

**AJONEUVON KONFISKOINTI SEURAAMUKSENA
LIKENNERIKOKSESTA**

Lapin yliopisto
Maisteritutkielma
Tuomas Riikonen
Rikosoikeus
2022

Lapin yliopisto

Tiedekunta: Oikeustieteellinen tiedekunta

Työn nimi: Ajoneuvon konfiskointi seuraamuksena liikenne rikoksesta

Tekijä/-t: Tuomas Riikonen

Koulutusohjelma/oppiaine: Rikosoikeus

Työn laji: Pro gradu -tutkielma/Maisteritutkielma X Lisensiaatintutkimus__

Sivumäärä, liitteiden lukumäärä: VII + 72

Vuosi: 2022

Tiivistelmä

Tässä tutkimuksessa tarkastellaan ajoneuvon menettämisseuraamuksien laajempia käyttömahdollisuuksia pyrkimyksenä ehkäistä vakavia ja toistuvia liikenne rikoksia. Tarkoituksena on tutkia oikeuskirjallisuuden ja oikeuskäytännön kautta liikenne rikosten yleistä luonnetta ja verrata niitä ajoneuvon menettämisseuraamuksien yleisiin edellytyksiin. Tämä tutkimus keskittyy kahden kysymyksen. Ensimmäinen kysymys tarkastelee sitä, voisiko ajoneuvon konfiskointi nykyisellään olla säännönmukainen seuraamus liikenne rikoksesta? Tämän pohjalta toinen kysymys on se, millä edellytyksillä ajoneuvon konfiskointi voisi olla säännönmukainen seuraamus? Vuonna 2002 voimaantullut menettämisseuraamuksien uudistusta koskeva laki mahdollisti ajoneuvon konfiskoinnin. Tapauksessa KKO 2005:76 oikeus katsoi, että auto voidaan tuomita valtiolle menetetyksi, jos se on turvaamistoimenpiteenä välttämätöntä. Ennen lakimuutosta ja vielä sen jälkeenkin auto on ollut suomalaisessa liikenne rikoskeskustelussa verrattain kiistanalainen esine.

Ajoneuvon konfiskointi ei voi olla tällä hetkellä säännönmukainen seuraamus liikenne rikoksesta. Tämä johtuu siitä, että laista tai oikeuskäytännöstä ei löydy tarpeeksi yhteneviä näkemyksiä sille, milloin menettämisseuraamuksien edellytykset täyttyvät. Ajoneuvon arvo, tehty liikenne rikos ja muut tekijään liittyvät seikat hankaloittavat konfiskoinnin yhtenevää tuomitsemista. Nykyinen lainsäädäntö ei siis tarjoa edellytyksiä, jotta ajoneuvo voitaisiin säännönmukaisesti tuomita valtiolle menetetyksi, vaan lainsäädäntöä tarvitsee konfiskaation osalta uudistaa. Yhdenvertaisuuden ja oikeusvarmuuden vuoksi olisi perusteltua, että laista käy selkeästi ilmi, milloin ajoneuvon konfiskoinnin edellytykset täyttyvät. Lisäksi tutkimuksessa havaittiin, että ajoneuvon konfiskaatiota ei enää täysin voida pitää luonteeltaan turvaamistoimenpiteenä, toisin kuin perinteisesti on ajateltu. Tämä siitä syystä, että ajokieltoa, joka niin ikään perinteisesti on ajateltu turvaamistoimenpiteeksi, on nykyisin pidettävä EIS:n tarkoittamana rangaistuksena. Myös tätä epäselvyyttä tulisi lainsäädännön uudistuksella tarkistaa.

Avainsanat: rikoslaki, konfiskaatio, menettämisseuraamus, ajoneuvo, ajoneuvon konfiskointi, tieliikenne

X Tutkielma ei sisällä muita kuin tekijän/tekijöiden omia henkilötietoja.

Sisällys

Tiivistelmä	I
Lähteet.....	III
Lyhenteet.....	VIII
1. Johdanto.....	1
1.1 Tutkimuksen aihe ja tarpeellisuus	1
1.2 Tutkimuskysymys ja rakenne.....	3
1.3 Tutkimusmenetelmät	5
2. Menettämisseuraamus	7
2.1 Menettämisseuraamuksen yleiset edellytykset.....	7
2.2 Rikoksentekovälineen menettäminen.....	8
2.3 Muun omaisuuden menettäminen	12
2.4 Menettämisen rajoitukset	13
2.5 Arvokonfiskaatio.....	15
2.6 Kohtuullistaminen	16
2.7 Ajoneuvon konfiskoinnin sattumanvaraisuudesta.....	19
2.8 Asianomistajan syyteoikeudesta	21
2.9 Hieman ajokiellosta.....	22
3. Menettämisseuraamuksen yleiset edellytykset liikennerikoksissa	28
3.1 Menettämisseuraamus ja liikenneturvallisuuden vaarantamisrikokset	29
3.1.1 Liikenneturvallisuuden vaarantaminen ja törkeä liikenneturvallisuuden vaarantaminen	29
3.1.2 Menettämisseuraamuksen edellytykset.....	30
3.2 Menettämisseuraamus ja liikennejuopumukset.....	32
3.2.1 Rattijuopumus ja törkeä rattijuopumus	32
3.2.2 Menettämisseuraamuksen edellytykset.....	34
3.3 Kulkuneuvon luovuttaminen juopuneelle	36
3.4 Toistuvat liikennerikokset	39
4. Ajoneuvon konfiskointi säännönmukaisena seuraamuksena	45
4.1 Ajoneuvo konfiskoitavana objektina.....	45
4.2 Onko ajoneuvo siis liikennerikoksen rikoksentekoväline vai rikoksen kohde?.....	49
4.3 Voiko menettämisseuraamus olla säännönmukainen seuraamus liikennerikoksista	52
5. Edellytykset ajoneuvon menettämisseuraamuksen säännönmukaisuudelle	55
5.1 Millainen seuraamus ajoneuvon menettämisseuraamus oikeastaan on?.....	55
5.2 Rangaistus	55
5.3 Turvaamistoimenpide.....	59
5.4 Rangaistus vai turvaamistoimenpide.....	60
5.5 Ulkomaista tutkimusaineistoa	63
6. Johtopäätökset	69

Lähteet

Virallislähteet

HE 80/2000 vp

Hallituksen esitys Eduskunnalle menettämisseuraamuksia koskevan lainsäädännön uudistamiseksi

HE 212/2010 vp

Hallituksen esitys eduskunnalle ajokorttilaiksi ja eräksi siihen liittyviksi laeiksi

HE 4/2016 vp

Hallituksen esitys eduskunnalle laeiksi rikoslain 10 luvun sekä pakkokeinolain 6 ja 7 luvun muuttamisesta

HE 103/2017 vp

Hallituksen esitys eduskunnalle laeiksi sakon ja rikesakon määräämisestä annetun lain ja ajokorttilain muuttamisesta sekä eräksi niihin liittyviksi laeiksi

LaVM 31/2014 vp

Lakivaliokunnan mietintö liittyen kansalaisaloitteeseen: Rattijuoppouden rangaistuksia on tiukennettava

TPA 4/2017 vp

Toimenpideoite rattijuopon ajoneuvon takavarikoinnin lisäämisestä sekä takavarikoinnin toimintaohjeen saamisesta esitutkintaviranomaiselle

Euroopan ihmisoikeussopimus

Alkolukkotyöryhmän mietintö 2004

Uusi-Seelanti: Sentencing Act 2002

Kirjallisuus

Ailio, Erkki: Esinekonfiskaatio Suomen rikosoikeudessa. Rikosoikeudellinen tutkimus. Helsinki 1964.

Ellilä, Reino: Uusittu liikennerikosoikeus. Toinen, uusittu painos. Porvoo 1974.

Frände, Dan. Yleinen rikosoikeus. Helsinki 2005.

Hirvonen, Ari. Mitkä metodit? Opas oikeustieteen metodologiaan. Yleisen oikeustieteen julkaisuja 17, Helsinki 2011.

Kiiski, Kimmo. Tolvanen, Matti. Uusi tieliikennelaki 2020. Edita publishing Oy 2020.

Kulmala, Kari. Rattijuopon ajoneuvon takavarikon sekä konfiskaation merkitys rikoksen uusimiselle. Pro gradu -tutkielma 2015.

Lappi-Seppälä, Tapio. Hakamies, Kaarlo. Helenius, Dan. Melander, Sakari. Nuotio, Kimmo. Ojala, Timo. Rautio, Ilkka. Rikosoikeus, päivittyvä verkkoteos.

Matikkala, Jussi. Rikosoikeudellinen seuraamusjärjestelmä 2021. Edita Publishing Oy

Melander, Sakari. Ajokielto seuraamuksena. Edilex 2014. s.170–192.

Määttä, Kalle. Rikoksen uusiminen rangaistuksen koventamisperusteena – Voiko oikeustaloustieteestä olla apua rikoslain tulkinnassa? Edilex 2012. s. 1–13.

Nuotio, Kimmo. Mitä törkeämpi rikos, sen ankarampi rangaistus – suhteellisuusperiaatteesta rikosoikeudessa. Oikeus 2/2005. s. 178–184.

Saarnilehto, Ari. Annola, Vesa. Hemmo, Mika. Karhu, Juha. Kartio, Leena. Tammi-Salminen, Eva. Tolonen, Juha. Tuomisto, Juha. Viljanen, Mika. Varallisuus oikeus, päivittyvä verkkoteos.

Soininen, Niko. Oikeudellisen argumentin rakentaminen kirjoitusprosessissa. Edilex lakikirjasto, Helsinki 2015. s. 1–16.

Tapani, Jussi. Tolvanen, Matti. Lain vai perustelujen mukaan - Pohdintoja rattijuopon ajoneuvon konfiskaatiosta. Defensor Legis 6/2005. s.1201–1212.

Tolvanen, Matti. Liikenne rikosasioita. Oikeustieto 5a/2001 s. 9–11.

Tolvanen, Matti. Rikosoikeus ja rikollisuuden tutkimus. Edilex lakikirjasto, Helsinki 2015. s. 1–18.

Viljanen, Pekka. Voidaanko tai pitäisikö rattijuopon auto konfiskoida. Lakimies 3/2004. s. 493–501.

Viljanen, Pekka. Vielä rattijuopon ajoneuvon konfiskoinnista. Defensor Legis 3/2006. s. 370–381.

Viljanen, Pekka. Konfiskaatio rikosoikeudellisena seuraamuksena. Edita Publishing Oy, Helsinki 2007.

Viljanen, Pekka. Auton menettäminen valtiolle rattijuopumuksen seuraamuksena. Haaste 3/2014. s.18–20.

Voas, Robert B. Tippetts, A.Scott. Taylor, Eileen. Effectiveness of the Ohio vehicle action and administrative license suspension laws. 2000.

Voas, Robert B. Fell, James C. Mcknight, A.Scott. Controlling Impaired Driving Through Vehicle Programs: An Overview. Traffic Injury Prevention 5/2004, s. 292–298.

Vuorenpää, Mikko. Veropetos, veronkorotus ja kielto käsitellä samaa asiaa kahdesti – EIT Jukka Ruotsalainen vs. Suomi 16.6.2009. Lakimies 1/2010 s. 94–104.

Oikeuskäytäntö**Korkein oikeus**

KKO 1968-II-83

KKO 1983 II 37

KKO 1985-II-195

KKO 1989:15

KKO 1997:170

KKO 2002:81

KKO 2004:14

KKO 2005:75

KKO 2005:76

KKO 2005:132

KKO 2007:77

KKO 2007:78

KKO 2007:85

KKO 2009:26

KKO 2014:42

KKO 2016:42

KKO 2018:32

KKO 2019:21

KKO 2020:11

Korkein hallinto-oikeus

KHO 2014:95

Hovioikeudet

Helsingin HO 10.11.1987 1982

Rovaniemen HO 29.12.2006 1183

Vaasan HO 17.11.2006 1582

Vaasan HO 8.12.2008 1562

Käräjäoikeudet

Länsi-Uudenmaan käräjäoikeuden päätös asiassa R21/3130

Muut lähteet

Kansalaisaloitteet

Kansalaisaloite: Rattijuopon aiheuttama kuolema lisätään lakiin Tappona. Saatavilla: <https://www.kansalaisaloite.fi/fi/aloite/492>

Kansalaisaloite: RATTIJUOPPOUDEN RANGAISTUKSIA ON TIUKENNETTAVA. Saatavilla: <https://www.kansalaisaloite.fi/fi/aloite/501>

Kansalaisaloite: Rattijuopon aiheuttama kuolema rangaistaan tappona. Saatavilla: <https://www.kansalaisaloite.fi/fi/aloite/1240>

Uutiset

ESS: Lainsäädäntöneuvos: Auton vieminen tapakaaharilta olisi mahdollista nytkin. Saatavilla: <https://www.ess.fi/paikalliset/307457> (luettu 3.10.2022)

Ilta-Sanomat: Tällainen on Euran kuolonkolarista epäilty mies – taustalla lukuisia rikostuomioita. Saatavilla: <https://www.is.fi/kotimaa/art-2000008938759.html> (luettu 26.10.2022)

MTV:n uutinen tapauksesta jalankulkijan giljotiinista. Saatavilla [https://www.mtvuutiset.fi/artikkeli/autoilija-teki-jalankulkijan-giljotiinin-suojatiella-auton-alle-jaanelle-uhrielle-aivo-
vamma/8478262#gs.jwzflh](https://www.mtvuutiset.fi/artikkeli/autoilija-teki-jalankulkijan-giljotiinin-suojatiella-auton-alle-jaanelle-uhrielle-aivo-
vamma/8478262#gs.jwzflh) (luettu 1.12.2022)

Reuters Speed far above the limit and we'll take your car, Austria says. Saatavilla: <https://www.reuters.com/world/europe/speed-far-above-limit-well-take-your-car-austria-says-2022-12-05/> (luettu 10.12.2022)

YLEn uutinen: “Kotia kohti saa ajaa kännissä” saatavilla: <https://yle.fi/uutiset/3-8829548> (luettu 3.10)

Muut verkkolähteet

Ajokieltojen pituudet: <https://poliisi.fi/ajokiellot> (sivulla käyty 6.8.2022)

Autoalan tiedotuskeskus: Tiedot peräisin: https://www.aut.fi/etusivu_vanha/tilastot/verotus_ja_hintakehitys/autojen_keskihintatilastoja (sivulla käyty 24.9.2022)

Colorado Legal Defence Group. Saatavilla: <https://www.shouselaw.com/co/dui/dmv-point-system/> (sivulla käyty 20.10.2022)

Liikenneturva: rattijuopumus <https://www.liikenneturva.fi/liikenteessa/rattijuopumus/> (luettu 12.11.2022)

Nettiauto.com jossa tarkasteltu netissä myytäviä ajoneuvoja.

Poliisihallituksen tilastot ajokieltoon määrätystä henkilöistä vuosina 2019–2022 (vuoden 2022 osalta 8.8.2022 asti)

Suomen sivistyssanakirja <https://www.suomisanakirja.fi/>

Terveyskirjasto: <https://www.terveyskirjasto.fi/dlk01084> (Luettu 13.8.2022)

THL:n määritelmä päihteelle. Saatavilla: <https://thl.fi/fi/web/alkoholi-tupakka-ja-riippuvuudet/ehkaiseva-paihdeyto/mita-ehkaiseva-paihdeyto-on/keskeiset-kasitteet> (Luettu 13.8.2022)

THL:n alkoholilaskuri. Saatavilla <https://thl.fi/fi/web/alkoholi-tupakka-ja-riippuvuudet/alkoholi/alkoholilaskuri> (sivulla vierailtu 12.8.2022)

Tilastokeskuksen maksuton tilastotietokanta. Saatavilla: https://stat-fin.stat.fi/PxWeb/pxweb/fi/StatFin/StatFin__rpk/

Traficom.fi

Lyhenteet

AKL	Ajokorttilaki (386/2011)
ALL	Alkolukkolaki (730/2016)
HO	Hovioikeus
EIS	Euroopan ihmisoikeussopimus
EIT	Euroopan ihmisoikeustuomioistuin
ESS	Etelä-Suomen Sanomat
KHO	Korkein hallinto-oikeus
KKO	Korkein oikeus
PL	Perustuslaki (731/1999)
RL	Rikoslaki (39/1889)
THL	Terveysten ja hyvinvoinninlaitos
TLL	Tieliikennelaki (729/2018)

1. Johdanto

1.1 Tutkimuksen aihe ja tarpeellisuus

Tämän tutkimuksen aiheena tarkastella menettämisseuraamusta ja ajoneuvon tuomitsemista valtiolle menetetyksi liikennerikosten seurauksena. Yleisenä lähtökohtana tutkimukselle on pohtia sitä, voitaisiinko menettämisseuraamusta käyttää laajemmin osana liikenneturvallisuuden keinovalikoimaa, jolla ehkäistä liikennerikoksia. Menettämisseuraamus on toki tälläkin hetkellä käytössä ja kun vuonna 2002 rikoslaki uudistui mm. menettämisseuraamuksen osalta, lainsäätäjät mahdollisesti esimerkiksi rattijuopumuksesta tuomitun ajoneuvon valtiolle menetetyksi.¹ Jo muutama vuosi tästä, korkein oikeus päättikin ratkaisussa KKO 2005:76 tuomita vastaajan ajoneuvon valtiolle menetetyksi toistuvien rattijuopumusten takia. Tämän jälkeen korkein oikeus on antanut muitakin tuomioita, jossa ajoneuvo on tuomittu valtiolle menetetyksi.²

Rattijuopot sekä heidän aiheuttamat onnettomuudet ja rikokset herättävät luonnollisesti vahvoja tunteita. Asia oli vahvasti pinnalla esimerkiksi 2010-luvun alussa kun rattijuoppo ajoi 11-vuotiaan tytön hengiltä ja tapauksen jälkeen aloitettu kansalaisaloite rattijuoppojen rangaistusten koventamisesta keräsikin nopeasti tarvittavat 50000 allekirjoitusta.³ Yksi kansalaisaloitteessa vaadittu kovennus rattijuoppojen rangaistuksiin oli juuri rattijuopon käyttämän ajoneuvon tuomitseminen valtiolle menetetyksi rikoksentekeväliseenä.⁴ Rattijuoppojen aiheuttamia kuolemantuottamuksia on tämän lisäksi parillakin kansalaisaloitteella vaadittu pidettäväksi tappona.⁵ Tässä tutkimuksessa ei kuitenkaan ole tarkoitus keskittyä ainoastaan rattijuopumuksiin vaan tarkastella menettämisseuraamuksen muita käyttömahdollisuuksia myös esimerkiksi liikenneturvallisuuden vaarantamistapauksissa, jotka ovat selvästi jääneet keskustelussa vähemmälle huomiolle keskustelun keskittyessä rattijuoppojen aiheuttamiin ongelmiin. Onkin huomionarvoista, ettei autoa ole koskaan konfiskoitu pelkästään ylinopeuksien takia vaan henkilöllä on ollut taustalla myös rattijuopumuksia tai kulkuneuvon kuljettamisia oikeudetta.

