**EDUSKUNNAN LAKIVALIOKUNTA**

**LAUSUNTO HE 180/2017 VP**

**2.5.2018**

Rajoitun tarkastelemaan pääasiassa esitykseen sisältyvää tieliikenteen seuraamusjärjestelmää ja sen menettelytapasäännöksiä. Lausunnossa on hyödynnetty Liikenneoikeusyhdistys ry:n puolesta lakivaliokunnalle annettua kirjallista lausuntoa, jota olen ollut laatimassa.

## 1. Yleisiä huomioita

Luvun 4 (liikenteenohjaus) ja luvun 5 (ajoneuvon käyttäminen) sisältämät säännökset liikennemerkeistä, tiemerkinnöistä sekä ajoneuvojen mitoista ja massoista sisältävät monia teknisiä määritelmiä, joita muutetaan teknisen kehityksen myötä ja joista on aiheetonta säätää lailla. Niiden muutostarve teknisen kehityksen myötä on huomattavasti nopeampaa ja useammin tapahtuvaa kuin esimerkiksi varsinaisten liikennesääntöjen muutostarve. Kuten lakiesityksessä (s. 301) todetaan, perustuslain 80 §:n 2 momentin mukaan viranomainen voidaan lailla valtuuttaa antamaan oikeussääntöjä määrätyistä asioista, jos siihen on sääntelyn kohteeseen liittyviä erityisiä syitä eikä sääntelyn asiallinen merkitys edellytä, että asiasta säädetään lailla tai asetuksella.

Lain laajaa sisältöä tarkasteltaessa havaitaan sen lukujen 4 - 6 sisältävän asiallisesti samoja säännöksiä, kuin voimassa olevat asetus ajoneuvojen käytöstä tiellä (1257/1992), laki sakon ja rikesakon määräämisestä (27.8.2010/754) ja laki rikesakkorikkomuksista (18.11.2016/986). Liikenneturva on ehdottanut, että liikennevirhemaksusta voitaisiin säätää omassa laissaan, jolloin tieliikennelaista tulisi rakenteeltaan hieman kevyempi. Ehdotan, että ajoneuvoa koskevat säännökset tulisi säätää ajoneuvolain muutoksina. Näin varsinaiset tieliikennesäännöt saisivat tieliikennelaissa niille kuuluvan pääpainon.

Luvussa 6 on ansiokkaasti kirjoitettu nykyisen liikennerikkomuksen tunnusmerkistö perustuslain 8 §:n edellyttämällä täsmällisyydellä. Esitys rikesakon soveltamisalaa radikaalisti supistavasta liikennevirhemaksusta sen sijaan sisältää merkittävän rikosoikeudellista järjestelmäämme koskevan muutoksen, joka tulisi tuoda eduskuntaan omana itsenäisenä esityksenä eikä liikennesääntöuudistuksen kylkiäisenä. Oikeusministeriössä on parhaillaan vireillä rangaistusluonteisia hallinnollisia seuraamuksia koskevan yleisen lainsäädännön valmistelu (OM038:00/2017), jossa yhteydessä rikesakon soveltamisalaa laajemminkin selvittävä uudistus voitaisiin valmistella. Silloin selvitettäisiin sekä rikesakkojärjestelmän että uudenlaisten hallinnollisten virhemaksujen soveltamisalaa, yleisiä periaatteita ja asemaa oikeusjärjestelmässä koskevat ongelmat.

## 2. Nykytilasta ja tavoitteista

Liikennerikokset ja seuraamusjärjestelmä

Esitetty liikennevirhemaksu merkitsee olennaista muutosta rikosoikeudelliseen seuraamusjärjestelmäämme. Oman tieliikennettä koskevan hallinnollisen seuraamusjärjestelmän luominen on aiheetonta, koska meillä on hyvin toimiva rikesakkojärjestelmä. Jos hallinnolliseen seuraamusjärjestelmään halutaan siirtyä, muutos on valmisteltava oikeusministeriössä korvaamaan ja laajentamaan nykyisen rikesakon käyttöaluetta.

