SUOMEN ASIANAJAJALIITTO
FINLANDS ADVOKATFÖRBUND

Eduskunnan lakivaliokunnalle

Asia: HE 180/2017 vp Hallituksen esitys eduskunnalle tieliikennelaiksi ja eräiksi siihen liittyviksi laeiksi

Lakivaliokunnan kuuleminen 21.2.2018

Yleistä

Suomen Asianajajaliitto pitää ehdotettua sääntelyä pääosin asianmukaisena.

Ehdotetusta liikennevirhemaksusta

Esityksessä käsitellään ajoneuvokohtaisen liikennevirhemaksun määräämistä sellaisen tieliikennelain vastaisen menettelyn seuraamuksena, jonka moitittavuus jää vähäiseksi. Maksu on ehdotuksen mukaan hallinnollinen seuraus, vaikka se tosiasiallisesti on seuraamusluonteinen maksu, jolla pyritään vaikuttamaan tienkäyttäjien liikennekäyttäytymiseen.

Esityksessä on kiinnitetty huomiota siihen, että myös hallinnollisen sanktion oikeellisuus tulee voida saattaa tuomioistuimen ratkaistavaksi. Muutoksenhakujärjestelmää koskevat perustelut ovat asianmukaiset.

Käännetystä todistustaakasta

Esityksessä on käsitelty kysymystä siitä, voidaanko liikennevirhemaksu määrätä ajoneuvon omistajalle/haltijalle, tilapäiselle käyttäjälle tai käyttövastaavalle, ellei mainittu henkilö osoita, että joku muu on käyttänyt ajoneuvoa rikkeen tapahtuessa.

Euroopan ihmisoikeustuomioistuimen esityksessä viitatun vakiintuneen tulkintalinjan mukaisesti liikennevirhemaksun kaltainen seuraamusmaksu rinnastuu rikosoikeudelliseen seuraamukseen sen kansallisesta luokittelusta riippumatta, jolloin syyttömyysolettama lähtökohtaisesti soveltuu myös liikennevirhemaksun määräämiseen.

Esityksessä lausutun mukaisesti Euroopan ihmisoikeustuomioistuin on toisaalta todennut, etteivät syyttömyysolettama ja itsekriminointisuoja ole täysin absoluuttisia, vaan seuraamus voidaan tietyin edellytyksin perustaa olettamaan, jolloin todistustaakka syyttömyydestä siirtyy sille, johon seuraamus on kohdistettu (Lückhof ja Spanner -tapaus, Falk -tapaus, Salabiaku -tapaus ja O´Halloran -tapaus). Mainittu

oikeuskäytäntö tukee tulkintaa, jonka mukaan liikennevirhemaksu voitaisiin määrätä ajoneuvon omistajalle tai muulle julkisesti tiedossa olevalle käyttäjälle ilman erillistä todistelua kuljettajan henkilöllisyydestä.

Tältä osin on kuitenkin arvioitava, mikä merkitys ratkaisulla Krumphoz v. Itävalta on todistustaakan kääntämisen edellytyksiä arvioitaessa. Tapauksessa oli kysymys siitä, että ajoneuvon rekisteriin merkitylle omistajalle/haltijalle oli määrätty ylinopeussakko, koska hän ei ollut ilmoittanut viranomaiselle, kuka ajoneuvoa oli kuljettanut sillä hetkellä, kun poliisi oli havainnut ajoneuvon ylittäneen sallitun ajonopeuden.

Euroopan ihmisoikeustuomioistuimen perusteluiden mukaan ajoneuvon omistajaa/haltijaa olisi ollut mahdollista rangaista siitä, että tämä ei ilmoittanut viranomaiselle ajoneuvon kuljettajaa. Perusteluissa käytiin läpi mm. ne ratkaisut, jotka nyt tarkasteltavana olleessa esityksessä on huomioitu.