Vuonna 2021 Suomessa tilastoitiin noin 6300 törkeää rattijuopumusta sekä hieman yli 5400 törkeää liikenneturvallisuuden vaarantamista.⁶ Tärkeä huomio näissä luvuissa on tietenkin se,

¹ HE 80/2000 vp s. 28.

² Ks. myös KKO 2007:85 ja KKO 2009:26.

³ Kansalaisaloite: RATTIJUOPPOUDEN RANGAISTUKSIA ON TIUKENNETTAVA.

⁴ LaVM 31/2014 vp s. 1.

⁵ Kansalaisaloite: Rattijuopon aiheuttama kuolema lisätään lakiin Tappona. ja Kansalaisaloite: Rattijuopon aiheuttama kuolema rangaistaan tappona.

⁶ Tiedot pohjautuvat Tilastokeskuksen sivuilta löytyviin tietoihin.

että kyseessä ovat vain kiinni jääneet eikä näin ollen voida koskaan saada täyttä varmuutta, kuinka paljon todellisuudessa ihmiset ajavat esimerkiksi humalassa tai huumeiden vaikutuksen alaisena, sillä suuri osa jää kiinni ajovirheiden tai liikennerikkeiden tai -vahinkojen takia.⁷ Vuonna 2016 uutisoitiin kuinka pienessä maistissa ajaminen etenkin sivuteillä ja ns. tiekunnissa olevan aivan normaali “maan tapa”.⁸ On siis selvää, että pelotteena rikosoikeus ei liikennerikosten kohdalla täysin toimi. Lisäksi samalla on muistettava, että esimerkiksi osa näistä 6300 törkeästä rattijuopumuksesta tuomion saaneista tekijöistä lienevät rikoksenuusijoista, joihin eivät lain kiellot ja käskyt vaikuta millään tavalla. Vuonna 2017 eduskunnalle tehdystä toimenpideohjelmissa tällaiset henkilöt on laitettu ryhmään, joka on jo käytännössä katsoen “lain ulottumattomissa” eli heihin ei vaikuta ajokielto tai muutkaan sellaiset kiellot, joiden takia heidän pitäisi pysyä poissa ratin takaa, vaan heille humalassa ajaminen on enemmänkin sääntö kuin poikkeus.⁹ Käytännössä siis tällaisen henkilön voi tavata ratista aina kun siihen annetaan mahdollisuus.

Menettämisseuraamuksen käyttäminen juuri edellä mainitun kaltaisessa “mökkitiellä” tapahtuvassa humalassa ajamisessa voi ensiajatuksella kuulostaa kohtuuttomalta rangaistukselta, mutta samalla se on juuri se syy, miksi ajoneuvon konfiskointia tulee tarkastella laajemmin. Edes mökkitiellä tapahtuvaa maistissa ajelua ei tule normalisoida tai antaa sille hyväksyntää. Tosin realismin nimissä on todettava, etteivät poliisit voi mitenkään valvoa kaikkia syrjäisiä pikkuteitä, joten ilman onnettomuuksia tai sivullisten ilmoituksia kiinnijäämisriski sivuteillä pysynee alhaalla, vaikka poliisien määrää lisättäisiin tuntuvastikin. Tällöin on hyvä pohtia sitä, mikä ennalta estävä merkitys sillä voisi olla, jos mökkitielläkin humalassa ajaneen auto tuomitaan valtiolle menetetyksi. Etenkin pääväylillä tapahtuvaan satunnaisempaan maistissa ajamiseen tällä voisi vähentävä vaikutus. Edelleen kuitenkin on hyvä pitää mielessä se tosiasia, ettei osaa kuljettajista tällainen “pelote” juuri liikuta.

Yksi oikeuden tärkeimmistä tehtävistä on se, miltä oikeus näyttää ulospäin eli se, että oikeus näyttää toteutuneen. On selvää, että mikäli kansalaisaloite rattijuoppojen rangaistusten kiristämistä kerää taakseen tarvittavat allekirjoitukset ja vähän päälle, ei kansalaisilla tällöin ole täyttä luottamusta oikeuden toteutumiseen näissä rikoksissa. Rattijuopon ajoneuvo kuitenkin tuomitaan valtiolle menetetyksi verrattain harvoin, vaikka edellytyksiä voisi olla. Syy tälle ei

⁷ Liikenneturva: rattijuopumus.

⁸ Ks. YLE:n uutinen: “Kotia kohti saa ajaa kännissä”.

⁹ TPA 4/2017 vp s. 2.

kuitenkaan ole ainakaan välittömästi lainsäädännössä sillä nykyiselläänkin ajoneuvon konfiskaatio on mahdollinen. Näin todettiin myös lakivaliokunnan mietinnössä vuonna 2014. Samassa yhteydessä yhdeksi ongelmakohtaksi havaittiin se, että menettämisseuraamus tapahtuu vain silloin kun syyttäjä sitä erikseen vaatii.¹⁰ Vaikka edellytykset menettämisseuraamuksen soveltamiselle siis olisivatkin olemassa, ilman syyttäjän vaatimusta rattijuopumukseen tai muuhunkaan liikennerikokseen syyllistyneen henkilön ajoneuvoa ei tuomita valtiolle menetetyksi.

Kokonaisuutena menettämisseuraamuksen käyttämistä yhtenä turvaamistoimena liikenneturvallisuuden ylläpidossa on tutkittu varsin vähän. Kuten todettua, painopiste on ollut pääasiassa rattijuoppojen ajoneuvojen konfiskoinnissa, muiden liikenteessä tapahtuvien rikosten jäädessä vaille suurempaa huomiota. Asia nousee pinnalle aina silloin tällöin, mutta keskustelu tuntuu tyrehtyvän ilman sen suurempia kyseenalaistuksia. Pekka Viljanen on parillakin kirjoituksella ottanut asiaan kantaa, näistä ensimmäinen oli lainsäädäntöuudistuksen jälkeen, ennen kuin ensimmäinen ajoneuvo oli tuomittu valtiolle menetetyksi ja jälkimmäinen oli pian ensimmäisen konfiskaation jälkeen.¹¹ Samassa yhteydessä Viljanen myös mielenkiintoisella tavalla kyseenalaistaa sen, miksi ajoneuvo on konfiskaatio-objektina sellaisessa erityisasemassa, jossa se tälläkin hetkellä on.¹² Tätä erityisasemaa on hyvä lähteä kyseenalaistamaan. Myös Tolvanen ja Tapani kommentoivat ajoneuvon konfiskaatiota korkeimman oikeuden annettua tuomionsa¹³, mutta molemmissa tuomioissa keskityttiin vain rattijuoppojen ajoneuvoihin. Tässä on tarkoitus tutkia laajemmin menettämisseuraamuksen käyttöä liikenneturvallisuuden parantamisessa.

1.2 Tutkimuskysymys ja rakenne

Tutkimuskysymyksen voidaan tässä tapauksessa ajatella olevan kaksiosainen. Ensimmäisessä vaiheessa on tarkoituksena tutkia edellä mainitun mukaisesti sitä, *voisiko ajoneuvon konfiskointi olla säännönmukainen seuraamus liikennerikoksista*. Näin saataisiin kokonaisvaltaisempi kuva siitä, millaisena seuraamuksena menettämisseuraamusta voidaan näissä tilanteissa pitää. Lain esitöiden mukaan menettämisseuraamusta ei tule käyttää lisärangaistuksena.¹⁴ On kuitenkin vaikea pitää menettämisseuraamusta muuna kuin lisärangaistuksena, jos esimerkiksi valtiolle menetettäväksi tuomittava ajoneuvo on arvokas. Jos vastaaja tuomitaan tämän lisäksi

¹⁰ LaVM 31/2014 vp s. 5.

¹¹ Ks. Viljanen 2004 ja Viljanen 2006.

¹² Ks. myös Viljanen 2006.

¹³ Ks. Tapani - Tolvanen 2005.

¹⁴ HE 80/2000 vp s. 31.

sakkoihin tai vankeuteen sekä ajokieltoon, näyttäytyy menettämisseuraamus väistämättä näiden päälle annetulta ratkaisulta.

Toinen kysymys, riippuen edeltävän kysymyksen vastauksesta on tutkittava, *miksi ajoneuvon konfiskointi ei ole säännönmukainen seuraamus liikenne rikoksista tai vaihtoehtoisesti millä edellytyksillä tällainen voisi olla mahdollista*. Perustelen tätä jaottelua sillä, että näin on mahdollista saada syvällisempi katsaus menettämisseuraamuksen käyttömahdollisuuksiin, mutta myös siihen, millaisena objektina ajoneuvo näyttäytyy rikosoikeudessa. Selvää on, että autoa voi olla hankala yksilöidä tietynlaiseksi konfiskaatio-objektiksi, koska autoa ei olla perinteisesti oikeuskirjallisuudessa pidetty rikosentekovälineenä rattijuopumustapauksissa ja koska ajoneuvojen arvot vaihtelevat suuresti. Mutta keskustelua on käyty valitettavan vähän siitä, millainen objekti ajoneuvo on, jos rikosentekijä ei ajakaan humalassa vaan ajeleekin törkeitä ylinopeuksia selvinpäin.

Käytännössä tällä jaottelulla pystytään kattamaan olennaisimmat ongelmakohdat, jotka liittyvät ajoneuvon konfiskaatioon nimenomaisesti liikenne rikoksen seurauksena. Näin ollen tässä tutkimuksessa ei tulla suoraan ottamaan kantaa tai tutkimaan ajoneuvon konfiskointia jonkin muun kuin liikenne rikoksen seurauksena. Tämä ei tietenkään sulje pois mahdollisuutta käyttää tulkinta-apuna tapauksia, joissa ajoneuvo on tuomittu menetettäväksi valtiolle, jostain muusta rikoksesta kuin liikenne rikoksesta. Tässä vaiheessa on hyvä huomata, että tätä kokonaisuuden muodostamista vaikeuttaa myös toinen ajoneuvoon liittyvä ongelma eli se, että auto voi olla arvoltaan muutamista satasista satoihin tuhansiin, joka tarkoittaa sitä, että seuraamuksen ankaruutta voi olla hankala vertailla keskenään, jos toisella rikosentekijällä oli käytössään arvokas auto ja toisella muutamien satasten arvoinen auto.

Ensimmäiseksi tässä tutkimuksessa otetaan tarkasteluun menettämisseuraamuksen yleisiä edellytyksiä, niiltä osin kuin ne ovat relevantteja tutkimuksen kannalta. Tarkoituksena ei siis ole käydä läpi kaikkea mitä menettämisseuraamus seuraamuksena tarkoittaa vaan tarkasteluun pyritään ottamaan ainoastaan ne osa-alueet, jotka koskettavat nyt tutkimuksen kohteena olevia elementtejä. Esimerkiksi rikoshyödyn menettämistä koskevia edellytyksiä ei ole tarpeen tutkia. Näistä olennaisimpia ovat luonnollisesti menettämisseuraamuksen yleiset edellytykset sekä rikosentekovälineen ja muun omaisuuden menettäminen valtiolle. Etenkin rattijuopumustapauksissa keskustelu painottuu vahvasti näiden kahden välille. Huomioitavaksi on myös otettava rajoitukset omistussuhteisiin. Käytännössä siis tämä tarkoittaa sitä, että esimerkiksi toistuvastikin humalassa ajelevan ajoneuvon tuomitseminen valtiolle muuttuu olennaisesti, mikäli

ajaminen ei tapahdukaan omalla autolla. Lisäksi huomioon tulee ottaa kohtuusnäkökulmat eli esimerkiksi kuten yllä on todettu, auton arvo voi olla jopa satoja tuhansia euroja, jolloin ajoneuvon tuomitseminen valtiolle voisi johtaa kohtuuttomaan lopputulokseen vastaajan kohdalla.

Toiseksi tarkastellaan itse liikenne rikoksia sekä niiden edellytyksiä. Tässä pyritään tunnistamaan liikenne rikosten tunnusmerkistöä niitä elementtejä, jotka tukevat ajoneuvon konfiskointia, mutta toisaalta myös niitä, joiden mukaan ajoneuvon konfiskointia ei voitane pitää perusteltuna seuraamuksena. Tutkimuksessa on tietenkin otettava huomioon liikenneturvallisuus, kun kyse on ajoneuvon konfiskoinnista. Pyrkimyksenä tällä tutkimuksella on kuitenkin kartoittaa yhtä mahdollisuutta sille, että liikenneturvallisuutta pystyttäisiin parantamaan. Tässä vaiheessa on syytä tarkastella saatavilla olevia tilastoja. Tilastoista olennaisimmat koskevat esimerkiksi rattijuopumuksia sekä liikenneturvallisuuden vaarantamisia ja näiden toistumista. Tilastojen ohella on tarkasteltava liikenteessä tapahtuvia rikoksia, joista edellä mainittujen rattijuopumuksen ja liikenneturvallisuuden lisäksi olennaisin on kulkuneuvon kuljettaminen oikeudetta.

Viimeiseksi pyrkimyksenä on tutkia tarkemmin itse toimenpidettä eli ajoneuvon tuomitsemista valtiolle. Tarkasteluun siis otetaan tarkemmin ajoneuvon menettämisseuraamus ja tutkitaan yksityiskohtaisesti niitä elementtejä, joita se oikeudellisenä seuraamuksena sisältää. Tarkasteltavaksi tulee eritoten se, millainen ajoneuvo on konfiskoitavana objektina, sillä esimerkiksi ajoneuvon arvo olla hyvinkin merkityksellinen. Lisäksi tarkasteluun on otettava kysymys siitä, onko ajoneuvo rikoksen kohde vai rikoksentekoväline vai kenties molempia sekä pohtia sitä, tulisiko ajoneuvon menettämisseuraamus nähdä rangaistuksena vai turvaamistoimenpiteenä. Lain esitöiden mukaan kyse on turvaamistoimenpiteestä, mutta seuraamuksessa on tästä huolimatta lukuisia rangaistuksellisia piirteitä, jotka tarvitsevat tarkempaa tarkastelua.

1.3 Tutkimusmenetelmät

Tämän tutkimuksen kohteena on voimassa oleva oikeus ja näin ollen kyse on siis lainopillisesta eli oikeusdogmaattisesta tutkimuksesta, jota voidaan pitää oikeustieteen perinteisenä ydinalueena.¹⁵ Lainopin tehtävänä on pyrkiä selvittämään voimassa olevien oikeusnormien sisältöä ja erityisesti rikoslainopin tehtävänä on tulkintasuositusten esittäminen.¹⁶ Käytännössä siis tässä

¹⁵ Hirvonen 2011 s. 21.