Euroopan ihmisoikeustuomioistuimen oikeuskäytännössä seuraamuksen nimelle ei ole annettu ratkaisevaa painoa, vaan sen sisällölle (EIT Öztürk-ratkaisu 21.2.1984). Tätä mieltä on ollut myös eduskunnan perustuslakivaliokunta esimerkiksi lausunnossaan PeVL 9/2012 vp.. Rikosasiassa todistustaakan kääntäminen syytetylle voidaan perustaa oletuksiin, kunhan pysytään kohtuullisissa rajoissa. Katson siten, että esitetyn kaltainen käännetty todistustaakka loukkaa kansalaisten perusoikeuksia ja voi johtaa kohtuuttomiin tilanteisiin. Voimassa oleva ehdollinen rikesakko on toiminut hyvin ja sen kiistämisiä esiintyy hyvin vähän.

Esityksessä ei ole muutoinkaan esitetty perusteltua aihetta siirtyä sellaiseen hallinnolliseen sanktiojärjestelmään, jossa poikettaisiin rikosoikeudellisesta laillisuusperiaatteesta ja oikeusturvan takeista. Kun rikesakon tärkein käyttöalue on tieliikenteen rikkomukset, niin miksi tästä hyvin toimivasta järjestelmästä luovutaan vain ja ainoastaan tieliikenteen rikkomusten osalta? Kysymys on rikosoikeudellisesti, kriminaalipoliittisesti ja lakiteknisesti niin olennaisesta muutoksesta, että sellainen tulisi valmistella erikseen oikeusministeriössä.

Esitetyllä liikennevirhemaksulla ei myöskään saavuteta mitään olennaista etua nykyiseen rikesakkojärjestelmään verrattuna. Rikesakkomenettelyssäkään poliisin ei tarvitse selvittää sakotettavan tuloja. Rikesakon soveltamisalueen laajentaminen mahdollistaisi suuremmassa määrin ehdollisen rikesakkomenettelyn käytön, joka tehostaisi ylinopeusvalvontaa. Päiväsakkoja käytettäisiin vain muissa kuin vähäistä vaaraa aiheuttavissa liikenneturvallisuuden vaarantamisrikoksissa. Uusien tietojärjestelmän perustamiskustannuksia ei esityksen perusteluissa ole pystytty tarkasti arvioimaan. Usein arviot on näissä hankkeissa ylitetty.

*Ainoa syy liikennevirhemaksun säätämiseen näyttäisi olevan hallituksen esityksen kirjoittajien tavoite omaksua liikennerikkomusten sanktioinnissa käännetty todistustaakka.* Tätä tavoitetta ei ole esityksessä suoraan sanottu, mutta etenkin esitetyn lain 176 § tarkoittaa sitä, että luovutaan rankaisemisen keskeisestä ehdosta eli siitä, että rikosvastuun tulee kohdistua lain säännösten vastaisesti toimineeseen yksilöön. Liikenteessä se tarkoittaa ajoneuvon kuljettajan rankaisemista esimerkiksi suurimman sallitun ajonopeuden ylityksestä.

Lausuntokierroksella olleessa hallituksen esitysluonnoksessa liikennevirhemaksu olisi ulotettu myös 21 – 30 km/h ylinopeuksiin asti. Miksi siitä on lopullisessa esityksessä luovuttu, vaikka juuri niiden osalta olisi saavutettu tehokkuuden parantamista? Niissäkin on yleensä kysymys vähäisistä rikkomuksista, joiden osalta tuloihin perustuva päiväsakotus johtaa teon moitittavuuteen nähden kohtuuttoman ankaraan rangaistukseen, mikä on saanut julkista huomiota jopa ulkomailla.

