

1. Lausuntopyyntö ja lausunnon sisältö

Lakivaliokunta on pyytänyt minulta lausuntoa HE 180/2017 vp johdosta. Sanotussa esityksessä ehdotetaan säädettäväksi uusi tieliikennelaki ja eräitä siihen liittyviä lakeja. Keskityn lausunnossani pääasiassa siihen, miten esityksessä ehdotettu liikennevirhemaksun omaksuminen sopii yhteen meillä voimassa olevan rikosprosessimenettelyn kanssa.

2. Asianomistajan syyteoikeus

Asianomistajalla on Suomessa toissijainen syyteoikeus, mistä säädetään rikosprosessilain 1 luvun 14 ja 15 §:ssä. Oikeuskirjallisuudessa asianomistajan syyteoikeuden tueksi on esitetty useita perusteita, joista keskeisimpänä voidaan pitää asianomistajan oikeutta oikeudenmukaisen oikeudenkäyntiin.¹

Rikosprosessilain (ROL) 1:14.1:ssä säädetään asianomistajan toissijaisesta syyteoikeudesta seuraavasti:

Asianomistaja saa itse nostaa syytteen rikoksesta vain, jos syyttäjä on päättänyt jättää syytteen nostamatta taikka esitutkintaviranomainen tai syyttäjä on päättänyt, ettei esitutkintaa toimiteta taikka että se keskeytetään tai lopetetaan. Asianomistaja saa nostaa syytteen myös, jos esitutkintatoimenpiteiden suorittamista on tutkinnanjohtajan päätöksellä siirretty. (20.1.2012/18)

Tulkintani mukaan liikennevirhemaksumenettelyn aloittaminen täyttää siteeratun oikeusohjeen tunnusmerkistön.² Tästä puolestaan seuraa ”vaara”, että liikenne rikkomuksen asianomistaja haluaa nostaa syytteen käräjäoikeudessa teosta, jota käsitellään liikennevirhemaksumenettelyssä. Tällöin ehdotetun TLL 160.4:n 1 kohdan mukaan asianomistajan nostamasta toissijaisesta syytteestä seuraisi käytännössä se, että liikennevirhemaksua ei voitaisi ollenkaan määrätä.

Jatkovalmistelussa asianomistajan toissijainen syyteoikeus pitäisi huomioida esimerkiksi siten, että liikenne rikkomuksen mahdolliselta asianomistajalta pyydetäisiin suostumus asian käsittelemiselle liikennevirhemaksumenettelyssä. Jo nyt näin toimitaan sakon ja rikesakon määräämisestä annetun lain 5 §:n mukaan. Mikäli asianomistaja ei suostumusta liikennevirhemaksumenettelylle antaisi, vaihtoehdoksi taitaisi jäädä asian käsitteleminen rikosprosessuaalisia säännöksiä noudattaen, ellei sitten haluta rajoittaa asianomistajan toissijaista syyteioikeutta niissä tilanteissa, joissa asia päätetään käsitellä liikennevirhemaksumenettelyssä.

¹ Ks. tarkemmin esim. Vuorenperä, Mikko: Asianomistajan oikeudet rikosprosessissa. Viro 2014, s. 39-41.

² Mikäli näin ei olisi, voitaisiin kysyä, onko ehdotuksen tavoitteena ollut rajoittaa asianomistajan toissijaisen syyteioikeuden käyttämistä. Tätä vaihtoehtoa kuitenkin epäilen, sillä ainakaan esityksen perusteluissa ei ole ollenkaan kiinnitetty lainkaan huomiota asianomistajan syyteioikeuteen.

Todettakoon, että ehdotuksen tavoitteena tosin on, että liikennevirhemaksuja määrätäisiin lähinnä sellaisista teoista, joilla ei ole asianomistajaa (ks. s. 130). Ehdotuksen sivulta 156 kuitenkin ilmenee, että on täysin mahdollista, että myös liikennevirhemaksumenettelyyn ohjautuvilla rikkomuksilla voi olla asianomistaja. Useimmiten liikenne-rikoksen asianomistajana on juuri rikkomukseen syyttömän kolariauton kuljettaja.

3. Ne bis in idem -kielto

Ne bis in idem –kiellolla (eli tuomion oikeusvoimalla) tarkoitetaan sitä, että samaa asiaa ei saa tutkia eikä määrätä seuraamusta kahdessa eri menettelyssä. Rikosprosessin sisällä ne bis in idem –kiellon soveltamista on vakiintuneesti pidetty itsestään selvyytenä. Tämä tarkoittaa sitä, että kertaalleen rikosprosessissa ratkaistua asiaa ei ole saanut panna uudelleen vireille rikosprosessuaalisessa järjestyksessä.