¹⁶ Hirvonen 2011 s. 22 ja Tolvanen 2015 s. 5.

tutkimuksessa pyritään selvittämään niitä olosuhteita ja niiden voimassa olevien oikeusnormien sisältöä, jotka voivat suoraan vaikuttaa menettämisseuraamukseen liikennerikosten seuraamuksena. Tällä pyrin muodostamaan mahdollisimman ehjän kokonaisuuden ajoneuvon menettämisseuraamuksesta. Oikeudellisen argumentaation tulee olla eheää, jolloin myös tutkimuksen on oltava rakenteeltaan kunnossa.¹⁷

Jotta tutkimus olisi mahdollisimman eheä, onkin perusteltua pyrkiä karsimaan tutkimuksesta pois sellaiset asiat, jotka ovat selvästi irrelevantteja oikeudellisen argumentoinnin osalta. Tutkimuksen on tietenkin oltava myös hyvin rajattu ja selkeästi jäsennelty, jolloin tekstistä voi olla havaittavissa tietty juonellisuus.¹⁸ Mielestäni tämä on perusteltu menetelmä, koska ajoneuvon konfiskaatiosta on kirjoitettu kuitenkin verrattain vähän, jolloin on perusteltua käydä läpi kokonaisuutta siltä osin kuin se on merkityksellistä. Liikaa mennyttä ei kuitenkaan tulla käymään läpi sillä liiallisella traditiosidonnaisuudella on mahdollista hävittää tutkimuksessa kehitteillä olevat argumentit.¹⁹ Tällä tähdätään siihen, että tutkimus välittää ja koostaa tietoa helposti lähestyttävään muotoon sekä auttaa lukijaa löytämään tietoja ja tekemään tulkintoja materiaalista, joka on tarkastelussa.²⁰

¹⁷ Soininen 2015 s. 10.

¹⁸ Soininen 2015 s. 11.

¹⁹ Soininen 2015 s. 12.

²⁰ Soininen 2015 s. 7.

2. Menettämisseuraamus

2.1 Menettämisseuraamuksen yleiset edellytykset

RL 10:1:ssä säädetään menettämisseuraamuksen yleisistä edellytyksistä. Sen mukaan määräämisen edellytyksenä on laissa rangaistavaksi säädetty teko eli rikos. Muut menettämisseuraamusta koskevat pykälät löytyvät myös RL 10 luvusta. Menettämisseuraamuksen yleismääritelmänä voidaan pitää rikoksen johdosta tapahtuvaa omaisuuden korvauksetonta menettämistä.²¹ Käytännössä on mahdollista ajatella, että menettämisseuraamus etenkin hyödyn menettämisen osalta on yksi oikeusvaltion pääperiaatteista ja ehkäpä laajimmin hyväksytty, koska tällöin perusajatuksena on se, että rikos ei saa kannattaa.²² Tässä tutkimuksessa ei kuitenkaan perehdytä sen tarkemmin hyödyn menettämiseen tai laajennettuun hyödyn menettämiseen, koska nyt käsiteltävissä rikoksissa tekijän ei ole tarkoitus saada hyötyä rikoksestaan. Toki tekijällä voi olla henkilökohtainen intressi kyseisessä rikoksessa, mutta lähtökohtaisesti voidaan ajatella, ettei esimerkiksi toistuviin törkeisiin liikenneturvallisuuden vaarantamisiin syyllistynvä hae teoillaan taloudellista hyötyä vaan enemmänkin osoittaa piittaamattomuuttaan lain käskyjä ja kehoituksia kohtaan.

Myös yritykseksi jäänyt rikos täyttää sellaisen rikoksen tunnusmerkit, joiden perusteella menettämisseuraamus voidaan tuomita. Tällöin tekijä ei tietenkään ole vielä saanut hyötyä teostaan, mutta rikosentekovälineen tai muun rikokseen liittyvän välineen konfiskaatio voisi hyvinkin tulla aiheelliseksi.²³ Tässä kuitenkin on pidettävä mielessä, että rikosedellytys kyllä täyttyy, mutta teko voi jäädä yritykseksi myös tekijän oman toiminnan seurauksena, kun hän luo puu teon täyttämisestä, mutta on kuitenkin jo aloittanut ja ylittänyt ns. yrityksen alkupisteen.²⁴ Tällöin on kuitenkin muistettava, että henkilöä ei tuomita rangaistukseen, joten menettämisseuraamuksen tuomitseminen voisi olla jokseenkin kohtuuton seuraamus. On kuitenkin selvää, että liikenteessä tapahtuvat rikokset ovat perinteisesti sellaisia, joissa ei ole ns. yritysastetta. Esimerkiksi rattijuopumusta tai liikenneturvallisuuden vaarantamista on jopa teoriatasolla vaikea vain yrittää, eikä näiden yritystä ole edes rikoslaissa säädetty rangaistavaksi. Henkilö joko ajaa ylinopeutta tai humalassa tai sitten ei aja. Hyviä esimerkkejä yrityksen asteelle jääneistä liikenne rikoksista ovat mm. sellaisia, joissa tekijä on syyllistymässä edellä mainittujen rikosten

²¹ HE 4/2016 vp s. 3

²² Ks. Viljanen 2007 s. 63.

²³ Ks. Viljanen 2007 s. 63.

²⁴ Ks. Frände 2005 s. 262 Huom. Viljanen s. 32.

lisäksi johonkin tahalliseen RL 21 luvun tarkoittamaan henkeen ja terveyteen kohdistuvaan rikokseen, mutta päättää sitten luopua teosta.

Menettämisseuraamuksen edellytykset täyttyvät myös RL 5:5–6:n tarkoittamissa avunannossa ja yllytyksessä.²⁵ Näissä tapauksissa teon rangaistavuus riippuu itse pääteosta. Yllytyksen klasminen esimerkki on tapaus, jossa ajoneuvon kuljettajaa yllytetään ajamaan muita vaarantavalla tavalla, esimerkiksi ylinopeutta tai muulla vastaavalla tavalla ja lopulta henkilö lähtee yllytykseen mukaan.²⁶ Yllytykseen ja avunantoon palataan kuitenkin tässä tutkimuksessa myöhemmin omistussuhteista johtuvia menettämisseuraamuksen rajoituksia koskevassa luvussa, sillä kun tekijöitä on useampia, on myös mahdollista, että tekovälineitä on useampia tai niiden omistussuhde ei ole täysin selvä.

Missään yllä esitetyissä tapauksissa ei kuitenkaan menettämisseuraamus toteudu, mikäli syyttäjä ei esitä vaatimusta menettämisseuraamuksesta. RL 10:9:n mukaan menettämisseuraamus määrätään syyttäjän vaatimuksesta²⁷ eli käytännössä vaikka esimerkiksi RL 10:4:n mukainen rikoksentekoväline on tuomittava valtiolle menetetyksi, niin tästä huolimatta ilman syyttäjän nimenomaista vaatimusta näin ei tapahdu. Toki on huomattava, että Viljasen mukaan silloin kun menettämisseuraamuksen edellytykset täyttyvät, syyttäjän tulee esittää menettämisseuraamusta koskeva vaatimus.²⁸ Eli käytännössä syyttäjällä on siis ns. vaatimispakko, mitä tulee menettämisseuraamuksen esittämiseen eikä tuomioistuim voi ns. viran puolesta tutkia menettämisseuraamusvaatimusta.²⁹

2.2 Rikoksentekovälineen menettäminen

Todennäköisesti yksi tutkimuksen olennaisimmista kysymyksistä liittyy juuri siihen, mikä auto on rikosoikeudellisessa mielessä. RL 10:4:n mukaan rikoksentekoväline on rikoksen tekemisessä käytetty, esimerkiksi ampuma-ase tai vastaava hengenvaarallinen esine tai esimerkiksi sellainen esine tai omaisuus, jonka hallussapito on rangaistavaa. Menetetyksi voidaan tuomita

²⁵ Ks. Viljanen 2007 s. 34.

²⁶ Ks. esim. KKO 1968-II-83.

²⁷ RL 10 luvun 9§: ”Menettämisseuraamus määrätään syyttäjän vaatimuksesta. Oikeudenkäynnistä rikosasioissa annetun lain 1 luvun 8 b §:ssä säädetään perusteista, joiden nojalla syyttäjä saa jättää menettämisseuraamuksen esittämättä”.

²⁸ Ks. Viljanen 2007 s. 43.

²⁹ Ks. Frände 2005 s. 415.

myös muita esineitä tai omaisuutta, jota on käytetty rikoksen tekemisessä.³⁰ Ajatuksena kyseisessä pykälässä on siis estää uusien rikosten syntyminen. Konfiskoiduiksi esineiksi tai omaisuudeksi voi siis joutua sellaiset esineet, joita ei ole vielä käytetty rikosten tekemiseen, mutta joiden pääasiallinen käyttötarkoitus on rikosten tekemisessä.³¹ Tällaisia voivat olla vaikkapa stiletti, perhosveitsi tai esimerkiksi tiirikkasarja. Käytännössä pykälällä on vahva yhtymä järjestyslain 9§:n, jossa vastaavien esineiden hallussapitokin on julkisella paikalla kiellettyä. Auto ei kuitenkaan ole lähtökohtaisesti ole tällainen vaan se on ensisijaisesti ihmisten kuljettamiseen tarkoitettu omaisuusesine. Toki ajoneuvolain 157§:n nojalla ajokieltoon asetettu ajoneuvo on vaarallinen kaikille muille autoilijoille ja soveltuu esimerkiksi liikenneturvallisuuden vaarantamisrikoksiin, mutta tästä huolimatta sitä ei ole sellaisenaan mahdollista pitää nimenomaisesti rikoksentekovälineenä.

Kuten jo tässä tutkimuksessa on käynyt aiemmin selväksi, nykyisin on hyväksyttynä oikeuskirjallisuudessa ja oikeuskäytännössä ajatus siitä, että ajoneuvo ei ole rattijuopumusrikoksessa rikoksentekoväline. Pekka Viljanen on havainnollistanut asiaa erinomaisesti. Kun asetetaan kysymys “millä välineellä syytetty kuljetti autoa?” niin RL 23:3:n kautta vastaukseksi saadaan jotain varsin kömpelöä, sillä autollahan nimenomaisesti ajettiin. Kun samalla tavalla kysytään puukotuksesta ja pahoinpitelystä, saadaan vastaukseksi huomattavasti järkevämpi eli “millä esineellä syytetty pahoinpiteli?” vastauksen ollessa “puukolla”. Auto on siis tässä yhteydessä teon kohde.³² Myös hallituksen esityksessä rattijuopon ajoneuvon konfiskointia tarkasteltiin nimenomaisesti RL 10:5:n tarkoittaman muun omaisuuden menettämisen kautta, mutta ei suljettu pois mahdollisuutta konfiskoida ajoneuvoa myös jonkin muun pykälän nojalla.³³ Käytännössä lainsäätäjät asetti sen, mitä tulisi ottaa huomioon, jos ajoneuvoa konfiskoidaan RL 10:5:n mukaisesti.

Vaikka Viljasen esittämä ajatusmalli onkin erinomainen ja sen perusteella on suhteellisen helppoa sulkea pois ajatus siitä, että ajoneuvo voisi olla rattijuopumustapauksissa rikoksentekoväline ajatus ei kuitenkaan nähdäkseni ole täysin ongelmaton. Kielellisesti rattijuopon käyttämän

³⁰ RL 10 luvun 4§: *Menetetyksi voidaan tuomita myös: 1) esine tai omaisuus, jota on käytetty tahallisen rikoksen tekemisessä; ja 2) oikeudenkäynnin kohteena olevaan tahalliseen rikokseen läheisesti liittyvä esine tai omaisuus, joka on yksinomaan tai pääasiallisesti tahallista rikosta varten hankittu tai valmistettu tai ominaisuuksiltaan erityisen sovelias tahallisen rikoksen tekemiseen. Menetetyksi tuomitsemisen tarpeellisuutta harkittaessa on erityisesti kiinnitettävä huomiota uusien rikosten ehkäisemiseen.*

³¹ HE 80/2000 vp s. 27.

³² Ks. Viljanen 2004 s. 494.

³³ HE 80/2000 vp s. 28.

auton määrittäminen rikoksen kohteeksi, johtaa nimittäin mielestäni ongelmalliseen lopputulokseen. Käytännössä siis rattijuopon käyttämä ajoneuvo olisi rikoksen kohde, mutta mikäli rattijuoppo ajaa omalla autollaan, kohdistuu silloin rikos nähdäkseni häneen omaan ajoneuvoon. Tai vaihtoehtoisesti tilanteessa, jossa esimerkiksi teräaseen hallussapidosta yleisellä paikalla oikeus on tuominnut henkilön omistaman veitsen menetettäväksi rikoksentekovälineenä eli RL 10:4:n mukaan.³⁴ Viljasen mukaan oikeus ei päätynyt oikeaan lainkohtaan vaan, koska kyse oli hallussapidosta, oikea kohta olisi ollut RL 10:5.1, eli veitsi olisi tullut tuomita rikoksen kohteena.³⁵ Kohteella kuitenkin lähtökohtaisesti tarkoitetaan jotain, johon jokin kohdistuu,³⁶ jolloin on perusteltua kysyä, voiko henkilön itsensä omistamaan omaisuuteen kohdistaa rikosta. Mielestäni rikoksen kohde viittaa enemminkin henkilöön tai omaisuuteen, johon joku toinen kohdistaa esimerkiksi väkivaltaa tai muuta rikollista toimintaa. Nähdäkseni siis rattijuopon käyttämä ajoneuvo rikoksen kohteena on jokseenkin epätyytyttävä luokittelu. Lainsäätäjän mukaan rikoksen kohteella tarkoitetaan menettämisseuraamuksen yhteydessä rikosesinettä, jonka konfiskointi voi tulla kyseeseen vain harvoissa rikoksissa, kuten laittomien esineiden hallussapidosta, kuljettamisesta tai myymisestä.³⁷ Edellä esitetyistä esimerkeistä veitsi sopii tähän luokitteluun, mutta ajoneuvo ei. Lisäksi edelleen kielellisesti ajoneuvon luokittelu rikoksen kohteeksi ei ole mielestäni menettämisseuraamuksen yhteydessä täysin ongelmaton.

Mutta kuten todettua, tarkoituksena ei ole pelkästään kiinnittää huomiota rattijuopumuksiin vaan myös muihin liikenne rikoksiin. Liikenneturvallisuuden vaarantaminen ja sen törkeä tekemuoto voidaan tässä yhteydessä käsitellä osittain samanlaisina rikoksina, koska tekotavat eivät välttämättä juurikaan poikkea toisistaan. Esimerkkinä vaikkapa ylinopeus, joka liikenneturvallisuuden vaarantamisessa on huomattavasti alhaisempi kuin törkeässä liikenneturvallisuuden vaarantamisessa. Teko on käytännössä molemmissa sama eli ylinopeus, ainoana erona on ylinopeuden suuruus. Tämä onkin jäänyt oikeuskirjallisuudessa valitettavan vähälle, sillä on selvää, että liikenteessä voi myös muulla tavoin aiheuttaa konkreettista vaaraa muille tienkäyttäjille, kuin ajamalla humalassa. Asiaa on lyhyesti sivuttu kahdessa artikkelissa, joista molemmissa on selkeästi lähtökohtana se, että törkeässä liikenneturvallisuuden vaarantamisessa ajoneuvo on rikoksentekoväline RL 10:4§:n mukaisesti.³⁸ Tämä näkemys on varsin selkeä ja ky-

³⁴ Viljanen 2007 s. 47 Huom. Nykyisin vastaava rikos olisi järjestyslain (612/2003) 10§:n mukainen toisen vahingoittamiseen soveltuvan esineen hallussapito.

³⁵ Viljanen 2007 s. 47.

³⁶ Suomen sivistyssanakirjan määritelmä sanalle ”kohde”.

³⁷ HE 80/2000 vp s. 27.

³⁸ Ks. Tapani, Tolvanen 2005 s. 1207 ja Viljanen 2006 s. 376–377.

symykseen “millä välineellä tienkäyttäjää rikkoi tieliikennelakia” saadaan selkeä vastaus, “autolla”. Näyttäisikin siis selvältä, että kun puhutaan liikenneturvallisuuden vaarantamisesta, toimii ajoneuvo nimenomaisesti rikoksentekevävälineenä ja tällöin sen konfiskointi voisi tulla kyseeseen myös RL 10:4:n perusteella.

Ongelmaksi kuitenkin muodostuu pykälän toinen momentti, jonka mukaan esinettä tai omaisuutta on pitänyt käyttää tahallisen rikoksen tekemisessä. Liikenneturvallisuuden vaarantamiseen voi nimittäin syyllistyä niin tahallaan kuin huolimattomuudestakin. Etenkin törkeän liikenneturvallisuuden kohdalla tämä johtaisi mielestäni epätydyttävään lopputulokseen, kun konfiskointi riippuisi pelkästään siitä, onko tekijän toiminta törkeän huolimattontaa vai tahallista. Rikosnimike on kuitenkin sama molemmissa tapauksissa. Kaiken kaikkiaan liikenneturvallisuuden vaarantamisessa ja sen törkeässä tekemuodossa, ajoneuvo näyttäisi voivan toimia rikoksentekevävälineenä ainoastaan, kun teko on tahallinen.