## 3. Kommentteja esityksen yksityiskohtiin

3.1 Tieliikennelaki

Luku 2 Tieliikenteen periaatteet

5 § Turvallinen ajoneuvon kuljettaminen: Säännöksen 1 momentin viimeinen lause sälyttää kuljettajalle ankaran vastuun ajoneuvon hallinnasta. Näin ei voi olla, minkä vuoksi esitän 1 momentin kirjoittamista seuraavaan muotoon:

”***Ajoneuvon ja raitiovaunun nopeus ja etäisyys toiseen tienkäyttäjään on sovitettava sellaisiksi, että ajoneuvon hallinta kyetään säilyttämään tien kunto, sää, keli, näkyvyys, ajoneuvon kuormitus ja kuorman laatu sekä muut olosuhteet huomioon ottaen kaikissa ennakoitavissa olevissa liikennetilanteissa****”*.

Säännöksen 2 momenttiin jäisi siten vain seuraava nykyisessäkin laissa oleva lause: ”**Ajoneuvo ja raitiovaunu on voitava pysäyttää edessä olevan tien näkyvällä osalla.”**

Luku 4 Liikenteenohjaus

Tämä luku sisältää runsaasti aiemmin asetustasolla annettuja säännöksiä, mikä aiheuttaa tarpeettomasti täysimittaisen lainsäädäntövalmistelun asioista, jotka yleensä ovat teknisluontoisia ja perustuvat usein kansainvälisiin sopimuksiin tai EU-lainsäädäntöön. Esitän, että tieliikennelakiin otettaisiin vain nykyistä lakia vastaavat liikenteenohjausta koskevat säännökset ja asetustason säännökset jätetään edelleen asetukseen.

Luku 5 Ajoneuvon käyttäminen

Tämäkin luku sisältää runsaasti aiemmin asetustasolla annettuja säännöksiä, mikä tarpeettomasti rasittaa lainsäädännön valmistelua. Esitän, että tieliikennelakiin otettaisiin vain

nykyistä lakia vastaavat liikenteen ohjausta koskevat säännökset, ja asetustason säännökset jätettäisiin edelleen ajoneuvojen käyttöasetukseen. Säännökset sisältävät monia teknisiä määritelmiä, joita muutetaan teknisen kehityksen myötä ja joita on tarpeetonta säätää lailla. Ajoneuvojen painoja ja mittoja ym. koskevat säännökset soveltuisivat sitä paitsi paremmin ajoneuvolakiin kuin tieliikennelakiin.

Luku 6 Liikennevirhemaksu

Luvun nimi kuvastaa kaikkia liikennemuotoja, mutta tosiasiassa koskee vain tieliikennettä. Oikea nimitys olisi siten *tieliikennevirhemaksu*. Sekin on oikeastaan virheellinen, sillä kysymys ei ole liikenteeseen liittyviä oikeuksia tuottavasta maksusta vaan selkeästi liikennesääntöjen rikkomiseen perustuvasta rangaistusseuraamuksesta.

Jos luku 6 säilytetään lakiesityksessä, niin luvun 6 otsikoksi tulisi muuttaa *Tieliikenteen rikkomukset*, poistaa160 – 161 §:t ja 173 – 180 §:t kokonaan ja muulta osin sana ”liikennevirhemaksu” korvata sanalla *”rikesakko”*. Liikennevirhemaksusta luopuminen merkitsisi muutosta myös ajoneuvolakiin ja ajokorttilakiin ehdotettuihin muutoksiin ja tekisi tarpeettomaksi liikenteen palveluista annetun lain ja rikoslain 2 a luvun 3 §:n muutokset sekä rikesakkorikkomuksista annetun lain eräiden säännösten kumoamisen.

165 § sisältää ylinopeusrikkomuksia koskevat rangaistussäännökset nykyisestä sääntelystä merkittävästi poikkeavalla tavalla. Suomessa poliisi määrää rikesakon vasta 7 km/h ylinopeudesta, Ruotsissa 6 km/h ylinopeudesta. Vähäisiin nopeusrajoitusten ylityksiin ei ole tarvetta puuttua, jotta kuljettajat voisivat nopeusmittarin tarkkailun sijasta keskittyä muun liikenteen tarkkailuun. Poliisin puuttumiskynnys voisi edelleen perustua poliisin ohjeistukseen.

