista, jos omistaja tai haltija vapautuu sakosta ilmoittamalla auton kuljettajan. Tieliikennelainsäädännön uudistamisen yhteydessä tulee pohdittavaksi se, olisiko vastuu lievästä sääntöjen rikkomisesta mahdollista perustaa haltijavastuulle.[29]

---

27 *Ashworth – Horder* 2013 s. 160–168. Ks. myös *R. A. Duff*: Answering for Crime. Responsibility and Liability in the Criminal Law. Oxford & Portland, Oregon 2007 s. 232–242.

28 Laki pysäköinninvalvonnasta (727/2011) 9 §.

29 Liikennerikkomusten sanktioinnin perustuslaillisista ehdoista ks. *Kimmo Kiiski – Mikael Koillinen*: Tieliikennevirhemaksu vähäisten tieliikenteen rikkomusten sanktiona. Teoksessa Anssi Keinänen – Reima Kukkonen – Mia Kilpeläinen (toim.): Matti Tolvanen, Oikeustieteiden moniottelija 60 vuotta. Helsinki 2016 s. 83–106.

Syyttömyysolettamasta on säädetty esitutkintalain (805/2011, ETL) 4 luvun 2 §:ssä. Rikoksesta epäiltyä on kohdeltava syyttömänä, kunnes hänen syyllisyytensä on todettu tuomioistuimen päätöksellä. Ehdollisen rikesakon määrääminen merkitsee poikkeamista syyttömyysolettamasta. Syyttömyysolettamaan liittyy *oikeus olla myötävaikuttamatta* oman syyllisyytensä selvittämiseen ETL 4:3). Jos omistaja tai haltija vastustaa ehdollista rikesakkoa, poliisin ja syyttäjän asiana on selvittää auton kuljettaja. Omistajan tai haltijan ei tarvitse kertoa, kuka autoa kuljetti. Toki heillä on oikeus se kertoa.

Lausunnolla olevassa liikenne- ja viestintäministeriössä virkamiestyönä laaditussa luonnoksessa hallituksen esitykseksi uudeksi tieliikennelaiksi[30] ehdotetaan rikesakon korvaamista hallinnollisella *liikennevirhemaksulla*. Liikennevirhemaksun käyttöönottoa perustellaan sakottamisen tehokkuudella. Tämä päämäärä saavutettaisiin ensi sijassa siten, että automaattisessa liikenteenvalvonnassa havaittuihin rikkomuksiin sovellettaisiin *käännettyä todistustaakkaa*. Ajoneuvon rekisteriin merkitty omistaja tai haltija joutuisi maksamaan virhemaksun, ellei hän esittäisi *todennäköisyystasoista* näyttöä siitä, ettei hän ole rikkomusta tehnyt. Sääntelymalli vastaisi sitä, joka on omaksuttu pysäköintivirhemaksulaissa. Tässä mallissa todennäköisyys syyttömän rankaisemiseksi olisi merkittävästi todennäköisempää kuin nykyisin voimassa olevassa ehdollisen rikesakon mallissa, jossa pelkkä rikkomuksen kiistäminen riittää siihen, että poliisin pitää näyttää se, kuka ajoneuvoa kuljetti.[31] Yhtenä vaihtoehtona on pohdittu sitä, että käännetyn todistustaakan vastapainoksi lievimmät toistuvatkaan liikennerikkomukset eivät voisi johtaa ajokieltoon.

Mikä viesti sisältyy siihen, että auton omistajaa sakotettaisiin siitä, että joku muu on autolla ajaessaan rikkonut sääntöjä? Haltijavastuun hyötynä on valtion sakkotulojen vaivaton kertyminen. Haltijavastuu mahdollistaa lukuisten henkilöiden nopean ja kustannuksiltaan edullisen sakottamisen. Haltijavastuun haitat liittyvät edellä hahmoteltuihin rikosoikeuden perusperiaatteisiin. Haltijavastuu on ristiriidassa sekä syyttömyysolettaman että syyllisyysperiaatteen kanssa. Voimme kysyä, onko syyttömän rankaiseminen oikeudenmukaista. Voimme myös kysyä, onko syyttömän rankaiseminen hyvää liikennekasvatusta. Vastaukseni kumpaankin kysymykseen on kielteinen. Haltijan rankaiseminen ei siis ole sen paremmin hyvää liikennekasvatusta kuin tehokasta kriminaalipolitiikkaa.