Liikenteessä voi kuitenkin syyllistyä myös muihin rikoksiin kuin RL 23 luvun mukaisiin liikenne rikoksiin.³⁹ Niitä voidaan kuitenkin pitää jonkinlaisia “pohjarikoksina” sillä RL 21 luvun henkeen ja terveyteen kohdistuviin rikoksiin ei lähtökohtaisesti voi liikenteessä syyllistyä syyllistymättä vähintään liikenneturvallisuuden vaarantamiseen. Jos ajatellaan vaikka RL 21:10 vammantuottamusta ja toinen auto ajaa päin toista autoa, niin tällöinhän päälle ajaneen on *de facto* syyllistytävä myös liikenneturvallisuuden vaarantamiseen, koska hän on tahallaan tai huolimattomasti rikkonut liikennesääntöjä ja aiheuttanut näin vaaran toisen turvallisuudelle. Tästä esimerkkinä tapaus KKO 2018:32, jossa henkilö aiheutti pyöräilijän kuoleman jarruttamalla voimakkaasti tämän edessä, aiheuttaen näin pyöräilijän kaatumisen ja kuoleman. Tekijä tuomittiin törkeästä liikenneturvallisuuden vaarantamisesta, törkeästä pahoinpitelystä, törkeästä kuolemantuottamuksesta ja liikennepaosta ehdottomaan vankeuteen. Lisäämällä liikenneturvallisuuden vaarantamiseen näitä muita rikosnimikkeitä, ei tilanne nähdäkseni muutu siinä määrin että auton määrittely muuttuisi rikoksentekevävälineestä joksikin muuksi. Tähän määrittelyyn on kuitenkin tarpeen palata myöhemmin, jos käykin niin, että henkilö syyllistyy myös rattijuopumukseen. Tällöin tilanne jälleen muuttuu, sillä nyt auto on sekä rikoksentekeväväline, että rikoksen kohde.

³⁹ Rikosoikeus – RIKOSLAJIT – Liikenne rikokset - Liikenneturvallisuuden vaarantamisrikokset – Liikenneturvallisuuden vaarantaminen – Tieliikenne – Suhde RL 21 lukuun.

2.3 Muun omaisuuden menettäminen

RL 10:5 käsittelee muun omaisuuden menettämistä, eli käytännössä sen nojalla myös muunlaisen omaisuuden, kuin suoran tekovälineen konfiskointi on mahdollista. Pykälän ensimmäinen momentti on hyvin selkeä, ei ole mitään järkeä antaa henkilön pitää hallussa esinettä tai omaisuutta, jonka hallussapito on rangaistavaa, vaikka sitä ei olisi edes rikoksella tuotettu.⁴⁰ Mutta toinen momentti on hieman avoimempi ja olennaisempi tämän tutkimuksen osalta ja etenkin toinen kohta.⁴¹ Hallituksen esityksessä juuri tämän kohdan on ajateltu olevan se, jonka nojalla rattijuopon käyttämä ajoneuvo voidaan konfiskoida. Tosin on kuitenkin huomioitava, ettei esityksessä suoranaisesti sanota, että ajoneuvo tulee konfiskoida tämän kohdan perusteella.⁴² Huomionarvoista on myös se, ettei ennen pykälän voimaan astumista rattijuopon ajoneuvoa ollut konfiskoitu vaan vasta vuonna 2005 näin tehtiin ensimmäisen kerran.⁴³

Karkeasti ajateltuna koko menettämisseuraamuksen ideana on uusien rikosten ehkäiseminen. Vaikka erilaisia toimintamekanismeja on useita, kuten rikosentekovälineen konfiskointi tai hyödyn menettäminen, on taustalla yhtenä kantavana ajatuksena rikosten ennalta ehkäisy.⁴⁴ RL 10:5.2:n 2 kohdan voidaan myös ajatella muodostavan tietynlaisen takaportin konfiskaatiolle eli vaikka esine tai omaisuus ei sinällään olisi laitton tai mitenkään muutenkaan ongelmallinen sellaisenaan, on juuri uusien rikosten ennalta ehkäisyn kannalta konfiskointi tarpeen.⁴⁵ Edellä mainitusta syystä onkin selvää miksi rattijuopon ajoneuvo lähtökohtaisesti konfiskoidaan juuri tämän pykälän nojalla. Koska ei ole täysin selvää mikä rikosobjekti auto rattijuopumustapauksessa on, onkin yksinkertaisempaa konfiskoida rattijuopon käyttämä auto juuri tämän pykälän perusteella. Auton konfiskointi ei myöskään ole säännönmukainen seuraamus ja yksi pykälän ensimmäisen ja toisen momentin eroista onkin harkinnanvaraisuus. 1.momentin perusteella

⁴⁰ RL 10 luvun 5§ 1.mom: ”Rikoksella tuotettu, valmistettu tai aikaansaatu taikka rikoksen kohteena ollut esine tai omaisuus on tuomittava valtiolle menetetyksi, jos sen hallussapito on rangaistavaa.”

⁴¹ RL 10 luvun 5§ 2.mom: ”Rikoksella tuotettu, valmistettu tai aikaansaatu taikka rikoksen kohteena ollut esine tai omaisuus voidaan tuomita kokonaan tai osaksi menetetyksi, jos menettämisseuraamus on tarpeen:.. 2) uusien rikosten ehkäisemiseksi, ja esine on erityisen sovelias rikoksen kohteeksi tai rikolliseen käyttöön”.

⁴² Ks. HE 80/2000 vp s. 28.

⁴³ Ks. KKO 2005:76.

⁴⁴ Viljanen 2007 s. 355.

⁴⁵ Huom. HE 80/2000 vp s. 28 ja Viljanen 2007 s. 355 RL 10:5.2 2 kohdan sanamuoto kuuluu: “..ja esine on erityisen sovelias”. Viljanen mukaan tässä on tapahtunut huolimattomuusvirhe, koska kohdan perusteluissa puhutaan selvästi “esineestä ja omaisuudesta”. Tämä näkemys todennäköisimmin on paikkansa pitävä, joten tässä tutkimuksessa on perusteltua jatkossakin mieltää, että pykälän perusteluista ilmenevillä tavoilla myös “omaisuuden” voivan olla erityisen sovelias rikoksen kohteeksi tai rikolliseen käyttöön.

menettämisseuraamus on tuomittava, mutta 2. momentti antaa harkintavaltaa tuomioistuimelle, jolloin menettämisseuraamus voidaan tarvittaessa tuomita.

Liikennerikosten näkökulmasta on RL 10:5:n käyttäminen konfiskaation perusteena näyttäisi olevan johdonmukaisempaa kuin RL 10:4:n mukaisen rikosentekovälineen. Vaikka RL 10:4:sta löytyy RL 10:5:n tavoin harkinnanvaraisen konfiskoinnin mahdollistava kohta niin RL 10:4.2:n harkinnanvaraisuus on selvästi poissulkevampi kuin RL 10:5.2:n harkinnanvaraisuus, sillä kuten jo edellä kävi ilmi, tässä ei ole tahallisuusvaatimusta. Näin ollen myös tuottamukselliset liikennerikokset sekä niistä johtuvat rikokset voivat täyttää konfiskaation edellytykset, tosin tällöin on tarkasteltava menettämisseuraamuksen tarpeellisuutta hieman tarkemmin, esimerkiksi rikoksen tekijän aiempia liikennerikoksia selvittämällä. Lain ennakoitavuuden näkökulmasta tämä on parempi vaihtoehto, koska tällöin laki näyttäytyy ulospäin huomattavasti yhtenäisemmältä.

2.4 Menettämisen rajoitukset

Ehkäpä yksi ongelmallisimmista pykälistä mahdollisen ajoneuvon konfiskoinnin kannalta on RL 10:6 jossa rajataan suoraan, ettei 4§:ssä tai 5§:ssä tarkoitettua esinettä tai omaisuutta, joka kuuluu jollekin muulle kuin itse rikosentekijälle, osalliselle tai sellaiselle, jonka puolesta rikos on tehty, voida tuomita menetetyksi. Käytännössä tämä tarkoittaa sitä, että mikäli autoilija ajaa jonkun toisen omistamalla autolla ja syyllistyy rattijuopumukseen tai vaikkapa törkeään liikenneturvallisuuden vaarantamiseen, niin tällöin ajoneuvoa ei voida konfiskoida. Tilanne muuttuu kuitenkin toiseksi, jos ajoneuvon omistus on siirtynyt rikoksen jälkeen jollekin toiselle. Tällöin ajoneuvo voidaan tuomita valtiolle menetetyksi. Toki tässä kohtaa on hyvä pitää mielessä se, että pääasiassa rattijuoppo tai muuhun liikennerikokseen syyllistyvä jää usein poliisin haaviin tien päällä, jolloin pikainen ajoneuvon omistussuhteen muuttaminen tuskin on mahdollista. Ongelma voi kuitenkin aktualisoitua, jos henkilö onnistuu siirtämään omistusoikeuden kolmannelle osapuolelle ennen oikeudenkäyntiä. RL 10:6:n mukaan ajoneuvo voidaan kuitenkin konfiskoida, jos ajoneuvon omistus on siirretty vastikkeetta tai vaihtoehtoisesti vastaanottanut henkilö tiesi tai hänen oli perusteltua epäillä ajoneuvon liittymisestä rikokseen.

Olisikin ymmärrettävästi kestävätilanne, mikäli täysin sivullinen menettäisi ajoneuvonsa, koska joku on lainannut sitä tai saanut sen liikkeestä koeajoa varten. Toisaalta jos henkilö lainaa ajoneuvoaan kaverilleen, voidaan ehkä jossain määrin olettaa tämän olevan tietoinen kaverinsa ajotavasta, mutta on myös kohtuutonta pitää menneitä ajosuorituksia varmana takeena

myös tulevista ajosuoritteista. Henkilöllä siis tuskin on edes syytä epäillä kaverinsa syyllistyvän törkeään liikenneturvallisuuden vaarantamiseen. Tilanne muuttuu kuitenkin toiseksi rattijuopumustapauksessa. Tällöin on selvää, että päihtyneelle kaverilleen ajoneuvonsa lainaava tietää kaverinsa varmasti syyllistyvän ainakin rattijuopumukseen syyllistyneen tieteenkin myös itse rikokseen.⁴⁶ Tämä puolestaan muuttaa tilannetta, sillä menettämisestä edellytyksenä on laissa rangaistavaksi säädetty rikos⁴⁷ eli tällöinhän ajoneuvoa ei konfiskoitaisi rattijuopumukseen syyllistyvältä vaan siltä, joka on luovuttanut ajoneuvonsa päihtyneelle. Ongelmaksi tässä muodostuu se, että missä määrin voidaan pitää varmana, että luovuttaja tiesi kaverinsa olevan päihtynyt sekä myös se, onko luovuttaja lopulta ajoneuvon omistaja.⁴⁸

Tavalliseen rattijuopumukseen riittää, kun veren alkoholipitoisuus ajon aikana on 0,5 promillea tai 0,22 mg alkoholia litrassa uloshengitysilmaa. Yleisen elämäkokemuksen pohjalta on mahdollista sanoa, että tilanne, jossa luovuttaja ei ole aidosti tiennyt kaverinsa olevan päihtynyt, on täysin mahdollinen.⁴⁹ Etenkin “kokeneemman” alkoholinkäyttäjän ulkoisesta olemuksesta ei välttämättä näin pieni päihtymys ole nähtävissä. Vaikka sillä ei olekaan konfiskaation näkökulmasta merkitystä, onko teko tahallinen vai tuottamuksellinen, tahallisuuden puute johtaa siihen, ettei rikosedellytys täyty. Rikosedellytysten puuttuessa ei myöskään konfiskaatio ole mahdollinen. Näin ollen vain tapauksissa, joissa on selvää, että henkilö tiesi luovuttaessaan ajoneuvonsa hallinnan päihtyneelle, voisi luovuttajan ajoneuvon konfiskaatio tulla kysymykseen.

Sen sijaan törkeän rattijuopumuksen rajan ylittävissä tapauksissa on hyvin pieni todennäköisyys, ettei avaimia toiselle antaessa henkilö tietäisi kohta rattiin hyppäävän kaverinsa olevan päihtynyt. Tällöin on selvää, että avaimia luovuttaessa henkilö tietää kaverinsa syyllistyvän rikokseen ja tämä puolestaan ainakin täyttää ainakin jossain määrin avunannon tunnusmerkit.⁵⁰

⁴⁶ RL 23:8 “Joka luovuttaa moottorikäyttöisen ajoneuvon, raitiovaunun, junan, 5 §:ssä tarkoitetun aluksen tai ilma-aluksen kuljetettavaksi, ohjailtavaksi tai ohjattavaksi henkilölle, joka ilmeisesti on siinä tilassa, että syyllistyy 3–7 §:ssä mainittuun rikokseen, taikka luovuttaa tällaiselle henkilölle 5–7 §:ssä tarkoitetun tehtävän, on tuomittava *kulkuneuvon luovuttamisesta juopuneelle* sakkoon tai vankeuteen enintään yhdeksi vuodeksi.”

⁴⁷ Viljanen 2007 s. 31.

⁴⁸ Rikosoikeus – RIKOSLAJIT – Liikenne rikokset – Liikennejuopumus – Kulkuneuvon luovuttaminen juopuneelle – Tehtävän luovuttaminen.

⁴⁹ Frände 2005 s. 138 Fränden mukaan on vaikea kuvitella tilannetta, jossa joku olisi epävarma toisen päihtymystilasta, mutta ei sulje tätä mahdollisuutta pois.

⁵⁰ Ks. HelHO 10.11.1987 1982 Tapauksessa A oli työntänyt alaraajoista liikuntakyvyttömän kaverinsa B pyörätuolissa kuskien paikalle tietäen tämän nauttineen väkeviä alkoholijuomia siinä määrin, että veren alkoholipitoisuus on yli 1,5 promillea. Tämän jälkeen A oli hypännyt matkustajan paikalle, B:n ryhtyessä kuljettamaan autoa. A tuomittiin avunannosta törkeään rattijuopumukseen. KKO ei antanut valituslupaa.

Käytännössä siis tässä tapauksessa menettämisseuraamus voisi tullakin kyseeseen, koska henkilö syyllistyy avunantajana tahallisen rikoksen tekemiseen, eikä menettämisseuraamus siis suoranaisesti kohdistu rattijuoppoon itseensä vaan tämän kaveriin, joka on toimillaan mahdollistanut rattijuopumusrikoksen. Menettämisen rajoituksia on kuitenkin jälleen pohdittava uudelleen, jos henkilö ei luovutakaan autoaan toisen käyttöön vaan toinen ottaa sen omin lupineen. Ei nimittäin ole täysin poissuljettua, että henkilö kaverinsa tietämättä ottaa auton käyttöönsä ja lähtee humalassa ajelemaan. Tällaisessa tilanteessa olisi mielestäni varsin kohtuutonta, jos ajoneuvo tuomittaisiin valtiolle menetetyksi kaverin rikoksista. Avunantokin kuitenkin edellyttää tahallisuutta, joten vaikka henkilön olisi ehkä jossain määrin pitänyt tietää kaverinsa taipumuksesta tehdä päihtyneenä tyhmiä tekoja, ei häneen tässä tapauksessa voi kohdistaa menettämisseuraamusta.⁵¹

2.5 Arvokonfiskaatio

Arvokonfiskaatio liittyy varsin läheisesti edelliseen lukuun, koska yksi syy arvokonfiskaation tarpeelle, on juuri se, että esine tai omaisuus voi tosiasiallisesti kuulua jollekin toiselle, jolloin sitä ei omistussuhteen takia voida konfiskoida rikosentekijältä. Toinen vaihtoehto on se, ettei rikokseen liittyvää esinettä tai omaisuutta onnistuta tavoittamaan.⁵² Koska menettämisseuraamuksen tuomitseminen ei saa olla riippuvainen siitä, omistaako rikokseen liittyvän omaisuuden rikosentekijä itse vai joku toinen, on yhdenvertaisuuden takia tarpeen, mikäli esinekonfiskointi jää tekemättä, että henkilöön voidaan tästä huolimatta kohdistaa menettämisseuraamus.⁵³ Arvokonfiskaatiosta säädetään RL 10:8:ssa ja sen mukaan tekijältä voidaan tuomita menetetyksi osaksi tai kokoaan rikoksen tekemisessä käytetyn omaisuuden tai esineen arvo. Lisäksi on huomattava, että arvokonfiskaatio on toissijainen eli se voi lähtökohtaisesti tulla kyseeseen vain tilanteissa, joissa rikoksessa käytettyä esinettä tai omaisuutta ei tavoiteta.⁵⁴ Vastaaja ei siis voi valita kumpi konfiskaatio hänelle tuomitaan. RL 10:10:n mukaisesti tuomioistuin voi poiketa toissijaisuudesta.⁵⁵

Tämän tutkimuksen kannalta arvokonfiskaatio on kuitenkin kiistanalainen ja sen tarpeellisuus liikenne rikoksia ehkäisevänä seuraamuksena voidaan perustellusti kyseenalaistaa. Lain esitöissä on jo todettu, ettei RL 10:8:n tarkoittama arvokonfiskaatio ole omiaan estämään rikoksen

⁵¹ Viljanen 2007 s. 405.

⁵² Viljanen 2007 s. 439.

⁵³ Viljanen 2007 s. 440 ja Matikkala 2021 s. 392.

⁵⁴ Matikkala 2021 s. 392.

⁵⁵ Viljanen 2007 s. 441.

uusimista.⁵⁶ Näin todennäköisesti onkin, sillä arvokonfiskaatiolla ei puututa ajoneuvon omistukseen ja esimerkiksi henkilöä, joka toistuvasti on saanut tai vankeutta liikenne rikoksista, tuskin liikuttaa arvokonfiskaatiokaan. Se ei kuitenkaan muodosta tosiasiallista estettä ajamiselle, toisin kuin ajoneuvon tuomitseminen valtiolle menetetyksi.⁵⁷ Ongelmaksi muodostuvatkin tilanteet, joissa liikenne rikos tehdään jonkun toisen henkilön omistamalla ajoneuvolla, tällöin tosiasiallista estettä ei muodostu, koska ajoneuvoa ei voida konfiskoida.