Suomi on ainoa Länsi-Euroopan maa, jonka sanktiojärjestelmässä ei ole kiinteätä sakkoa vähintään 40 km/h ylinopeuksiin asti. Siksi nykyisen rikesakon käyttöalueen asteikkoa pitäisi laajentaa aiemman esitysluonnoksen mukaisesti ainakin 21 – 30 km/h ylinopeuksiin sekä jatkaa

asteikkoa 40 km/h ylinopeuksiin asti. Esitän Liikenneoikeusyhdistys ry:n lausuntoon yhtyen sen vuoksi 165 §:n kirjoittamista seuraavaan muotoon:

***Jos suurin sallittu liikenteenohjauslaitteella osoitettu tai ajoneuvokohtainen taikka tämän lain 10 §:n tarkoittama nopeusrajoitus on enintään 60 kilometriä tunnissa, moottorikäyttöisen ajoneuvon kuljettajalle voidaan määrätä suurimman sallitun nopeuden tahallisesta tai huolimattomuudesta tapahtuneesta ylityksestä:***

***1) enintään 10 kilometrillä tunnissa 100 euron rikesakko;***

***2) yli 10 kilometrillä tunnissa ja enintään 20 kilometrillä tunnissa 200 euron rikesakko;***

***3) yli 20 kilometrillä tunnissa ja enintään 30 kilometrillä tunnissa 300 euron rikesakko;***

***4) yli 30 kilometrillä tunnissa ja enintään 40 kilometrillä tunnissa 400 euron rikesakko.***

***Jos suurin sallittu nopeus on yli 60 kilometriä tunnissa, moottorikäyttöisen ajoneuvon kuljettajalle voidaan määrätä suurimman sallitun nopeuden tahallisesta tai huolimattomuudesta tapahtuneesta ylityksestä:***

***1) enintään 10 kilometrillä tunnissa 70 euron rikesakko;***

***2) yli 10 kilometrillä tunnissa ja enintään 20 kilometrillä tunnissa 140 euron rikesakko;***

***3) yli 20 kilometrillä tunnissa ja enintään 30 kilometrillä tunnissa 210 euron rikesakko;***

***4) yli 30 kilometrillä tunnissa ja enintään 40 kilometrillä tunnissa 280 euron rikesakko.***

***Matkustajia kuljettavan linja-auton ja vaarallisia aineita kuljettavan paketti- tai kuorma-auton kuljettajalle rikesakko tulee määrätä 1,5 -kertaisena.***

***Mopoilijalle voidaan kuitenkin määrätä suurimman sallitun nopeuden tahallisesta tai huolimattomuudesta tapahtuneesta ylityksestä enintään 15 kilometrillä tunnissa 100 euron rikesakko.***

Linja-auton ja vaarallisia aineita kuljettavan paketti- tai kuorma-auton rangaistusvastuun ankaroittaminen on perusteltua niillä ajettavasta ylinopeudesta aiheutuvan presumoidun vaaran vakavuuden perusteella. Näin on esimerkiksi Saksan Ordnunsgwidrigkeiten-järjestelmässä vastuuta ankaroitettu.

176 §:n mukaan ajoneuvokohtaisesta liikennevirhemaksusta vastaisivat ajoneuvon rekisteriin merkitty omistaja, haltija, tilapäinen käyttäjä tai käyttövastaava. Vastuusta vapautuminen edellyttäisi perustelujen mukaan esimerkiksi, että he ilmoittavat poliisille selvityksen siitä, kenen käytössä ajoneuvo on ollut. Varsin outoa olisi, että ko. henkilön pitäisi seuraamuksesta vapautuakseen hankkia valvontaviranomaiselta valokuvaselvitystä, jonka hankinta rikesakkomenettelyssä olisi poliisin asia.

