

LIIKENNEVALIOKUNTA

Lausunto 6/1997 vp

Hallituksen esitys 32/1997 vp

Lakivaliokunnalle

Johdanto

Vireilletulo

Eduskunta on 15 päivänä huhtikuuta 1997 lähettäessään hallituksen esityksen HE 32/1997 vp liikenne rikoksia koskevan lainsäädännön uudistamisesta lakivaliokuntaan valmistelevasti käsiteltäväksi samalla määrännyt, että liikennevaliokunnan on annettava lausunto lakivaliokunnalle.

Asiantuntijat

Valiokunnassa ovat olleet kuultavina lainsäädäntöneuvos Antti Pihlajamäki oikeusministeriöstä, hallitusneuvos Jarmo Hirsto liikenneministeriöstä, poliisiylitarkastaja Markku Väinölä sisäasiainministeriöstä, professori Antti Penttilä oikeuslääketieteen laitokselta, Helsingin kaupungin lakimies Kari Ruutu, kihlakunnansyyttäjä Jarmo Hirvonen Suomen syyttäjät ry:stä, asianajaja Hannu Saraluoto Suomen Asianajajaliitosta ja toiminnanjohtaja Heimo Jaakkola Autoliitosta.

Hallituksen esitys

Esityksessä ehdotetaan kaikkia liikennemuotoja koskevat vankeusuhkaiset rangaistussäännökset keskitettäväksi rikoslakiin. Sakkouhkaiset rikkomustyyppisiä tekoja koskevat rangaistussäännökset sen sijaan jäisivät kutakin liikennemuotoa koskevaan erityislainsäädäntöön.

Liikenne rikosten perustunnusmerkistö olisi liikenneturvallisuuden vaarantaminen, jolla tarkoitetaan sellaista tahallista tai huolimattomuudesta tapahtuvaa liikennesääntöjen tai liikenteessä edellytettävän huolellisuuden tai varovaisuuden laiminlyömistä, joka on omiaan aiheuttamaan vaaraa toisten turvallisuudelle. Lisäksi olisi säännös törkeästä liikenneturvallisuuden vaarantamisesta. Rikoslakiin tulisivat säännökset

eri liikennemuotoja koskevista liikennejuopumuksista, kulkuneuvon kuljettamisesta oikeudesta sekä liikennepaosta tieliikenteessä.

Rikoslain 44 luvun 9 §:n säännös, joka koskee alusten yhteentörmäyksen estämiseksi annetun ohjeen ja junaturvallisuutta koskevien määräysten rikkomista, ehdotetaan kumottavaksi tarpeettomana ja 48 luvun ympäristörikkomusta koskevaan 3 §:ään ehdotetaan lisättäväksi uusi neljäs momentti, jonka perusteella voitaisiin rangaista ympäristölle vaaraa aiheuttavasta vesiliikennelain rikkomisesta.

Tieliikennelakiin, ilmailulakiin ja vesiliikennelakiin ehdotetaan muutoksia korvaamalla niissä olevat rangaistussäännökset asianomaisilta osin viittauksilla rikoslakiin.

Lait ovat tarkoitetut tulemaan voimaan mahdollisimman pian sen jälkeen, kun ne on hyväksytty ja vahvistettu.

Valiokunnan kannanotot

Liikennevaliokunta on käsitellyt hallituksen esitykseen sisältyviä lakiehdotuksia toimialansa kannalta. Valiokunta korostaa, että liikenteessä jokaiselle kulkijalle on asetettava yleinen huolellisuus- ja varovaisuusvelvoite. Liikenteessä ajoneuvon kuljettaminen on aina sovitettava olosuhteiden mukaan sellaiseksi, että kuljettaja kehtää vaaraantamatta varmasti hallitsee ajoneuvonsa *kaikissa ennalta-arvattavissa tilanteissa, mitä olosuhteet edellyttävät*. Tämä on otettava huomioon myös liikenne rikkomusten ja rikosten sekä liikenne onnettomuuksien arvioinnissa. Ajoneuvon kuljettajan liikennevahingossa mahdollisesti tekemät liikenne rikokset ja -rikkomukset on arvosteltava niiden olosuhteiden mukaan, jotka huolelliselle tiellä kulkijalle olisivat olleet ennalta-arvattavissa. Lakiehdotuksissa ja niiden perusteluissa on pyritty luettelemaan esimerkinomaisesti käytännön liikennetilanteita. Liiken-

nevaliokunta huomauttaa, että esimerkein ei ole mahdollista kovin perusteellisesti luetella käytännön ennalta-arvattavuustilanteita liikenteessä. Esimerkkiluettelo ei ole tarkoituksenmukainen, koska luettelot epätäydellisinä saattavat lain soveltamistoiminnassa johtaa liian kaavamaiseen laintulkintaan.