Arvokonfiskaatiolla voidaan ainakin jossain määrin toteuttaa yhdenvertaisuutta, eli toisen omistamalla ajoneuvolla liikenne rikokseen syylistyvältä konfiskoidaan ajoneuvon arvo osaksi tai kokonaan. Yhdenvertaisuusargumentti on kuitenkin heikko tilanteessa, jossa pystytään osoittamaan, ettei arvokonfiskaatio estä lainkaan henkilöä jatkamasta liikenne rikoksiaan.⁵⁸ Toisen autolla ajavalle tuomittaisiin arvokonfiskaatio, mutta omalla autolla ajava tuomittaisiin menettämään ajoneuvonsa. Lisäksi henkilö saattaisi olla varaton, jolloin arvokonfiskoinnin teho riippuisi ulosoton tehokkuudesta.⁵⁹ Arvokonfiskaatiolla on kuitenkin ainakin jonkin verran mahdollista yhdenvertaistaa seuraamuksia, siitäkään huolimatta, ettei henkilöllä olisi varaa suoriutua seuraamuksesta, ja pyrkiä ehkäisemään tulevia liikenne rikoksia. Mutta kuten lain säätäjäkään on todennut, ei arvokonfiskaatio todennäköisesti ole tehokas keino estää uusia liikenne rikoksia.

2.6 Kohtuullistaminen

Menettämisseuraamukset voidaan karkeasti jakaa kahteen lajiin, sellaisiin, jotka on tuomittava ja sellaisiin, jotka ovat harkinnanvaraisia.⁶⁰ Tässä yhteydessä on perusteltua hieman avata tätä jaottelua sekä kohtuullistamista näissä tapauksissa sillä, kuten jo edellä useamman kerran todettu, ajoneuvo ei sellaisenaan ole kovin yksinkertainen konfiskoitava, sillä konfiskoinnilla saatetaan helposti asettaa ihmiset eriarvoiseen asemaan ajoneuvon arvon takia. Vaikka menettämisseuraamus onkin lähtökohtaisesti turvaamistoimenpide⁶¹, on selvää, että arvokkaan auton konfiskointi muodostaa yhdessä mahdollisen sakon tai vankeuden kanssa varsin huomattavan rangaistuksen eli käytännössä on otettava huomioon se, muodostuisiko ajoneuvon konfiskaatio

⁵⁶ HE 80/2000 vp s. 28.

⁵⁷ Viljanen 2004 s. 496.

⁵⁸ Tapani, Tolvanen 2005 s. 1209.

⁵⁹ Tapani, Tolvanen 2005 s. 1209.

⁶⁰ Viljanen 2007 s. 491.

⁶¹ Viljanen 2007 s. 494.

tosiasiallisesti rangaistukseksi.⁶² Lisäksi nykyisessä oikeuskäytännössä jo lähtökohtaisesti harjinnanvaraiseen menettämisseuraamukseen sovelletaan kuitenkin vielä RL 10:10:n kohtuullistamissäännöksiä.⁶³

Kohtuullistamisen ongelmaa on helpoin havainnollistaa tapauksen KKO 2005:76 kautta, jossa oikeus päätyi lopulta konfiskoimaan rattijuopumuksesta tuomitun ajoneuvon. Ajoneuvolla saattaa nimittäin olla muitakin käyttäjiä, jolloin menettämisseuraamus kohdistuisi myös heihin. Lisäksi kuten oikeus toteaaakin, lain esitöissä on viitattu siihen, että maaseudulla asuvalle ajoneuvo voi olla välttämätön tai että auto voi olla arvokaskin. Tosin maaseutu sinällään on varsin huono argumentti, sillä eihän ajokieltoon asetettu henkilö pääse liikkumaan autolla ajokiellon aikana. Toisaalta ajoneuvon konfiskointi on pysyvä ratkaisu. Ajoneuvo ei palaudu omistajalleen ajo-oikeuden tavoin, joten tässä mielessä sen huomioon ottaminen on perusteltua. Ajoneuvon arvo sen sijaan on mielenkiintoinen pohdittava, sillä auton arvo voi olla periaatteessa olla mitä vain. Tällöin on pohdittava sitä, kuinka arvokas ajoneuvo voidaan tuomita valtiolle ilman, että seuraamusta voidaan pitää kohtuuttomana. Pohdittavana on myös se, kuinka paljon hinnalle voidaan antaa painoarvoa.

Kuten oikeus tapauksissa KKO 2005:75 ja KKO 2005:76 totesikin, seurausten kasautuminen ei voi olla esteenä ajoneuvon menetetyksi tuomitsemiselle. Tämä on merkittävä huomio, kun otetaan huomioon ajoneuvon mahdollinen korkea arvo. Oikeuden mukaan siis edes hyvin arvokas ajoneuvo ei välttämättä olisi esteenä sille, että auto tuomitaan valtiolle menetetyksi. Korkea arvo voidaan kuitenkin ottaa huomioon rangaistusta lieventävänä seikkana. On jopa loogista ajatella, että esimerkiksi mahdollisesti määrättävien sakkojen määrään vaikuttaa tuomitavan ajoneuvon arvo. Hyvin arvokkaan auton menettämisen päälle, suuret sakot saattaisivat johtaa kohtuuttomaan rangaistukseen.

Ongelma on kuitenkin siinä, ettei menettämisseuraamusta tule käyttää lisärangaistuksena rikoksentehtäjälle ja kuten Lahden käräjäoikeus totesi tuomiossaan hallituksen esitykseen pohjaten, että menettämisseuraamusta pidä käyttää edes rangaistuksen luontoisena seuraamuksena.⁶⁴ Näin ollen, mikäli oikeus päätyisi siihen, että arvokkaan ajoneuvon menettämisseuraamuksen päälle sakko olisi kohtuuton, olisi oikeus käytännössä korvannut laissa säädetyn rangaistuksen

⁶² Viljanen 2007 s. 494.

⁶³ Ks. esim. KKO 2005:76.

⁶⁴ HE 80/2000 vp s. 31 ja KKO 2005:76.

toisella seuraamuksella. Esimerkiksi törkeästä rattijuopumuksesta voidaan tuomita 60 päiväsakkoon tai vankeuteen enintään kahdeksi vuodeksi. RL 6:7:n mukaisesti rangaistusta lieventävänä seikkana otettava huomioon, jos tuomiosta aiheutuu tuomitulle jokin muu seuraus. Jos siis valtiolle menetetyksi tuomittava ajoneuvo on arvokas, voi oikeus katsoa tämän olevan syy kohtuullistaa tuomiota ja tuomita tekijä esimerkiksi vain sakkoihin vankeusrangaistuksen sijaan.

Tässä kohtaa KKO olisikin voinut antaa selkeämmän kannanoton. Toki KKO teki varsin selväksi, että tapauksessa menettämisseuraamuksen ajatuksena on toimia turvaamistoimenpiteenä ja ehkäistä uusia rattijuopumuksia. Tällöin esimerkiksi suurta painoarvoa ei voitaisi antaa sille, tarvitseeko tuomitun perhe ajoneuvoa vai ei. Käytännössä KKO näki tilanteen niin, että mitä suurempi tarve menetetyksi tuomitsemiselle on, sitä vähemmän painoarvoa tulee antaa henkilökohtaisille olosuhteille eikä rangaistusten kasautuminen voisi olla esteenä menetetyksi tuomitsemiselle. Kuitenkin KKO viittasi lopuksi edellä mainittuun rikoslain 6 luvun 7§:ään, että “jos vakiintuneen käytännön mukainen rangaistus johtaisi menettämisseuraamus huomioon ottaen kohtuuttomaan lopputulokseen, voidaan menettämisseuraamus ottaa huomioon lieventävänä seikkana”, eli menettämisseuraamuksen tuomitsemisella voi kuitenkin olla merkitystä itse rangaistuksen tuomitsemiseen ja sen ankaruuteen. Nyt käsitellyssä olleessa tapauksessa oli selvää, ettei ajoneuvon arvolle voitu antaa suurta painoarvoa. 1000 euron arvoinen ajoneuvo, vaikkakin eläkeläiselle usein merkittävä, on kuitenkin lähtökohtaisesti hyvin halpa auto, joka todennäköisesti seuraavan vian sattuessa lähtee romuttamoon.

KKO antoikin vasta kaksi vuotta myöhemmin tuomion tapauksessa, jossa ajoneuvolla oli merkittävää rahallista arvoa. Tapauksessa KKO 2007:85 oikeus tuomitsi vastaajan menettämään n. 19000 euron arvoisen ajoneuvonsa valtiolle menetetyksi, vastaajan syyllistyttyä toistuvasti rattijuopumuksiin sekä törkeisiin rattijuopumuksiin. Huomioitavaa oli, etteivät vastaajan tulot olleet kuin 1880 € kuukaudessa, joten menettämisseuraamuksella oli tässä tapauksessa huomattava ankaroittava merkitys, mutta koska tavoitteena oli turvata liikenneturvallisuutta, seuraamusta ei voitu pitää kohtuuttomana.

Tässä tapauksessa KKO katsoi asiaa rikoslain 10 luvun 10 §:n 1 momentin 3. kohdan kautta eli olisiko ajoneuvon menetetyksi tuomitseminen kohtuutonta, kun otetaan tapaukseen liittyvät yksityiskohdat huomioon. Tämä olikin mielenkiintoinen yksityiskohta, koska 10 luvun 10§:n sanamuoto “*saadaan jättää tuomitsematta*” näyttäisi sanamuotonsa puolesta viittaavan tilanteisiin, joissa menettämisseuraamus on, tapauksesta riippumatta lähtökohtaisesti tuomittava.

Näin on esimerkiksi saman luvun 4§:n 1 momentin ja 5§:n 1 momentin mukaisissa tapauksissa ja 10§ on tilanteille, joissa 4§:n ja 5§:n soveltaminen muodostaisi vastaajalle kohtuuttoman seuraamuksen ja näin ollen oikeus voisi jättää menettämisseuraamuksen tuomitsematta. RL 10:5.2 antaa kuitenkin jo lähtökohtaisesti sanamuotonsa puolesta oikeudelle harkintavaltaa jokaisessa yksittäisessä tapauksessa. Huomiona tässä kuitenkin, että kohtuullistaminen ei koske tapauksia, joissa esineen tai omaisuuden hallussapitokin on rangaistavaa.⁶⁵ Ajoneuvon omistaminen on kuitenkin lähtökohtaisesti sallittua, joten näiden kohtuullistamisen rajoitusten ei voida katsoa koskevan sitä.

Näyttäisikin siis, että ajoneuvon konfiskointia joudutaan tarkastelemaan kolmen eri säännöksen kautta, RL 6:7:n, RL 10:10:n ja RL 10:5:n kautta. Mielestäni tämä ei ole kestävä ajattelu-tapa. Jo lähtökohtaisesti ajoneuvon menettämisseuraamus on aina tuomioistuimen harkintavallassa, jolloin sen on RL 10:5:n kautta pohdittava sitä, onko menettämisseuraamus ylipäättään tarpeen. Pohdittaessa RL 6:7:n ja RL 10:10:n välillä onkin mahdollista törmätä tilanteeseen, jossa menettämisseuraamus voisi seuraamusten kumuloituessa ns. vesittää itse rangaistuksen, aiemmin mainitun esimerkin mukaisesti. Oikeusvarmuuden näkökulmasta tässä on jokseenkin ristiriitaa, koska menettämisseuraamuksenhän ei tule toimia lisärangaistuksena⁶⁶, mutta *de facto* näyttäisi kuitenkin toimivan sellaisena tai siinä näyttäisi ainakin tällöin olevan rangaistuksellisia elementtejä, kuten tapauksessa KKO 2007:85, jossa A ei edes valittanut saamastaan rangaistuksesta vaan ainoastaan menettämisseuraamustuomiosta. Kaikesta päätellen auton menettäminen oli siis A:lle henkilökohtaisella tasolla ”se oikea” rangaistus eikä törkeästä rattijuopumuksesta annettu viiden kuukauden vankeusrangaistus, jossa lisäksi otettiin huomioon A:lle tuomittu menettämisseuraamus.⁶⁷ Tärkeä tietenkin muistaa, ettei menettämisseuraamusta näistä ulkoisista elementeistä huolimatta ole tuomittu rankaisutarkoituksessa, vaikka se teki-jästä sellaiselta näytti tuntuvan.

2.7 Ajoneuvon konfiskoinnin sattumanvaraisuudesta

Oikeusvarmuuden ja yhdenvertaisuuden näkökulmasta on varsin ongelmallista, että käytössä on seuraamuksia, joiden ennakointi on hyvin hankalaa. Käytännössä siis ajoneuvon konfis-

⁶⁵ Viljanen 2007 s. 529 ja Matikkala 2021 s. 394.

⁶⁶ HE 80/2000 vp s. 31.

⁶⁷ Toki on huomattava, että tapauksessa A oli jo reilu 1,5 vuotta aiemmin tuomittu 1 vuoden ja 4 kuukauden vankeusrangaistukseen ja aiemminkin lukuisiin muihin rangaistuksiin, joten ehkäpä ymmärrettävää ettei viiden kuukauden vankeusrangaistus ollut tässä yhtälössä ”se rangaistus”.

kointiin liittyy myös sattumanvaraisia tekijöitä, jolloin on täysin mahdollista, ettei yhdenvertaisuus toteudu rikosentekijöiden kesken. Tämä tietenkin voi päteä myös muiden rikosten kohdalla, mutta tarkoitan tässä yhteydessä sattumanvaraisuudella sellaisia tekijöitä, jotka vaikuttavat ajoneuvon menettämisseuraamuksen tuomitsemiseen ja vaatimiseen. Huomiona lisäksi se, että liikennerikokset eivät välttämättä tarvitse uhria, mutta ymmärrettävästi kansalaisen oikeustajua saattaa koetella tilanne, jossa oikeudessa syytetty pääsee ”helpommalla” edellä mainittujen sattumanvaraisten syiden takia. Toisaalta tilanteen voi kääntää myös toisin päin ja oikeustaju on koetuksella tilanteessa, jossa ajoneuvo konfiskoidaankin sattumanvaraisista syistä.

Ensimmäinen sattumanvaraisuus löytyy RL 10:9 3.momentista eli siitä, että syyttäjä esittää menettämisseuraamusvaatimuksen. Lähtökohtaisestihan syyttäjän esittämä menettämisseuraamusvaatimus on oikeusturvaa parantava ja sellaisenaan toimii erinomaisesti juuri haastavammissa tapauksissa, joissa myös puolustus aikaa valmistella puolustusta.⁶⁸ Lisäksi syyttäjän on esitettävä vaatimus aina kun seuraamuksen edellytykset täyttyvät.⁶⁹ Ongelma kuitenkin on se, ettei vaatimusta ajoneuvon konfiskoinnista aina esitetä vaikka edellytykset täytyisivätkin ja tällöin ajoneuvo jää omistajalleen.⁷⁰ Yksi ongelma lienee lain sanamuoto, sillä toisin kuin RL 10:5,1, RL 10:5,2 on kirjoitettu harkinnanvaraiseen muotoon eli ajoneuvoa ei ole edes pakko tuomita menetetyksi.⁷¹ Näin on mahdollista, että tilanteissa joissa vaatimukset täytyisivät ei menettämisseuraamusta koskevaa vaatimusta esitetä. Syyttäjän voi siis olla hankala esittää menettämisseuraamusvaatimusta nimenomaisesti ajoneuvoneuvosta, koska edellytysten täyttyminen ei ole täysin selvää. Ensimmäisen teon jälkeen ei välttämättä ole perusteltua lähteä ajamaan menettämisseuraamusvaatimusta, mutta selvää sääntöä sille, milloin perusteet täyttyvät on hankala esittää.⁷² Prosessiekonomian kannalta olisi kuitenkin ongelmallista vaatia menettämisseuraamusta jokaisesta rattijuopumuksesta.

Toinen hankalampi sattumanvaraisuus liittyy jo aiemmin puheena olleeseen ajoneuvon arvoon. Korkein oikeus on linjannut päätöksessään, ettei *seuraamusten kasautuminen voi olla esteenä ajoneuvon menetetyksi tuomitsemiselle, jos siihen on edellä kerrotuin tavoin pakottava tarve*

⁶⁸ Viljanen 2007 s. 43–44.

⁶⁹ Viljanen 2007 s. 43.

⁷⁰ Toimenpidealoite TPA 4/2017 vp s. 3.

⁷¹ RL 10:5 vrt 1. mom ”on tuomittava” 2.mom. ”voidaan tuomita..jos menettämisseuraamus on tarpeen”.