Omistajan, haltijan ja käyttövastaavan asettaminen ilmiantovelvolliseksi hallinnollisella seuraamuksella rangaistavan teon johdosta on ristiriidassa rikoslain 15 luvun 11 §:n kanssa. Sen mukaan rikoksen tekijän suojelemisesta ei tuomita silloin, kun kysymys on 10 §:ssä mainitusta läheisestä tai teosta, josta voi seurata enintään 6 kuukautta vankeutta.

Luku 7 Erinäiset säännökset

Esityksen 173 §:n mukaan liikennevirhemaksua koskevaan päätökseen annetaan pysäköintivirhemaksun tavoin oikaisuvaatimusohjeet. Sama viranomainen harvoin myöntää virheitään, minkä vuoksi vasta oikaisupäätöksestä tehtävän valituksen voidaan katsoa täyttävän Euroopan ihmisoikeussopimuksen 6 §:n edellytykset. Hallintolainkäyttöasiana valitustie on 193 §:n nojalla hallinto-oikeus, joka ei pysäköintivirheitä lukuun ottamatta ole harjaantunut käsittelemään rikosasioita. Menettely on sitä paitsi maksullista, kun käräjäoikeudessa rikosasian vastaajalta ei peritä oikeudenkäyntimaksua. Kansalaisten oikeusturvan kannalta nykyinen rikesakkojärjestelmä on tälläkin perusteella syytä säilyttää.

Vastustan jyrkästi 183 §:ssä esitettyä pakkokeinon käyttämistä kuljettajaan, joka ei ole syyllistynyt rikokseen. Alle 0,5 promillen humalatila ei kuolemaan johtaneita onnettomuuksia koskevien tutkimusten mukaan esiinny juurikaan keskimääräistä onnettomuusriskiä suurempana riskinä. Matkan keskeyttäminen aiheuttaisi monissa tapauksissa huomattavia ongelmia poliisin toimintaan sekä kanteluita mielivaltaisista matkan keskeytyksistä. Ehdotetun säännöksen noudattamisen ja soveltamisen valvontamahdollisuus on käytännössä lähes olematon. Poliisilla on jo nyt mahdollista estää päihtyneeksi epäillyn henkilön ajo esim.

tarkistusmittausta varten, millä on aivan riittävä ennalta estävä vaikutus kuljettajiin, jotka nauttivat esimerkiksi ruokailun yhteydessä pienen määrän alkoholia. Säännös on hyvin epämääräinen puuttumiskynnyksen, harkintavallan ja ajon jatkamisen oikeuden suhteen. Mikä puhalluksen promillemäärä oikeuttaa määräämään ajon keskeytettäväksi, kuka ja millä metodilla toteaa, ettei alkoholia enää veressä ole? Tämä säännös on poistettava säädettävästä laista, aivan ehdottomasti.

Liitteet

Liikennemerkkiluettelo ja muut liitteet ovat alemman tason sääntelyä, jota ei tarvitse lakitasoisesti valmistella ja säätää. Liikennemerkit perustuvat kansainvälisiin sopimuksiin ja ne tulisi Ruotsin tavoin säilyttää edelleen asetustasolla.

*Laki ajoneuvolain muuttamisesta*

Osa tieliikennelakiin esitetyistä ajoneuvoja koskevista säännöksistä voitaisiin sisällyttää ajoneuvolakiin tai sen nojalla annettavaan asetukseen.