Viimeaikaisen oikeuskäytännön perusteella ne bis in idem –kielto on saanut merkitystä myös siinä mielessä, että aiemmin hallinnollisessa (eli varsinaiseen rikosprosessiin kuulumattomassa) menettelyssä annetut sanktioluonteiset seuraamukset ovat saattaneet estää rikossyytteen nostamisen ja tutkimisen. Huomattavin esimerkki tässä suhteessa on ollut se, että määrättyjen veronkorotusten katsotaan nykyään estävän veropetos-syytteen tutkimisen, mikäli veropetos-syytteessä on kysymys samoista verojen välttämistä kuin mistä veronkorotuskin on määrätty. Enää ne bis in idem –kielto ei siis estä asioiden uudelleen käsittelyä vain saman prosessilajin sisällä, vaan nykyisin hallintomenettelyssä määrätty seuraamus voi laukaista ne bis in idem –kiellon soveltamisen rikosprosessissa tai päinvastoin.

Käsillä olevassa lausuntoasiassa on ne bis in idem –kieltoon pyritään reagoimaan tieliikennelain ehdotetussa 160 §:ssä, jossa säädettäisiin muun muassa siitä, että liikennevirhemaksua ei saa määrätä, jos tienkäyttäjää epäillään samasta teosta esitutkinnassa, syyteharkinnassa tai tuomioistuimessa vireillä olevassa rikosasiassa, tai jos tienkäyttäjälle on samasta teosta annettu lainvoimainen tuomio tai määrätty rangaistus. Selvyyden vuoksi laissa olisi syytä huomioida myös päinvastainen asetelma eli että lakiin otettaisiin nimenomainen säännös siitä, että rikosprosessiin ei saisi ryhtyä, mikäli tienkäyttäjälle olisi samasta teosta jo määrätty liikennevirhemaksu.³

4. Ajoneuvokohtainen liikennevirhemaksu (todistustaakan kääntäminen)

Ehdotetun tieliikennelain 176 §:n mukaan ajoneuvokohtaisesti liikennevirhemaksusta vastaisi ajoneuvon rekisteriin merkitty omistaja, haltija, tilapäinen käyttäjä tai käyttövastaava. Näistä kolme ensin mainittua olisivat kuitenkin vastuusta vapaat, jos he pystyisivät näyttämään todennäköiseksi, että he eivät olleet tehnyt liikenne-rikkomusta tai että virhemaksun määräämiselle ei ole ollut edellytyksiä. Käyttövastaava puolestaan olisi ehdotetun tieliikennelain 176

³ Vertailun vuoksi voidaan todeta, että vastaavankaltaisten tilanteiden osalta esimerkiksi lakiin erillisellä päätöksellä määrättävästä veron- tai tullikorotuksesta on otettu tällainen rikosprosessimenettelyn estävä oikeushje silloin, kun samasta rikkomuksesta on jo määrätty veronkorotus (ks. sanotun lain 3.1 §).

§:n mukaan vastuusta vapaa, jos ilmoittamalla, kenen käytössä ajoneuvo oli rikkomuksen tekohetkellä ollut tai ilmoittamalla, että ajoneuvo tai sen rekisterikilpi oli anastettu.

Käytännössä ehdotettua tieliikennelain 176 §:ää voidaan pitää ongelmallisena siitä syystä, että siinä asetetaan todistustaakka liikenne rikkomuksessa epäillylle. Toisin sanoen lainkohdassa on kysymys käännetyistä todistustaakasta, jota voidaan pitää syyttömyysolettaman kannalta pulmallisena silloin, jos liikennevirhemaksu luokitellaan Engel-kriteerien perusteella rikosoikeudelliseksi sanktioksi.

Olen käsitellyt Engel-kriteerejä tarkemmin perustuslakivaliokunnalle tässä samassa asiassa antamassani lausunnossa. Sanotussa lausunnossa katson, että on olemassa hyviä perusteita sen puolesta, että ehdotuksessa esitetty liikennevirhemaksumenettely täyttää Engel-kriteerit.