⁷² Viljanen 2014 s. 19.

tiellä liikkuvien hengen, terveyden ja omaisuuden suojelemiseksi.⁷³ Näin pitäisi olla varsin selvää, ettei ajoneuvon arvolla tai muilla ajoneuvoon liittyvillä ominaisuuksilla⁷⁴ pitäisi olla merkitystä vaan ajoneuvoja tulisi käsitellä kaikkia samanarvoisina. Lisäksi jo aiemmin mainitussa tapauksessa KKO 2007:85 oikeus toteaa “...ei sille seikalle, että auton arvo on huomattava verrattuna A:n ilmoittamiin tuloihin, voida antaa merkittävää painoarvoa.” Vaikka oikeus toteaa, ettei merkittävää painoarvoa voida antaa, on auton arvolle kuitenkin annettu selvästi merkitystä. Tapauksessa käräjäoikeus olikin tuominnut vastaajan vain 3000 € arvokonfiskaatioon, koska se oli pitänyt 19000 € arvoista ajoneuvoa liian arvokkaana konfiskoitavana vastaajan tuloihin nähden. KKO näki kuitenkin asian toisin ja päätyi tuomitsemaan ajoneuvon valtiolle menetetyksi. Auton arvolle annetaan siis kaikesta huolimatta merkitystä ja tässä kohtaa onkin mielenkiintoista jossitella, että kuinka paljon “helpompaa” ajoneuvon konfiskointi olisi ollut, jos auto olisi ollut huomattavasti halvempi ja toisaalta minkä hintainen auton olisi tullut olla, jotta sitä ei olisi konfiskoitu. Vaikka merkittävää painoarvoa ei auton arvolle voikaan antaa, on sille painoarvoa kuitenkin annettava, koska kuten tutkimuksen luvussa 4.1 todetaan, ajoneuvon arvot vaihtelevat suuresti. Lisäksi eroja löytyy tietenkin myös siitä, millaiseen tekkoon tekijä on syyllistynyt ja tämä on myös suhteutettava annettavaan seuraamukseen.

2.8 Asianomistajan syyteoikeudesta

Vaikka liikenne rikokset eivät lähtökohtaisesti tarvitsekaan asianomistajaa, on lyhyesti nostettava esiin asianomistajan syyteoikeus aiemmin mainitun ongelman, milloin on oikea syyttäjällä oikea hetki ajaa menettämisseuraamusta, takia. ROL 1:7:n ja RL 10:9:n mukaisesti asianomistaja voi esittää menettämisseuraamuksen ajaessaan syytettä yksin. Kuten edellä todettiin, eivät syyttäjätäkään aina aja ajoneuvon konfiskointia, vaikka edellytykset saattaisivat olla käsillä. Koska oikeustieteen ammattilainen ei tiedä varmaksi, milloin tällainen tilanne on, on hankala kuvitella, että tavallinen asianomistajakaan kykenisi sanomaan, milloin on tällainen hetki. Toki on huomattava, että tilanteet, jossa asianomistaja pelkästään ajaisi liikenne rikossyytettä, jolloin siis käytännössä hänen oikeuksiaan on loukattu liikenne rikoksen, lienevät varsin harvinaisia. Yhtenä syynä varmasti sekin, että edellytyksenä toissijaiselle syyteoikeudelle on se, että syyttäjä ei lähde ajamaan syytettä.

⁷³ Ks. KKO 2005:76.

⁷⁴ Esim. muun perheen tarve käyttää ajoneuvoa, pitkät etäisyydet ks. HE 80/2000 vp s. 28.

2.9 Hieman ajokiellosta

Vaikka tässä tutkimuksessa on tarkoituksena keskittyä menettämisseuraamukseen tieliikenne-rikosten yhteydessä, on tärkeä käsitellä myös ajokieltoa, joka on kuitenkin selvästi lakiin kirjattu säännönmukainen seuraamus, liikenteessä tapahtuvista rikoksista.⁷⁵ Vuonna 2021 ajokieltoja määrättiin⁷⁶ hieman yli 34000 kappaletta⁷⁷ eli on varsin selvää, että ajokielto on merkittävä seuraamus.⁷⁸ Valitettavasti kaikki eivät kuitenkaan noudata tätä ja vuonna 2021 viranomaisten tietoon tulleista rikoksista yli 18500 oli kulkuneuvon kuljettamisesta oikeudetta.⁷⁹ Lisäksi tuomioistuimissa annettiin rangaistuksia kulkuneuvon kuljettamisesta oikeudetta 1023 kertaa.⁸⁰ Molemmissa tilastoissa on otettava huomioon se, että siitä ei pysty erottelemaan sellaisia henkilöitä jotka on asetettu ajokieltoon, niitä joilla ajo-oikeutta ei ole koskaan ollutkaan ja niitä jotka ovat jääneet kiinni jo useammin kuin kerran. Toiseksi huomattava on, ettei näissä tilastoissa näy kuin ne, jotka ovat jääneet kiinni. Käytännössä siis todellinen luku ajokiellon aikana ajavista henkilöistä on todennäköisesti selvästi suurempi. Yhdysvalloissa on arvioitu, että jopa 75 % niistä, jotka ovat päihtyneenä ajamisesta menettäneet ajo-oikeutensa, jatkavat ajamistaan ainakin jossain määrin.⁸¹ Tilasto on peräisin Yhdysvalloista 1980-luvulta, joten tietyllä varauksella tähän tulee suhtautua verrattaessa nykypäivän Suomeen, esimerkiksi erilaisen liikennekulttuurin, juomatapojen, yleisen auktoriteetteihin suhtautumisen ja ylipäätään erilaisen kulttuurin takia. Toisaalta jotain on kuitenkin pääteltävissä siitä, että yli 34000 ajokieltoa annettiin 2021 ja jos samana vuonna 18500 kertaa kulkuneuvoa oikeudetta kuljettanut jäi kiinni, niin tästä pystytään vetämään varsin selvä johtopäätös, että korttija-ajo monelle ihmiselle enemmänkin sääntö kuin poikkeus.

Joutuakseen ajokieltoon tai väliaikaiseen ajokieltoon henkilöllä on tietenkin täytynyt olla voimassa oleva ajo-oikeus. Sellainen henkilöllä jolla on ajokortti, on ajo-oikeus.⁸² Ajo-oikeus vaa-

⁷⁵ Ajokorttilaki 64 §.

⁷⁶ Huom! Vuoden 2011 lakiuudistuksen jälkeen ajokieltoasiat siirtyivät tieliikennelaista ajokorttilakiin ja ajokorttilain uudistuksella 1.6.2019 ajokiellon määrääminen keskitettiin poliisin vastuulle. Ks. esim. KKO 2020:11.

⁷⁷ Tiedot perustuvat Poliisihallitukselta saatuaan lukuun ajokieltoon määrättyistä henkilöistä vuosina 2019–2022 (vuoden 2022 osalta 8.8.2022 asti).

⁷⁸ Melander 2014 s. 171.

⁷⁹ Tiedot saatu tilastokeskuksen sivuilta. Viranomaisten tietoon tulleista rikoksista ainoana hakuehtona ”Kulkuneuvon kuljettaminen oikeudetta” tiedot haettu 5.8.2022.

⁸⁰ Tiedot saatu tilastokeskuksen sivuilta. Tuomioistuimissa annetuista tuomioista haettu ainoana hakuehtona ”Kulkuneuvon kuljettaminen oikeudetta” tiedot haettu 5.8.2022.

⁸¹ Voas ym. 2000 s. 1.

⁸² Melander 2014 s. 173.

ditaan kaikkien muiden moottorikäyttöisten ajoneuvojen, kuin heikkotehoisten mopojen tai kävellen ohjattavien ajoneuvojen kuljettamiseen.⁸³ Ajo-oikeuden saamiseksi henkilön tulee olla iän ja terveystaustat täyttävä ja näiden lisäksi henkilön tulee olla suorittanut ajoneuvon kuljettamiseen vaadittava kuljettajatutkinto.⁸⁴ Ajokielto on luonteeltaan turvaamistoimi ja lisäksi se on uusien rattijuopumusten ennaltaehkäisemiseksi ensisijainen turvaamistoimi.⁸⁵ Tässä kohtaa on kuitenkin perusteltua olettaa, että ajokielto toimii ensisijaisena turvaamistoinena myös ylinopeuksissa ja muissa liikenne rikoksissa.⁸⁶

Ajokielto on siitä mielenkiintoinen seuraamus, että henkilön ei tarvitse syyllistyä rikokseen, jotta hänet voidaan määrätä ajokieltoon. Jos henkilö ei täytä enää ajokorttilain 12§:ssä määritellyjä ehtoja hänelle voidaan määrätä ajokielto, eli käytännössä esimerkiksi jos henkilön terveydentila on muuttunut sellaiseksi esimerkiksi ikääntymisen myötä ettei hän enää kykene kuljettamaan ajoneuvoa turvallisesti, on hänet määrättävä ajokieltoon.⁸⁷ Tämän lisäksi ajokiellon perusteena voivat olla sellaiset ajokorttilaissa säädetty velvollisuudet, jotka ovat rankaisematonta ja hallinnollisesti sanktioimattomia tekoja.⁸⁸ Ajokieltoon vaikuttavat myös sellaiset seikat kuin, että kuka ajokiellon määrää ja mistä syystä ajokielto on henkilölle määrätty ja näistä myös määräytyy se, kuinka pitkäksi aikaa ajokielto määrätään.

Ajokieltoon määräämisen perusteet ovat lueteltuna AKL:n 64§:ssä ja 65§:ssä ja tätä listausta voidaan pitää varsin tyhjentyneenä. Käytännössä 64§:ssä on listattuna kaikki ne tieliikenteessä tapahtuvat rikokset, joiden perusteella poliisin tulee määrätä ajo-oikeuden haltija ajokieltoon. Lisäksi mukana on myös muita kuin jo aiemmin tässä tutkimuksessa mainittuja tekoja, joista tässä yhteydessä olennaisin lienee RL 44:13§:n mukainen vaarallisten aineiden kuljetusrikos⁸⁹ joka esimerkiksi törkeän rattijuopumuksen tai törkeän liikenneturvallisuuden tavoin osoittaa

⁸³ Matikkala 2021 s. 398.

⁸⁴ Matikkala 2021 s. 398.

⁸⁵ Matikkala 2021 s. 398 ja KKO 2005:76.

⁸⁶ Koska ajoneuvon konfiskaatio ei ole säännönmukainen turvaamistoimenpide, jää ajokielto ainoaksi selvästi laissa määritellyksi turvaamistoimenpiteeksi, jolla mahdollisia tulevia liikenne rikoksia pyritään ennaltaehkäisemään. Näin ollen on luonnollista pitää sitä tässä yhteydessä ensisijaisena turvaamistoinena myös muiden liikenne rikosten kohdalla.

⁸⁷ Matikkala 2021 s. 398.

⁸⁸ Matikkala 2021 s. 398.

⁸⁹ *Joka tahallaan tai törkeästä huolimattomuudesta vaarallisten aineiden kuljetuksesta annetun lain tai sen nojalla annetun säännöksen tai yleisen tai yksittäistapausta koskevan määräyksen vastaisesti lähettää, antaa lastiksi, laivaa, kuljettaa, ajaa, kuormaa, lastaa, purkaa, käsittelee, pitää matkatavarana tai tilapäisesti säilyttää vaarallista ainetta siten, että menettely on omiaan aiheuttamaan vaaraa toisen hengelle tai terveydelle taikka siitä on vaaraa toisen omaisuudelle, on tuomittava, jollei teosta muualla laissa säädetä ankarampaa rangaistusta, vaarallisten aineiden kuljetusrikoksesta sakkoon tai vankeuteen enintään kahdeksi vuodeksi. Tahallisen rikoksen yritys on rangaistava.*

selvää piittaamattomuutta omasta ja muiden tielläliikkujien turvallisuudesta. Vuonna 2021 näitä tapauksia tuli poliisi, tullin ja rajavartiolaitoksen tietoon 3 kappaletta eli onneksi kovin yleistä ei tämä ole.⁹⁰ AKL 64§:n 3.mom. on lisäksi säädetty tieliikenteen sosiaalilainsäädännön valvontaan tarkoitetun laitteen häirinnän tai käsittelyn niin, että kuljettajalle merkityt lepo- ja ajoajat eivät vastaa todellisuutta, osoittavan niin ikään vakavaa piittaamattomuutta. Mutta tämä koskee oikeastaan vain raskasta liikennettä eikä sen käsittelylle tässä yhteydessä ole tarvetta.⁹¹ Lisäksi kuten jo edellä mainittu, ajokieltoon ei välttämättä tarvita rikoslakiperusteista rikosta vaan pykälän 2.mom 2. kohdassa on määriteltynä sellaisia tilanteita, joissa ajokiellon omistaja rikkoo ajo-oikeudelleen asetettuja rajoituksia tai ehtoja tai ajo-oikeuden omistaja ei toimita asetetussa määräajassa lääkärin tai optikon lausuntoa ajokyvystä tai vaihtoehtoisesti ei toimita todistusta siitä, että hän on suorittanut hyväksytysti uuden kuljettajatutkimuksen, ajokokeen tai ajonäytteen.

AKL 65§ on tämän tutkimuksen kannalta yksi mielenkiintoisimmista pykälistä, sillä siinä säädetään ajokieltoon määräämisestä toistuvien rikkomusten perusteella. Toistuvuudella tarkoitetaan tässä yhteydessä tilannetta, jossa henkilö syyllistyy pykälässä mainittuihin tekoihin vähintään kolme kertaa vuoden aikana tai vähintään neljä kertaa kahden vuoden aikana. Mielenkiintoiseksi tämän tekee se, että sekä ajokieltoa ja ajoneuvon konfiskointia pidetään turvaamistoinena ja yksi tämän tutkimuksen ydinteemoista on juuri toistuvien liikenne rikosten ennaltaehkäisy ja jossain määrin ajoneuvon konfiskointia voidaan pitää “seuraavana” askeleena, kun ajokielto ei ole enää riittävä toimenpide tai seuraamus. Pykälässä mainitut tieliikenne rikokset ja -rikkomukset ovat hyvin moninaisia ja luettelo onkin varsin tyhjentävä. Lisäksi huomattavaa on se, että uusille kuskeille asteikko on ankarampi. Henkilö määrätään ajokieltoon, jos hän syyllistyy liikenne rikkomukseen kolmesti kahden vuoden aikana tai kahdesti yhden vuoden aikana.⁹²

65§:ssä mainituista teoista 1. mom. kohdat 2 ja 4 koskevat pääasiallisesti raskasta liikennettä, joten niihin ei tässä yhteydessä oteta enempää kantaa. Muut 1. mom. mainitut kohdat ovat kuitenkin olennaisia tämän tutkimuksen kannalta, vaikka kohtia 5 ja 6 ei voi lukumääräisesti kovin

⁹⁰ Tiedot saatu Tilastokeskuksen sivuilta.

⁹¹ Ks. esim. HE 212/2010 s. 34.

⁹² Matikkala 2021 s. 401.

suurena ongelmana pitää.⁹³ Kaikki kuitenkin toistuessaan ilmentävät selvästi piittaamattomuutta liikenteen säännöistä ja määräyksistä. Yksittäinhän teot voivat olla varsin harmittomia-kin tai vain vähäistä vaaraa aiheuttavia, jos vaikka esimerkiksi otetaan liikenneturvallisuuden vaarantaminen, johon voi syyllistyä huolimattomuudestakin. Tällöin on selvää, että olisi koh-
tuutonta asettaa henkilö ajokieltoon yksittäisen lipsahduksen takia. Mahdollisuus käyttää ajo-
neuvoa voi kuitenkin olla monelle välttämättömyys kuten esimerkiksi työmatkoihin, lastenhoi-
toon ja kouluun ja kaupassa käynti.⁹⁴ Näin ollen käytössä oleva ”määrämittari” onkin erinomainen systeemi, sillä se antaa mahdollisuuden sellaiselle henkilölle, jolle on pieni lipsahdus pääs-
syt liikenteessä käymään ja samalla kuitenkin toimii ennaltaehkäisevästi juuri sen pienen lip-
sahduksen jälkeen. Tosin kohdassa 3 tarkoitettu RL 23:11§:n liikennepako on kuitenkin mie-
lestäni hieman kummallisesti tässä listauksessa. Tekijä kuitenkin on jo rikoksen tunnusmerkis-
tön mukaan osallisena liikenneonnettomuuteen, jossa harmittomankin näköinen tilanne voi olla
toiselle hengenvaarallinen.⁹⁵ Siksi onkin outoa, että lainsäätäjä on rinnastanut mahdollisen huo-
limattomuuden selvään velvollisuuden laiminlyöntiin.