*Laki sakon ja rikesakon määräämisestä annetun lain 3 luvun kumoamisesta*

Vastustan rikesakon poistamista liikenteen rikkomusten seuraamuksena, joten myös ehdollista rikesakkoa koskevat säännökset on jätettävä voimaan. Järjestelmä on tältä osin toiminut varsin hyvin. Esitetty liikennevirhemaksu siirtäisi myös suuren osan poliisin sakkomääräyksellä sanktioiduista teoista liikennevirhemaksun piiriin. Rikesakon käyttöalueen laajentaminen korvaisi kokonaan tämän suurta arvostelua jo säätämisvaiheessaan saaneen sanktiomuodon. Uudistus edellyttää oikeusministeriön lainvalmistelua. Vastustan liikenteen rikkomusten poistamista rikesakon soveltamisalueesta. Useiden pykälien poistaminen rikesakkorikkomuksista annetusta laista jää torsoksi ja sen soveltamiskäytäntö huomattavan vähäiseksi.

*Laki ajokorttilain muuttamisesta*

Ajokorttilakiin esitetty muutos johtuu siirtymisestä hallinnolliseen liikennevirhemaksujärjestelmään. Mikäli esitystäni pitäytymisestä nykyisessä rikesakkojärjestelmässä ei hyväksytä, esitystä tulisi tältä osin korjata. Liikenneoikeusyhdistys ry on useissa aiemmissa lausunnoissa esittänyt siirtymistä kansainvälisesti yleiseen pistejärjestelmään, joka ottaisi sekä nykyistä että esitettyä järjestelmää oikeudenmukaisemmin huomioon eri rikkomusten vakavuuden.

Ajokiellon määräämismenettelyssä on oikeusturvaongelma, sillä ajokorttilain 95 §:n 1 momentin mukaan poliisimiehen päätökseen rattijuopumusrikoksesta epäillyn kuljettajan väliaikaisesta ajokiellosta ei saa valittamalla hakea muutosta (näin KHO 2014:108). Apulaisoikeusasiamies on vuonna 2013 antamassaan ratkaisussa (dnro 1265/4/11) kiinnittänyt huomiota siihen, että ajokielto voi olla voimassa jopa vuoden ilman, että kysymystä sen voimassaolosta voitaisiin saattaa oikeuden käsiteltäväksi. Esimerkiksi vangitsemisasia on käsiteltävä jopa kahden viikon välein ja takavarikkokin on voimassa vain 4 kuukautta, ellei sitä jatketa.

## 4. Perustuslakivaliokunnan lausunnon vaikutus lakiuudistukseen

Perustuslakivaliokunnan lausunnon perusteella on ensinnäkin poistettava laista tieliikennelain 176 §:n säännös ajoneuvokohtaista liikennevirhemaksua koskevasta ankarasta omistajan, haltijan ja käyttövastaavan vastuusta. Tämä ei kuitenkaan riitä, sillä perustuslakivaliokunnan mukaan ehdotettu sääntely ei täytä valiokunnan blankorikossääntelylle asettamia vähimmäisvaatimuksia, koska tieliikennelakiehdotuksesta ei käy ilmi käy ilmi sen säännösten rikkomisen rangaistavuus. *Tieliikennelakiehdotukseen tulee sen vuoksi lisätä asianmukaiset viittaukset rikoslakiin.*

Käännettyyn todistustaakkaan perustuva ajoneuvokohtainen liikennevirhemaksu on ollut olennainen perustelu siihen, että ylipäätään on esitetty siirtymistä hallinnolliseen

sanktiojärjestelmään. Jos tämä olennainen peruste poistetaan, ei jää jäljelle mitään syytä, miksi lakiin jätettäisiin rikesakkojärjestelmää vastaava rinnakkainen sanktiojärjestelmä sen aiheuttamine tietojärjestelmä- ym. kustannuksineen. Liikenneoikeusyhdistys ry:n puolesta aiemmin valiokunnalle annetun kirjallisen lausunnon mukaisesti liikennevirhemaksun sijaan tieliikennelaissa tulisi säätää liikennerikkomuksesta rangaistavana tekona ja rikesakosta sen rikkomisen seuraamuksena.