Valiokunta kiinnittää huomiota rattijuopumuksen valvontaan ja pitää sitä riittämättömänä. Rattijuopumusrangaistukset tulisi yhdenmukaistaa koko maassa. Rangaistuskäytäntöä voidaan pitää liian lievänä rattijuopumuksen muulle liikenteelle ja ulkopuolisille aiheuttamiin seurauksiin nähden.

Käsittävänä olevaan hallituksen esitykseen sisältyy vaaran käsitteen määrittelemine. Liikennevaliokunta kiinnittää huomiota käsitteen porrastuksen lisäämiseen ja pyytää lakivaliokuntaa arvioimaan, onko tarpeen ottaa käyttöön käsitteet "vähäinen vaara" ja "ei vähäinen vaara" sekä aiheutuuko lakiehdotuksesta vaikeita tulkintaongelmia.

Liikenneturvallisuuden vaarantaminen. Valiokunnan huomiota kiinnitti erityisesti hallituksen esityksen poikkeuksellinen oikeuspoliittinen linjaus. Viime vuosien aikana rangaistusasteikkoja on yleensä alennettu. Liikenneturvallisuuden vaarantamisesta rangaistusasteikko olisi sakkoo tai enintään kuusi kuukautta vankeutta, kun nykyisessä tieliikennelain 98 §:n liikenteen vaarantamisesta enimmäisrangaistus on kolme kuukautta vankeutta. Tieliikennettä koskevilta osin hallituksen esitys siis merkitsi rangaistusasteikon ankaroitumista. Hallituksen esityksen perusteluiden mukaan ehdotuksen ei ole tarkoitus johtaa rangaistusten ankaroitumiseen. Valiokunnan käsityksen mukaan on kuitenkin todennäköistä, että hallituksen esityksen toteutuminen sellaisenaan johtaa rangaistuskäytännön sekä sakan määräämistä koskevan ohjeistuksen muuttumiseen. Edellä sanotuista syistä liikennevaliokunta esittää, että rangaistuksen ylärajana edelleen säilytetään kolme kuukautta vankeutta.

Törkeä liikenneturvallisuuden vaarantaminen. Lakiehdotuksen sanamuodosta ei voi päätellä, että tekemuoto on tarkoitus saattaa aiempaa ankaramman rangaistusuhan alaiseksi. Hallituksen esityksen perusteluista voi päätellä, että ran-

gaistusuhan alaiseksi pyritään saamaan vakiintuneeseen oikeuskäytäntöön nähden entistä vähäisempiä ylinopeuksia. Lain sanamuodosta tämä ei ilmene. Tässä suhteessa perusteluiden ja lain sanamuodon epäsuhtaa voidaan arvostella. Liikennevaliokunta painottaa sitä, että hallituksen esityksen toteutuminen ei saa johtaa nykyistä ankarampiin rangaistuksiin.

Ylinopeustilanteita arvioitaessa ei lähtökohdana voi olla kaavamainen tuntinopeus. Tärkeintä ovat olosuhteet ja niihin soveltuva tilannenopeus. Käytännössä ajateltavissa olevia tapauksia on mahdollista kuvailla laissa tai sen perusteluissa. Arvosteltaessa yleensä ajonopeutta rajoja ei pitäisi ohjeistaa kaavamaisesti. Arviointiin vaikuttavat muutkin tapaukseen liittyvät tekijät kuin nopeus. Tekijöiden yhteisvaikutuksista on omiaan aiheutumaan vakava vaara toisten turvallisuudelle. Vähäinenkin ylinopeus, joka ei ole esim. moottoritiellä rangaistava, saattaa hyvinkin koulualueella tai pihakadulla toteuttaa törkeän liikenneturvallisuuden vaarantamisen tunnusmerkit. Liikennevaliokunta korostaa olosuhteisiin soveltuvan tilannenopeuden arviointia kaavamaisen tuntinopeusarvioinnin sijasta. Valiokunta huomauttaa vielä, että ajateltavissa on myös tilanteita, joissa kuljettaja ei syöllisty ylinopeuteen, mutta tilannenopeus on olosuhteisiin nähden liiallinen ja teko rangaistava.