Ajokielto kestää vähintään 1 kuukauden ja enintään 5 vuotta.⁹⁶ Ajokiellosta säädetään AKL
66§:ssä ja kyseisessä pykälässä ilmoitetut vähimmäispituudet ajokielloille ovat ehdottomia.⁹⁷
Luonnollisesti rikoksen tai rikkomuksen vakavuus vaikuttaa siihen, kuinka pitkä ajokiellosta
lopulta muodostuu ja lisäksi poliisilla on lain mukaisesti jonkin verran harkintavaltaa siihen,
miten pitkä ajokiellosta lopulta muodostuu. Näin ollen tekijällä itsellään on tietyissä rajoissa
mahdollisuus vaikuttaa siihen, kuinka pitkäksi aikaa hänelle määrätään ajokielto ja tämä oikeus
on kirjattu pykälän 4. momenttiin. Näissä rajoissa poliisi on laatinut varsin kattavan listauksen
liikenne rikoksista ja niistä määrättävistä ajokieltojen pituuksista, joten ei tässä kohdassa ei ole
tarvetta yksityiskohtaisesti käydä läpi jokaisesta rikoksesta määrättävää ajokieltoa.⁹⁸

Ajokielto ei kuitenkaan ole lopullinen, vaan henkilöllä on mahdollisuus saada ajo-oikeus ta-
kaisin tiettyjen edellytysten täytyessä. Nämä ovat väliaikainen ajokielto, ehdollinen ajokielto

⁹³ Poliisin, tullin ja rajavartiolaitoksen tietoon tuli vuonna 2021 liikennevalvontaa vaikeuttavien laitteiden kieltä-
misestä annetun lain (546/1998) 3§:n 1 kohdassa tarkoitettuja paljastinlaiterikkomuksia 217. Tiedot saatu Tilas-
tokeskuksen sivuilta. Tiedot haettu 6.8.2022 ja Poliisin, tullin ja rajavartiolaitoksen tietoon tuli vuonna 2021 vaa-
rallisten aineiden kuljetusrikkomuksia 378 Tiedot saatu Tilastokeskuksen sivuilta. Tiedot haettu 6.8.2022 Vrt.
huomattava ero vaarallisten aineiden kuljetusrikosten ja -rikkomusten välillä.

⁹⁴ Melander 2014 s. 180.

⁹⁵ Toinen mahdollinen rikos tässä yhteydessä voisi olla esimerkiksi pelastustoimen laiminlyönti RL 21:15§.

⁹⁶ AKL 66§ ja Melander 2014 s. 181.

⁹⁷ Matikkala 2021 s. 404 ja KKO 2014:42.

⁹⁸ Listaus määrättävien ajokieltojen pituuksista löytyy poliisin verkkosivuilta.

sekä valvottu ajo-oikeus. Toki näistä on huomattava se, että väliaikainen ajokielto on ns. esiaste eli käytännössä väliaikainen ajokielto määrätään siksi aikaa, kunnes lopullinen päätös ajo-oikeudesta tehdään. Väliaikaisesta ajokiellosta säädetään AKL 70§:ssä. Sen mukaan väliaikainen ajokielto on voimassa, kunnes poliisi päättää varsinaisesta ajokiellosta. Jos esitutkinnassa ilmenneiden seikkojen vuoksi on ilmeistä, että ajokielto määrätään ehdollisena, poliisi voi määrätä ajokiellon päättymään tai määrätä edellytysten täytyessä alkolukolla valvotun ajo-oikeuden jo ennen kuin se tekee ajokieltopäätöksen.⁹⁹ Väliaikainen ajokielto loppuu myös siinä tapauksessa, että syyttäjä ei nosta syytettä tai syyte rikoksesta hylätään tai syyttäjä jättää teosta antamatta rangaistusmääräyksen sakon ja rikesakon määräämisestä annetun lain (745/2010) 30§:n 1. mom. nojalla.

Ehdollinen ajokielto voidaan määrätä vain AKL 64§:n 1.mom. mukaisesta teosta, joita ovat RL 23:2:n mukainen törkeä liikenneturvallisuuden vaarantaminen, RL 23:3:n tarkoittama rattijuopumus ja RL 23:4:n törkeä rattijuopumus tai RL 44:13:ssä tarkoitettu vaarallisten aineiden kuljetusrikos. Ehdollisesta ajokiellosta säädetään AKL 67§:ssä ja sen mukaan, jollei yleinen etu muuta vaadi, ajokielto voidaan määrätä ehdollisena ammatin tai muun erittäin painavan syyn takia. Käytännössä tämän voidaan katsoa tarkoittavan, ei ainoastaan ammattikuljettajaa vaan myös työmatkojen takia välttämätöntä ajo-oikeutta.¹⁰⁰ Välttämättömyyttä ei tule tässä yhteydessä ymmärtää laajasti vaan edellytyksenä on lisäksi se, että teosta ei ole saanut aiheutua vaaraa toisten turvallisuudelle. Tätä välttämättömyyttä on myös oikeudessa käsitelty ja KKO onkin nostanut välttämättömyyden rajan varsin korkealle ja muut tekijään ja tekoon liittyvät yksityiskohdat otetaan tuomiossa huomioon. Ammattikuljettajakin voi menettää ajo-oikeutensa, jos teko aiheuttaa konkreettista vaara tai vaihtoehtoisesti tekijä on syyllistynyt aiemmin liikenne rikoksiin.¹⁰¹ Ehdollinen ajokielto sisältää aina vähintään vuoden, enintään kolmen vuoden pituisen koeajan ja mikäli tuon koeajan aikana henkilö syyllistyy AKL 64§:n 1 momentissa tarkoitettuun rikokseen, määrätään ajokielto täytäntöönpantavaksi.¹⁰²

Valvottu ajo-oikeus liittyy läheisesti rattijuopumukseen, sillä poliisin on ehdolliseen ajokieltoon rattijuopumukseen tai törkeään rattijuopumukseen syyllistyneelle määrättävä alkolukon avulla valvottu ajo-oikeus, jos ajokieltoon määrättävä sitä pyytää. Valvotusta ajo-oikeudesta sääde-

⁹⁹ Matikkala 2021 s. 405.

¹⁰⁰ Matikkala 2021 s. 406.

¹⁰¹ Ks. esim. KKO 2004:14 ja KKO 2005:132.

¹⁰² Matikkala 2021 s. 407.

tään AKL 67 a§:ssa ja se siis koskee vain tapauksia, joissa henkilö on syyllistynyt rattijuopumukseen tai törkeään rattijuopumukseen eikä tule kyseeseen muissa liikenne rikoksissa. Valvottu ajo-oikeus voidaan myöntää vain sellaisissa rattijuopumustapauksissa, joissa tekijä on syyllistynyt rattijuopumukseen ollessaan alkoholin vaikutuksen alaisena. Alkolukot nykyisin tunnustavat vain alkoholin, joten huumausaineiden vaikutuksen alaisena autoa ajaneelle henkilölle ei alkolukolla valvottua ajo-oikeutta ole mahdollista antaa.¹⁰³ Henkilön on itse haluttava alkolukkoa ja vastattava siitä aiheutuneista kuluista. Tästä syystä alkolukkoa ei sinällään voidakaan pitää varsinaisesti rangaistuksellisenä pelotteena vaan ehkä enemmänkin henkilölle itselleen varmistuksena siitä, ettei rattiin todella ole humalassa asiaa. Tästä syystä myös alkolukon ns. tehosta on hankala sanoa varmuudella kovin paljoa. Vuonna 2021 poliisin tietoon tuli vain neljä alkolukkorikkomusta¹⁰⁴ eli varsin vähissä ovat kaikista huolimatta ne tapaukset, joissa asennetun alkolukon toimintaan on pyritty vaikuttamaan.¹⁰⁵

Ongelmaksi kuitenkin muodostuu se, että henkilön on itsensä haluttava ja sitouduttava alkolukkoon ja mikäli hän ei näin tee on hänelle määrättävä ajokieltoa ja kuten jo tässä tutkimuksessa on todettu, ajokieltohan ei ole ”fyysinen” este ajamiselle eli henkilö, jota ei kiinnosta ajokieltoa noudattaa, ei sitä myöskään tee. Alkolukko on kuitenkin ainakin jossain määrin nimellisesti fyysinen este ajamiselle. Ei alkolukkokaan rattijuoppoa pysty estämään, mikäli hän päättää lähteä auton rattiin, mutta toimii väistämättä hidasteena. Selvää kaveria voi esimerkiksi pyytää puhaltamaan alkolukkoon. Jokainen lisäksi pystyy esimerkiksi videopalvelu YouTubesta löytämään videon, jolla opetetaan yksityiskohtaisesti, miten alkolukko ohitetaan. Näin on selvää, ettei tarvita edes kummoista teknistä osaamista, että sen pystyy jokainen tekemään. Toinen asia tietenkin on, kuinka kovassa humalassa henkilö pystyy toimimaan ja tällöinhän alkolukko toimii, kun henkilö ei kykene edes opastevideota katsomalla ohittamaan alkolukkoa ja rikos jää tekemättä.

¹⁰³ Matikkala 2021 s. 408.

¹⁰⁴ Ks. lisää alkolukkorikkomuksesta ALL 14§.

¹⁰⁵ Tiedot saatu Tilastokeskuksen sivuilta. Poliisin tietoon tulleista rikoksista, ainoana hakuena ”Alkolukkorikkomus”.

3. Menettämisseuraamuksen yleiset edellytykset liikenne rikoksissa

Koska tässä tutkimuksessa keskitytään menettämisseuraamukseen liikenne rikosten osalta, onkin luonnollista rajata muut rikokset kuin liikenne rikokset sekä välittömästi tai välillisesti liikenne rikoksen seurauksena tapahtuneet rikokset tämän tutkimuksen ulkopuolelle. Tässä osiossa pyritäänkin vain hyvin pintapuolisesti ottamaan kantaa erikseen siihen, voisiko rikos olla itsessään sellainen, että menettämisseuraamus voi tulla kyseeseen. Kuten edellä on todettu, yleisten edellytysten kannalta ei ole merkityksellistä onko rikossäännös merkittynä rikoslakiin vai löytyykö säännös jostain muusta laista eikä merkitystä ole myöskään sillä, onko kyseessä tahallinen vai tuottamuksellinen rikos.¹⁰⁶ Tämän tutkimuksen kannalta relevanttia onkin ottaa tarkasteluun rikoslain 23 luvun liikenne rikoksia koskevien pykälien lisäksi tieliikennelain 6. luvussa määritellyt liikenne rikkomukset.

Edellä mainittujen lisäksi on tärkeä huomata, että myös rikoslain 21 luvun pykäliä voi tulla sovellettavaksi liikenne rikosten yhteydessä. Näitä rikoksia voidaan pitää tilanteen mukaan liikenne rikoksista johtuvina rikoksina, eli tekijä on ennen tai samalla hetkellä syyllistynyt johonkin liikenne rikokseen, joka sitten on suoraan johtanut vaikkapa vammautumiseen. Tuottamus rikoksissa tunnusmerkistö on samantyyppinen kuin liikenne turvallisuuden vaarantamisessa ja huolimattomuus löytyykin molempien rikosten tunnusmerkistöstä.¹⁰⁷ Rikoslain 21 luvun pykälistä voivat tulla sovellettavaksi myös säännökset, jotka koskevat tappoa, murhaa, surmaa (RL 21:1–3) ja pahoinpitelyä ja törkeää pahoinpitelyä (RL 21:5–6).¹⁰⁸ Nämä ovat onneksi harvinaisempia, mutta eivät mitenkään poikkeuksellisia.¹⁰⁹

¹⁰⁶ Viljanen 2007 s. 31.

¹⁰⁷ Ks. myös Frände 2005 s. 214.

¹⁰⁸ Rikosoikeus - RIKOSLAJIT – Liikenne rikokset – Liikenne turvallisuuden vaarantamisrikokset – Liikenne turvallisuuden vaarantaminen – Tieliikenne – Suhde RL 21 lukuun.

¹⁰⁹ Ks. KKO 2018:32 ja Länsi-Uudenmaan käräjäoikeuden 5.9.2022 antama päätös asiassa R21/3130. Tapauksessa vastaaja kiihdytti autolla päin asianomistajia osumatta kuitenkaan heihin. Oikeus katsoi vastaajan syyllistyneen törkeän pahoinpitelyn yritykseen sekä törkeään liikenne turvallisuuden vaarantamiseen.

3.1 Menettämisseuraamus ja liikenneturvallisuuden vaarantamisrikokset

3.1.1 Liikenneturvallisuuden vaarantaminen ja törkeä liikenneturvallisuuden vaarantaminen

Liikenneturvallisuuden vaarantamisesta säädetään rikoslain 23 luvun 1 §:ssä¹¹⁰ ja sen törkeästä tekemuodosta 2 §:ssä.¹¹¹ Kyse on siis ns. vaarantamisrikoksista, joista etenkin perusmuotoiseen on mahdollista syyllistyä, jopa epähuomiossa. Esimerkkinä tällaisesta epähuomiossa toimimisesta on esimerkiksi jalankulkija, joka astuu ajoradalle varomattomasti.¹¹² Toki törkeäänkin tekemuotoon voi syyllistyä epähuomiossa, esimerkiksi ”jalankulkijan giljotiini”¹¹³ on sellainen, jossa väistämisvelvollisuuden saattaa hieman vahingossakin laiminlyödä.¹¹⁴ Perusmuotoiseen liikenneturvallisuuden vaarantamiseen voi syyllistyä jokainen tienkäyttäjää riippumatta siitä, liikkeuko esimerkiksi autolla vai kävellen, mutta tässä yhteydessä on jälleen luonnollista tehdä rajauksia eli edellä esitetystä esimerkistä huolimatta, tarkasteluun otetaan vain autolla liikkuvat tienkäyttäjät. Törkeään tekemuotoon voi sen sijaan syyllistyä ainoastaan moottorikäyttöisellä ajoneuvolla liikkuva tienkäyttäjä.

Edellä todetun mukaisesti liikenneturvallisuuden vaarantaminen voi perusmuotoisena olla jopa varsin harmiton, vaikka aiheutettua vaaraa ei tietenkään tule väheksyä. Tunnusmerkistöön kuuluvat olennaisena osana se, että tapahtuneesta on koitunut vain lieviä vahinkoja tai vahingon todennäköisyys on ollut matala eli teko on kuitenkin ollut omiaan aiheuttamaan vaaraa.¹¹⁵ Olenaista tässä on se, että perusmuotoiseen liikenneturvallisuuden vaarantamiseen voi syyllistyä

¹¹⁰ Joka tienkäyttäjänä tahallaan tai huolimattomuudesta rikkoo tieliikennelakia tai ajoneuvolakia taikka niiden nojalla annettuja säännöksiä tai määräyksiä tavalla, joka on omiaan aiheuttamaan vaaraa toisen turvallisuudelle, on tuomittava liikenneturvallisuuden vaarantamisesta sakkoon tai vankeuteen enintään kuudeksi kuukaudeksi.

¹¹¹ Jos liikenneturvallisuuden vaarantamisessa moottorikäyttöisen ajoneuvon tai raitiovaunun kuljettaja tahallaan tai törkeästä huolimattomuudesta 1) huomattavasti ylittää sallitun enimmäisnopeuden, 2) ryhtyy ohittamaan näkyvyyden ollessa turvalliseen ohitukseen riittämätön taikka ohituksen ollessa muutoin kielletty, 3) laiminlyö liikenneturvallisuuden vaatiman pysähtymisvelvollisuuden tai väistämisvelvollisuuden, taikka 4) muulla näihin rinnastettavalla tavalla rikkoo liikennesääntöjä siten, että rikos on omiaan aiheuttamaan vakavaa vaaraa toisen hengelle tai terveydelle, hänet on tuomittava törkeästä liikenneturvallisuuden vaarantamisesta vähintään 30 päiväsakkoon tai vankeuteen enintään kahdeksi vuodeksi.

¹¹² Rikosoikeus – RIKOSLAJIT – Liikenne-rikokset – Liikenneturvallisuuden vaarantamisrikokset – Liikenneturvallisuuden vaarantaminen – Tieliikenne – Tienkäyttäjä.

¹¹³ ”Jalankulkijan giljotiini” on tilanne, jossa jalankulkija lähtee ylittämään ajoväylää suojatietä pitkin ja ensimmäinen suojatien eteen saapuva auto pysähtyy suojatien eteen kuten kuuluukin, jolloin jalankulkija lähtee ylittämään suojatietä siinä uskossa, että suojatie on turvallista ylittää. Tilanne muuttuu ”giljotiiniksi”, jos paikalle osuu vaikkapa ensimmäiseksi pysähtyneen auton viereistä kaistaa toinen ajoneuvo, joka ei pysähdykään jo pysähtyneen ajoneuvon viereen.

¹¹⁴ Helsingin poliisin 19.4.2022 annetussa ohjeistuksessa ”jalankulkijan giljotiinin” tekevä autoilija syyllistyy törkeää liikenneturvallisuuden vaarantamiseen. Huom. Käräjäoikeus on todennut, että mikäli olosuhteet olivat sellaiset, että autoilija on tehnyt voitavansa eikä silti pystynyt onnettomuutta välttämään, voidaan tapauksesta tuomita myös liikenneturvallisuuden vaarantaminen. Ks. MTV:n uutinen tapauksesta.