Euroopan ihmisoikeustuomioistuin ei pitänyt mahdollisena tuomita ajoneuvon omistajaa/haltijaa ajoneuvon kuljettamisesta ylinopeudella sillä perusteella, että hän kieltäytyi nimeämästä muuta kuljettajaa. Euroopan ihmisoikeustuomioistuin kiinnitti huomiota myös siihen, että asian ratkaissut hallinnollinen toimielin ei ollut velvoitettu suulliseen pääkäsittelyyn muutoin kuin asianosaisen vaatimuksesta, jolloin todistustaakan lisäksi vastuu menettelyn asianmukaisuudesta yleisemminkin siirtyi vastaajan asemassa olleelle taholle (kts. ratkaisun kohdat 30-43).

Jos liikennevirhemaksun osalta muutoksenhaku tapahtuu esityksen mukaisesti oikaisuvaatimuksella ja sitä seuraavalla valituksella hallinto-oikeuteen, syntyy Krumpholz -tapausta vastaavalla tavalla tilanne, jossa mm. vastaajan välitön henkilökuuleminen jää riippumaan hänen omasta aloitteestaan. Hallintoprosessissa suullinen kuuleminen on yleisesti ottaen poikkeus pääsäännöstä, jolloin Krumpholz -ratkaisun kaltaisen tilanteen syntyminen on tältä osin varsin todennäköistä.

Oikeustila muodostuisi sellaiseksi, että seuraamus määrättäisiin nimenomaan virheellisestä menettelystä liikenteessä, ei siitä, että ajoneuvon omistaja/haltija/muu käyttäjä ei ole ilmoittanut viranomaiselle sitä, kuka ajoneuvoa kuljetti virheellisen menettelyn aikaan.

Lainsäädännön kannalta ongelma saattaa olla vältettävissä siten, että liikennevirhemaksun määräämiseen johtava menettely on omistajalle mahdollisesti asetettavan ilmoitusvelvollisuuden laiminlyönti sen sijaan, että liikennevirhemaksu määrättäisiin varsinaisen virheellisen liikennekäyttäytymisen perusteella.

Mainitun Krumpholz -ratkaisun perusteluiden valossa vaikuttaa kuitenkin siltä, ettei ajatus todistustaakan kääntämisestä ole täysin ongelmaton, vaikka kyse on sinällään suhteellisen vähäisen seuraamuksen langettamisesta.

Esitutkinnan suorittamatta jättäminen

Esityksen perusteella poliisilla ei olisi velvoitetta suorittaa esitutkintaa niissä tapauksissa, jotka ratkaistaisiin hallinnollisessa menettelyssä. Esityksessä on pohdittu sitä, aiheuttaako tämä liitännäisongelmia esimerkiksi siitä syystä, että liikennevahinkojen korvausten edellyttämät selvitykset vahinkotapahtumista jäävät esitutkinnan puuttuessa hankkimatta, kun vahingonkärsijällä ei ole poliisiin verrattavia mahdollisuuksia hankkia selvityksiä vahinkotapahtumista tai niiden aiheuttajista.

Tältä osin oikeustilaan vaikuttaa myös se, että liikennevirhemaksulla sovitettavat menettelyt ovat luonteeltaan vähäisiä. Jos esitetyn ongelman tosiasiallinen painoarvo halutaan selvittää, tulisi hankkia tarkempaa tutkimustietoa siitä, kuinka usein tällaisiin vähäisiin rikkomuksiin ylipäätään liittyy konkreettisia vahinkotapahtumia. Pintapuolisesti arvioiden lienee niin, että esine- ja henkilövahingot syntyvät pääsääntöisesti sellaisten lainvastaisten menettelyiden seurauksena, joihin liikennevirhemaksu ei tulisi sovellettavaksi. Jos olettama osoittautuu tutkimustiedon valossa paikkansapitäväksi, ei esitutkintavelvoitteen poistuminen tosiasiallisesti aiheuta niin vakavia oikeusturvapuutteita, ettei esitystä voitaisi pitää tarkoituksenmukaisena.

Helsingissä, 20. päivänä helmikuuta 2018
Suomen Asianajajaliitto

Tuomas Turunen
asianajaja
Helsinki