Esityksessä käännetyn todistustaakan omaksumista ajoneuvokohtaisia liikennevirhemaksuja määrättäessä perustellaan sillä, että EIS ei kiellä oletusten käyttöä näyttöratkaisua harkittaessa liikenne rikoksissa, jos valtio noudattaa suhteellisuusperiaatetta ottamalla huomioon asian merkityksen ja puolustuksen oikeudet (s. 297). En ole varma minkä oletusten käyttöön perusteluissa viitataan, mutta otaksun, että oletuksilla sanotussa kohdassa viitataan tosiasiasa näytön arviointiin ei todistustaakka sääntelyyn. Ja jos näin on, niin esityksessä oleva perustelu ei kunnolla osu maaliin. Näytön arvioinnissa on toki ilman muuta sallittua ottaa huomioon esimerkiksi sellainen oletus, että auton omistaja todennäköisesti on myös ajanut autoa liikenne rikoksen tapahtuessa. Tämä ei kuitenkaan tarkoita sitä, että todistustaakka olisi asiassa kääntynyt, vaan kysymys on siitä, että sanottu oletusta pidetään sanktiota määrättäessä todistustositseikkana, joka tietyin edellytyksin saattaa itsessään riittää näytöksi sanktion määräämiselle, ellei rikkomuksesta epäilty pysty esittämään vastanäyttöä. Näissä tilanteissa ei ole kuitenkaan perusteltua (eikä oikein) puhua käännetyistä todistustaakasta, vaan kysymys on siitä, että rangaistusta vaativa osapuoli on oletuksen avulla onnistunut täyttämään todistustaakansa, jolloin näyttövelvollisuus siirtyy rikkomuksesta epäillylle.

Tieliikennelain ehdotetussa 176 §:ssä ei kuitenkaan olisi kysymys yllä sanotusta näyttövelvollisuuden siirtymisestä vaan puhtaasti käännetyistä todistustaakasta, mistä syystä sanotun lainkohdan säätämistä olisi syytä jatkovalmistelussa harkita. Tässä harkinnassa voidaan erityisesti ottaa huomioon se, että todistustaakan kääntäminen ei tosiasiasa taitaisi juurikaan edes vähentää poliisin velvollisuuksia selvittää ajoneuvon kuljettajaa valvontakameran ottamista kuvista. Näin olisi siitä syystä, että tosiasiasa ajoneuvon haltijan olisi useimmiten helppointa näyttää syyttömyytensä pyytämällä poliisilta valokuva liikenne rikkomuksesta, josta myös ajoneuvoa kuljettava henkilö on tunnistettavissa. Näin ollen poliisin pitäisi todistustaakan kääntämisestä huolimatta tarkastaa ajoneuvoa kuljettava henkilö valvontakameran kuvasta. Tästä syystä PL 21 §:n ja EIS 6 artiklan kannalta arveluttavaan todistustaakan kääntämiseen ei ole syytä ryhtyä, siitäkään huolimatta, että yksittäisiä EIT:n ratkaisuja ”hyväntahtoisesti” tulkitsemalla käännettyä todistustaakkaa saatettaisiin ehkä pitää EIS:n mukaisena

5. Punaisen liikennevalon noudattamatta jättäminen

Ehdotetun TLL 161.1 §:n 2 kohdan ja 166.1 §:n 13 kohdan mukaan punaisen liikennevalon noudattamatta jättämisestä voisi jatkossa selvitä 100 euron liikennevirhemaksulla. Omasta puolestani pidän punaisia päin ajamista niin vakavana tekona, että siitä olisi jatkossakin aina syytä määrätä rangaistus rikosprosessissa eikä siis milloinkaan vain hallinnollisessa menettelyssä.

6. Lopuksi. Yksi rikosoikeudellinen huomio

Ehdotuksessa todetaan monessakin kohdassa (ks. esim. s. 147), että liikennevirhemaksu voisi tulla määrättäväksi silloin, jos teosta ei muualla laissa säädettäisi ankarampaa rangaistusta. Ainakaan liikennevirhemaksun määräämisedellytyksiä koskevaan ehdotettuun lainkohtaan (TLL 160 §) ei tällaista toissijaisuuslauseketta sisälly. Jatkovalmistelussa olisikin syytä miettiä, pitäisikö sanotunkaltainen toissijaisuuslauseke kirjoittaa esiin myös itse TLL 160 §:än. Esimerkiksi laissa rikesakkorikkomuksista tällainen toissijaisuuslauseke on sanotun lain 1 §:ssä.

7. Yhteenveto

- Asianomistajan toissijainen syyteoikeus pitää ottaa jatkovalmistelussa huomioon
- Jatkovalmistelussa olisi syytä ottaa lakiin säännös siitä, että liikennevirhemaksun määrääminen estää rikosprosessimenettelyn samassa asiassa.
- Jatkovalmistelussa olisi syytä harkita, olisiko tieliikennelain 176 §:än ehdotetusta käännetystä todistustaakasta syytä luopua.
- Punaisen valon noudattamatta jättämistä pitää jatkossakin käsitellä aina rikosprosessissa.
- Jatkovalmistelussa olisi syytä ottaa ehdotettuun TLL 160 §:än toissijaisuuslauseke siitä, että liikennevirhemaksua ei voida määrätä, jos muualla laissa teosta on säädetty ankarampi rangaistus.

Turussa 15.2.2018

Mikko Vuorenpää
Rikosprosessioikeuden professori
Lapin yliopisto