[30] Hallituksen esitysluonnos tieliikennelaiksi ja eräiksi siihen liittyviksi laeiksi 15.2.2017, lausuntopyyntö LVM/417/03/2013.

[31] Pysäköintivirhemaksuasioissa on omaksuttu omistajalle tai haltijalle varsin ankara tulkinta todennäköisyysnäytöstä, *KHO 2014:164*.

7 Tulevan sääntelyn uhat ja mahdollisuudet

Tahallisuus on ylikorostunut erityisesti seuraamuspuolella.[32] Tieliikenteessä on perusteltua pitäytyä jo vuoden 1955 tieliikennelain uudistuksessa omaksutussa mallissa: vaarantamisrikoksissa tuottamusvastuussa ja on omiaan -rakenteessa.[33] Nopeuden valvonta suhteessa muuhun liikenteen valvontaan on entisestään korostunut automaattisen valvonnan laajentuessa. Seuraamusten määräämisessä on epäsuhtaa liikennejuopumuksen ja muun tahallisen tai törkeän huolimattoman sääntöjen rikkomisen välillä. Rangaistukset kasautuvat asteikon alapäähän – lievät ja törkeät tapaukset eivät erotu seuraamusten tasolla riittävästi. Rangaistukset eivät näytä aina olevan oikeudenmukaisessa suhteessa teon vahingollisuuteen, vaarallisuuteen ja teosta ilmenevään syyllisyyteen.[34] Keskustelussa näyttää olevan oikeushyväoppi kadoksissa. Kontrollia on ollut taipumus kiristää sääntöjä vielä jokseenkin hyvin noudattavien osalta silloin, kun jotkut rikkovat sääntöjä törkeästi. Vaarana on turvautuminen vääriin lääkkeisiin. Niitä olisivat sääntöjen tiukentaminen, toleranssin kaventaminen ja massaan keskittyminen. Valtion rahantarve ei saa olla määräävä tekijä rikosvastuun suuntaamisessa. Menettelyn liiallinen yksinkertaistaminen voi johtaa oikeusturvan kaventumiseen. Torjuvasti on syytä suhtautua rikosvastuun perusperiaatteista, erityisesti syyllisyysperiaatteesta tinkimiseen.

Demokraattisen, liberaalin ja moniarvoisen yhteiskunnan ideaalista tulee kaikissa tapauksissa pitää kiinni. Ihmisten tulee antaa pääsääntöisesti hoitaa omat asiansa itse ilman valtiovallan holhousta.

Laillisuusperiaatteen mukaisesti rankaisemisen on perustuttava mahdollisimman täsmälliseen eduskuntalakiin. Kriminalisoinnit ovat lähtökohtaisesti sallittuja vain oikeushyvien suojelemiseksi. Oikeushyviä ovat muun muassa henki, terveys ja omaisuus. Oikeushyvä ei ole esimerkiksi liikennejärjestelmä ja sen häiriötön toiminta sinänsä. Rikosoikeuden pitäisi olla yhteiskuntapolitiikan *ultima ratio*, viimesijainen keino. Kriminalisointi on puolustettavissa, jos muut yhteiskuntapolitiikan keinot ovat osoittautuneet tehottomiksi ongelman hallitsemiseksi ja kriminalisoinnilla voidaan hyvin perustein olettaa olevan tehoa. Syyllisyysperiaatteesta ei tule tällöinkään tinkiä.

---

32 Esimerkiksi tapauksessa *KKO 2003:134*.

33 Ks. *Reino Ellilä*: Suomen liikennerikosoikeus. Porvoo 1958 s. 64–81.

34 Ks. lähemmin *Jussi Tapani – Matti Tolvanen*: Rikosoikeus – rangaistuksen määrääminen ja täytäntöönpano. Helsinki 2016 s. 66–74.