Toimenpiteistä luopuminen ja huomautus. Nykyisen tieliikennelain soveltamisessa on käyty rajanvetoa liikennetrikomuksen ja liikenteen vaarantamisen välillä. Vaaran asteen arviointi ja rangaistusasteikon muuttaminen muuttaisi myös nykyistä tilannetta, sillä raja määrittäisi rikoslain ja tieliikennelain soveltamisen välillä. Liikennevaliokunta pitää epäkohtana, että oikeus huomautuksen antamiseen on rajattu lainmuutoksen jälkeen vain tieliikennelaissa mainittuun liikennetrikomukseen, ja tältä osin poliisin harkintavaltaa rajoitetaan käytännön tilanteissa.

Lausunto

Edellä esitetyn perusteella liikennevaliokunta kunnioittavasti ehdottaa,

että lakivaliokunta ottaa huomioon, mitä tässä lausunnossa on esitetty.

Asian ratkaisevaan käsittelyyn valiokunnassa ovat ottaneet osaa puheenjohtaja Pauli Saapunki /kesk, varapuheenjohtaja Esko-Juhani Tennilä /va-r, jäsenet Janina Andersson /vihr, Klaus Bremer /r, Tarja Filatov /sd, Minna Karhunen /kok,

Risto Kuisma /nuors, Suvi Lindén /kok, Eero Lämsä /kesk, Kari Myllyniemi /kesk, Raimo Mähönen /sd, Tero Mölsä /kesk, Reino Ojala /sd, Jorma Rantanen /sd, Pekka Saarnio /vas, Raimo Vistbacka /ps ja varajäsen Tauno Pehkonen /skl.

Eriävä mielipide

Rangaistusmääräysmenettely on ns. summaarista oikeudenkäyttöä. Sillä ei pyritäkään aivan 100 prosenttiseen oikeusvarmuuteen, vaan siitä asiasta päättäminen on jätetty rangaistuksen kohteeksi joutuneen henkilön ratkaistavaksi. Jos hän hyväksyy poliisin menettelyn, rangaistusmääräystuomari ratkaisee poikkeuksetta asian poliisin esittämällä tavalla. Samalla tavalla menettelee käräjäoikeus niissä tapauksissa, kun asia on tullut muutosasiana oikeuteen, jollei vastaaja ole ollut oikeudessa edustettuna tai ei ole muuta pystynyt oikeaksi näyttämään.

Edellä olevan johdosta ei ole oikein eikä kohutuullista, että ministeriöitten ohjeet sitovat poliisin päättävällän liian yksioikoisilla ohjeilla ja määräyksillä. Poliisilla pitää olla muun muassa eräissä ylinopeustapauksissa vapaa harkintavalta ratkaista päiväsakkojen määrä. Ylinopeus on saattanut sattua sellaisissa olosuhteissa, jolloin yleisen elämäkokemuksen perusteella ei ole edes mitään teoreettista perustetta väittää vaarannetun liikennettä.

Helsingissä 3 päivänä kesäkuuta 1997

Kari Myllyniemi /kesk.

Nykyään on tuomioistuimella vapaa harkintaoikeus määrätä päiväsakkojen määrä, mutta ministeriöitten ohjeet ja käytäntö ovat aiheuttaneet sen, että poliisi on täysin sidottu annettuihin ohjeisiin niin päiväsakkojen kuin sakon markkamäärienkin suhteen, vaikka rangaistuksen lopputulos on tapahtuneeseen rikkeeseen nähden aivan kohtuuton. Tästä kaavamaisuudesta tulee vastaisuudessa päästä eroon.

Liikenteessä tapahtuneista tuottamuksellisista tai jopa vahinkoon verrattavista rikkeistä ei voi eikä saa rangaista ankarammin kuin henkilön omaisuuteen tai terveyteen kohdistuneista tahallisista rikoksista, kuten nyt kuitenkin tapahtuu.

Edellä sanotun perusteella ehdotamme kunioittavasti

että lakivaliokunta asiaa käsitellessään ottaisi huomioon sen, mitä tässä eriävässä mielipiteessä on esitetty.

Klaus Bremer /ruots.