## 5. Liikennevirhemaksun ja päiväsakkojärjestelmän yhteensovittaminen

Liikennevirhemaksusta luopuminen on erittäin tärkeätä senkin vuoksi, että nykyisessä muodossaan tieliikennelain muutosesitys merkitsisi, että osa yli 20 km/h ylinopeuksista jäisi kokonaan seuraamuksitta. Rikoslain 23 luvun 1 §:n 3 momentin mukaan liikenneturvallisuuden vaarantamisesta ei nimittäin rangaista silloin, jos tienkäyttäjän menettely on ollut omiaan aiheuttamaan vain vähäistä vaaraa. Kun liikennevirhemaksu voidaan määrätä enintään 20 km/h ylinopeudesta, sitä suuremmasta, vain vähäistä vaaraa aiheuttavasta ylinopeudesta ei voisi määrätä kumpaakaan, ei sakkoa eikä liikennevirhemaksua. Ylinopeudet välillä 21-30 km/h ja suuremmatkaan ylinopeudet tyhjällä moottoritiellä eivät toteuta edes RL 23 luvun 1 §:n kriteeriä siitä, että teon tulee olla ominaan aiheuttamaan vaaraa toisten turvallisuudelle. ”On omiaan” tarkoittaa sitä, että teko tyypillisesti johtaa vahinkoon. Tässä arviossa ratkaisevaa ovat liikenneolosuhteet, jossa suhteessa ylinopeus on vain yksi (joskin painava) arviointikriteeri muiden joukossa. *Lakiesitys johtaisi siis siihen, että hallinnollisen rikkomuksen ja rikosoikeudellisesti rangaistavan liikenneturvallisuuden vaarantamisen väliin jäisi alue, jolla ei voitaisi soveltaa rikosvastuuta ollenkaan.* Tämä ei varmasti ole ollut hallituksen esityksen laatijan tarkoitus. *Pulmaan on kaksi ratkaisua: Joko pitäytyminen nykyisessä sääntelyssä tai liikennevirhemaksun käyttöalan nostaminen 30 km/h ylinopeuksiin.*

Poliisin tällä hetkellä noudattaman sakotusohjeen mukaan liikennerikkomukseksi on pääsääntöisesti katsottava teko, jossa päiväsakkojen lukumäärä on yksittäisestä teosta alle 12

ps.[1] Tällaisia tekoja voivat olla sakkotaulukon liukumat huomioon ottaen esimerkiksi yli 60 km/h nopeusrajoitusalueilla jopa 29 km/h ylinopeudet.[2] Liukuma-asteikkoa voidaan käyttää, kun rikkomukseen liittyy sellaisia seikkoja, joiden perusteella rikkomusta kysymyksessä olevassa tapauksessa voidaan pitää tavallista lievempänä tai vakavampana.

Sakotusohjekaan ei estä tuomioistuinta muissakin tapauksissa soveltamasta RL 23 luvun 1 §:n 1 tai 3 momenttia ja hylkäämästä syytettä liikenneturvallisuuden vaarantamisesta, jos vähäistä suuremman vaaran uhkaa tai vaaraa ylipäätään ei ole ollut. Mikäli liikennevirhemaksu säädetään hallituksen esityksen (HE 180/2017 vp) mukaisesti, on olemassa todellinen vaara, että osa etenkin vain vähäistä vaaraa aiheuttavista ylinopeuksista jäisi kokonaan sanktioimatta. Tämä olisi erittäin huonoa ja rikosoikeudellisten kriminalisointiperiaatteiden vastaista lainsäädäntöä.

**Matti Tolvanen**

**OTT, rikos- ja prosessioikeuden professori**

**Itä-Suomen yliopisto, Oikeustieteiden laitos**

**matti.tolvanen@uef.fi, puhelin: +358 50 5508092**

[1] Käsikirja seuraamusten määräämiseksi rangaistuvaatimus- ja rikesakkoasioissa. Poliisihallitus 2010, s. 6.

[2] Liitetaulukko on em. käsikirjan taulukossa 4.