¹¹⁵ Frände 2005 s. 92.

hyvinkin monin eri tavoin. Esimerkkitalanteita voivat olla pysäköinti kaarteeseen ajovalojen ollessa päällä¹¹⁶, ajoneuvon hallinnan menetys, kun tiellä on pakkasyön jäljiltä mustaa jäätä, vaikka nopeusrajoituksia on noudatettu tai nopeusrajoituksen ylittäminen. Näistä kaikki ovat kiistatta sellaisia, joihin voi epähuomiossakin syyllistyä, mutta yleisen elämänkokemuksen pohjalta on todettava, että ihminen todennäköisesti syyllistyy useammin liikenneturvallisuuden vaarantamiseen ylittäessään nopeusrajoituksen kuin pysäköimällä autonsa pimeään kaarteeseen ajovalot päällä. On myös todennäköisempää, että viimeksi mainittua virhettä ihminen ei tee uudestaan, mikäli joutuisi samaan tilanteeseen. Autoilijan kannalta tilanne on vielä siinä mielessä vielä hankala, että autoilijalta edellytetään muihin tienkäyttäjiin verrattain korkeaa varautumista, eli edes varovaisuus ja ennakointi eivät välttämättä riitä, jos vahinko kuitenkin tapahtuu.¹¹⁷

Törkeässä liikenneturvallisuuden vaarantamisessa sen sijaan tekijän toiminta on ollut omiaan aiheuttamaan vakavaa hengen ja terveyden vaaraa ja seurauksena voi olla jopa kaksi vuotta vankeutta. Tämän lisäksi törkeästä liikenneturvallisuuden vaarantamisesta määrätään aina ajokieltoa ja mikäli poliisi epäilee tekijän syyllistyneen törkeään liikenneturvallisuuden vaarantamiseen, voidaan ajokortti ottaa pois välittömästi ja kuski asettaa väliaikaiseen ajokieltoon ja toisin kuin perusmuotoisessa liikenneturvallisuuden vaarantamisessa, törkeää tekemuotoa ei käsitellä sakkomenettelyssä, vaan se voidaan käsitellä vain tuomioistuimissa.¹¹⁸ Toisin kuin perusmuotoisessa liikenneturvallisuuden vaarantamisessa, jossa tunnusmerkistö on varsin avoin sen suhteen, millainen toiminta täyttää liikenneturvallisuuden vaarantamisen, sen törkeässä tekemuodossa on varsin tarkasti spesifioitu ne tunnusmerkistötekijät joilla tekijän voidaan katsoa syyllistyneen törkeään liikenneturvallisuuden vaarantamiseen.

3.1.2 Menettämisseuraamuksen edellytykset

Menettämisseuraamuksen näkökulmasta liikenneturvallisuuden vaarantaminen on rikos siinä missä muutkin rikokset ja esimerkiksi, jos henkilö syyllistyy edellä mainittuihin esimerkkita-pauksiin yhden vuoden aikana, hänet asetetaan ajokieltoon¹¹⁹. Käytännössä tällöin ajojen pi-

¹¹⁶ KKO 1985-II-195.

¹¹⁷ Tolvanen 2001 s. 9.

¹¹⁸ Rikosoikeus – RIKOSLAJIT – Liikenne rikokset – Liikenneturvallisuuden vaarantamisrikokset – Törkeä liikenneturvallisuuden vaarantaminen – Tieliikenne – Seuraamukset.

¹¹⁹ Ajokorttilaki 65§ ”Poliisin on määrättävä ajo-oikeuden haltija ajokieltoon, jos ajo-oikeudenhaltija on vähintään neljästi kahden vuoden tai kolmesti vuoden kuluessa syyllistynyt moottorikäyttöistä ajoneuvoa kuljettamiseen..3) rikoslain 23 luvun 1 §:ssä tarkoitettuun liikenneturvallisuuden vaarantamiseen...”

täisi olla ajettu joksikin aikaa. Jos henkilö kuitenkin pian syyllistyy uudestaan liikenneturvallisuuden vaarantamiseen, vaikka olisikin saanut jo ajo-oikeuden takaisin, kuitenkin kahden vuoden kuluessa ensimmäisestä rikkeestä, menettää hän jälleen ajo-oikeuden. Kun vielä otetaan huomioon se, että neljäs liikenneturvallisuuden vaarantaminen voi olla täysin eri syystä kuin kolme edellistä, on vaikea pitää rikoksia edes toistuvana, vaikka sama rikosnimike antaa näin ymmärtää. Toki on huomattava, ettei rangaistuksen koventaminenkaan vaadi, että teot ovat samankaltaisia, jos teot muuten osoittavat tekijän piittaamattomuutta lain käskyistä ja kielloista.¹²⁰ Tämä puolestaan voi heijastua myös menettämisseuraamukseen, jos katsotaan, että turvaamistoimenpide on tarpeen.

Näyttäisi kuitenkin siltä, että liikenneturvallisuuden vaarantaminen yksittäisenä tekona ei ole sellainen rikos, josta menettämisseuraamus voisi olla kohtuullinen seuraamus. On hankala perustella tilannetta, jossa puhtaasti tiedottomasta huolimattomuudesta¹²¹ tapahtuneesta liikenneturvallisuuden vaarantamisesta tekijältä konfiskoidaan ajoneuvo. Toki henkilö voi rikkoa liikennesääntöjä myös tahallaan, mutta tästä huolimatta yksittäinen liikenneturvallisuuden vaarantaminen sellaisenaan ei näyttäisi olevan sellainen rikos, jonka vuoksi menettämisseuraamus tulisi aiheelliseksi. Tilanne kuitenkin muuttuu toisenlaiseksi, jos liikenneturvallisuuden vaarantamisia alkaa kertyä iso joukko, jolloin pohdittavaksi tulee toistuvuus ja mahdollisen rikoskierteen katkaisu. Tähän kuitenkin keskitytään tuonnempana luvussa 3.4. Jos henkilö kuitenkin syyllistyy törkeään liikenneturvallisuuden vaarantamiseen, voi menettämisseuraamuksen tuomitseminen olla perusteltua jo yhden tehdyn liikennesääntörikkoksen perusteella.¹²²

¹²⁰ Määttä 2012 s. 8.

¹²¹ Ks. myös Frände 2005 s. 214.

¹²² Tapani, Tolvanen 2005 s. 1208.

3.2 Menettämisseuraamus ja liikennejuopumukset

3.2.1 Rattijuopumus ja törkeä rattijuopumus

Rattijuopumuksesta ja sen törkeästä tekemuodosta säädetään RL 23 luvun 3 §:ssä¹²³ ja 4§:ssä¹²⁴. Molemmat siitä poikkeuksellisia rikoksia, että ne ovat tavallaan vaarantamisrikoksia, mutta niiden rangaistavuus ei ole ollenkaan riippuvainen siitä, aiheutuiko teosta todellisuudessa vaaraa vai ei. Kyse on ns. presumoidusta vaarallisuudesta, jossa ajatuksena on kriminalisoida jonkin tietty käyttäytyminen sinänsä ja käyttäytymisen vaarallisuus itsessään on niin ilmeistä, ettei esim. teon tunnusmerkistöön ole katsottu tarpeelliseksi kirjoittaa vaarallisuudesta mitään.¹²⁵ Käytännössä siis näin tekijän ei ole mahdollista puolustautua oikeudessa vetoamalla teon vaarattomuuteen.¹²⁶ Lisäksi molemmat tekemuodot pystytään jakamaan kolmeen osaan, alkoholilla aiheutettuun, huumausaineella aiheutettuun sekä muulla huumaavalla aineella aiheutettuun rattijuopumukseen¹²⁷. Näistä ainoastaan alkoholilla aiheutetuilla rattijuopumuksilla on lakiin määritelty selkeät rajat, joita tietyin rajoin on mahdollista jopa itse seurata ja 0,5 promillen raja uloshengitysilmassa mahdollistaa pienen “maistissa ajamisen”. Muulla tavoin ai-

¹²³ *Joka kuljettaa moottorikäyttöistä ajoneuvoa tai raitiovaunua nautittuaan alkoholia niin, että hänen verensä alkoholipitoisuus ajon aikana tai sen jälkeen on vähintään 0,5 promillea tai että hänellä tällöin on vähintään 0,22 milligrammaa alkoholia litrassa uloshengitysilmaa, on tuomittava rattijuopumuksesta sakkoon tai vankeuteen enintään kuudeksi kuukaudeksi.*

Rattijuopumuksesta tuomitaan myös se, joka kuljettaa moottorikäyttöistä ajoneuvoa tai raitiovaunua käytettyään huumausainetta niin, että hänen veressään on ajon aikana tai sen jälkeen käytetyn huumausaineen vaikuttavaa ainetta tai sen aineenvaihduntatuotetta. Tämän momentin säännöstä ei kuitenkaan sovelleta, jos mainittu aine tai aineenvaihduntatuote on peräisin lääkevalmisteesta, jota kuljettajalla on ollut oikeus käyttää. Rattijuopumuksesta tuomitaan niin ikään se, joka kuljettaa moottorikäyttöistä ajoneuvoa tai raitiovaunua käytettyään muuta huumaavaa ainetta kuin alkoholia taikka tällaista ainetta ja alkoholia niin, että hänen kykynsä tehtävän vaatimiin suori- tuksiin on huonontunut.

¹²⁴ *Jos rattijuopumuksessa*

1) rikoksentekijän veren alkoholipitoisuus on vähintään 1,2 promillea tai hänellä on vähintään 0,53 milligrammaa alkoholia litrassa uloshengitysilmaa, tai

2) rikoksentekijän kyky tehtävän vaatimiin suori- tuksiin on tuntuvasti huonontunut taikka

3) rikoksentekijä on käyttänyt muuta huumaavaa ainetta kuin alkoholia tai tällaista ainetta ja alkoholia niin, että hänen kykynsä tehtävän vaatimiin suori- tuksiin on tuntuvasti huonontunut

ja olosuhteet ovat sellaiset, että rikos on omiaan aiheuttamaan vaaraa toisen turvallisuudelle, rikoksentekijä on tuomittava törkeästä rattijuopumuksesta vähintään 60 päiväsakkoon tai vankeuteen enintään kahdeksi vuodeksi.

¹²⁵ Ks. Rikosoikeus – RIKOSLAJIT – Liikenne-rikokset – Liikennejuopumus – Rattijuopumus – Puhtaat alkoholipaukset – Promillerajan ylitys riittää ja Frände 2005 s. 67.

¹²⁶ Frände 2005 s. 67.

¹²⁷ Ks. esim. Rikosoikeus – RIKOSLAJIT – Liikenne-rikokset – Liikennejuopumus – Rattijuopumus – Muut huumeet – Muu huumaava aine. Muulla huumaavalla aineella tarkoitetaan tässä yhteydessä pääasiassa muita huumausaineita, kuin huumausainelaista löytyvät. Käytännössä tämä säännös kattaa esimerkiksi ajokykyä huonontavat lääkkeet ns. “kolmiolääkkeet”.

heutetulla päihtymyksellä ei tätä rajaa ole eli liikenteessä on ns. nollaraja muille aineille. Rattijuopumukseen riittää näissä tapauksissa se, että veressä on ajon aikana tai sen jälkeen sellaista huumausainetta, jolla voidaan katsoa olevan haitallisia vaikutuksia kuljettajan ajokykyyn.¹²⁸

Rattijuopumukset eivät poikkea siinä mielessä monesta muusta rikoksesta, että nekin edellyttävät tahallisuutta, koska muuta ei ole säädetty.¹²⁹ Käytännössä siis henkilön pitää tietää kuljettavansa ajoneuvoa, joka tietyllä tavalla ilmenee jo edellä sanotusta, kuljettaja tietää olevansa auton ratissa ja näin ollen hänellä on kontrolli ajoneuvon liikkeistä ja vauhdista.¹³⁰ Tämä jo käytännössä rajaa pois sen, ettei henkilö voi vahingossa tai tietämättään olla muun liikenteen seassa ajamassa päihtyneenä vaan henkilö todella tietää, että hänellä on allaan moottorilla kulkeva ajoneuvo, jonka ohjaimissa hän on.¹³¹ Kuljettamiseksi ei kuitenkaan katsota sellaista tilannetta, jossa auto esimerkiksi liikahtaa epähuomiossa pienen matkan.¹³² Käytännössä siis sellaista tilannetta, jossa henkilö kuljettaa autoa tietämättään on hyvin vaikea kuvitella, edes teoriasolla.

Jossain määrin hankalampi, mutta toisaalta myös suoraviivaisempi tahallisuuspohdinta koskee nautittua päihteiden määrää. Tässä yhteydessä keskitytään nyt pääasiassa alkoholilla tapahtuvaan päihtymiseen ja humalaan, sillä muilla päihteillä on nollaraja. Rattijuopumuksen raja veren alkoholipitoisuuden osalta on 0,5 promillea, mikä mahdollistaa etenkin hieman tukevammilla ihmisillä rattiin hyppäämisen parin kaljan jälkeen.¹³³ Kuitenkin alkoholi vaikuttaa kaikkiin ihmisiin eri tavalla, eivätkä esimerkiksi alkoholilaskurit ole niin luotettavia, että niiden mukaan kannattaa tehdä päätöstä autolla ajamisesta. Käytännössä siis on mahdollista, ettei henkilö ”muutaman jälkeen” ole ollut tietoinen siitä, että hänen veressään on liikaa alkoholia. Näin

¹²⁸ Ks. KKO 2016:42 Tapauksessa syyte rattijuopumuksesta hylättiin, koska kuljettajan verestä ajon jälkeen löytynyt kannabiksen aineenvaihduntatuote katsottiin sellaiseksi aineeksi, ettei sillä ollut haitallista vaikutusta kuljettajan ajokykyyn.

¹²⁹ Rikosoikeus – RIKOSLAJIT- Liikenne rikokset – Liikennejuopumus – Rattijuopumus – Yhteisiä kysymyksiä – Tahallisuusvaatimus.

¹³⁰ Rikosoikeus – RIKOSLAJIT- Liikenne rikokset – Liikennejuopumus – Rattijuopumus – Yhteisiä kysymyksiä – Tahallisuusvaatimus.

¹³¹ Rikosoikeus – RIKOSLAJIT- Liikenne rikokset – Tahallisuusvaatimus – Liikennejuopumus – Rattijuopumus – Yhteisiä kysymyksiä – Tahallisuusvaatimus.

¹³² Ks. esim. KKO 2007:78, henkilö oli päihtyneenä käynnistänyt auton lämmitelläkseen ja koska käsijarru ei ollut päällä ja vaihde oli, niin auto oli nytkähtänyt vajaa pari metriä. Oikeus hylkäsi syytteen rattijuopumuksesta, koska tätä ei voitu pitää kuljettamisena.

¹³³ Esimerkiksi THL:n alkoholilaskurilla pystyy suuntaa antavasti tarkastelemaan juodun alkoholin ja veren alkoholipitoisuuden määrää.

voi olla myös esimerkiksi tilanteissa, jossa edeltävänä iltana juopotellut jää ratsiassa kiinni rattijuopumuksesta, koska uskoi kaiken alkoholin palaneen jo pois.¹³⁴ Yhteistä molemmille tilanteille kuitenkin on se, että molemmissa tapauksissa henkilö tietää varmasti juoneensa alkoholia. Tahallisuusvaatimuksen kannalta molemmat edellä kuvatut tilanteet ovat ongelmallisia, mutta vetoaminen tietämättömyyteen alkoholin määrästä veressä ei kuitenkaan poista vastuuta.¹³⁵ Lisäksi jokaisen vastuulla on huolehtia, että on varmasti ajokuntoinen liikenteeseen lähdettyä. Päähtyneenä ei saa ajaa, joten henkilön ei siis tarvitse ylittää rattijuopumuksen ylittävää rajaa, että poliisi voi keskeyttää ajon.¹³⁶ Tällöin kyseeseen tulisi tosin rattijuopumuksen sijasta liikenneturvallisuuden vaarantaminen, johon voi syyllistyä myös huolimattomuudesta.¹³⁷

Tahallisuuden näkökulmasta törkeä rattijuopumus on huomattavasti helpommin käsiteltävissä. Törkeän rattijuopumuksen raja on 1,2 promillea ja vaikka henkilön on myös tässä tilanteessa hankala arvioida itse omaan päähtymyksen “määrää” niin 1,2 promillen humala on joka tapauksessa niin tukeva, että tätä rajaa ei saavuteta vahingossa. Ajoon lähteneen on täytynyt tietää vähintään syyllistyvänsä rattijuopumukseen, mikä omalta osaltaan osoittaa piittaamattomuutta liikennesäännöistä eikä tällöin edellä mainittu tavallisen rattijuopumuksen tahallisuusvaatimuksen ongelma näyttäyty samantapaisessa kontekstissa. Toki edelleenkään henkilö ei mahdollisesti ole ollut tietoinen humalan todellisesta määrästä, joten näin ajatellen törkeässä rattijuopumuksessa on sama ongelma kuin tavallisessa tekemuodossa.

3.2.2 Menettämisseuraamuksen edellytykset

Menettämisseuraamuksen yleisten edellytysten kannalta rattijuopumus ja törkeä rattijuopumus täyttävät selkeästi rikoksen tunnusmerkit ja kuten jo edellä tässä tutkimuksessa on kerrottu, lukuisiin rattijuopumuksiin ja törkeisiin rattijuopumuksiin syyllistyneen ajoneuvo on tullut konfiskoiduksi valtiolle.¹³⁸ Nämä ovat kuitenkin sellaisia tapauksia joissa molempiin rikoksiin on syyllistytty useita kertoja eli ajoneuvoa ei ole tuomittu valtiolle menetetyksi yhden ainoan rattijuopumuksen tai törkeä rattijuopumuksen takia vaan vasta kun näistä on kertynyt useampia tuomioita. Kuitenkin jo hallituksen esityksestä on luettavissa lainsäätäjän suhtautuminen rattijuopumukseen eli se, että jo auton ajaminen päähtyneenä on vaarallista eikä vaaratilannetta

¹³⁴ Rikosoikeus – RIKOSLAJIT- Liikenne rikokset – Liikennejuopumus – Rattijuopumus – Yhteisiä kysymyksiä – Tahallisuusvaatimus.

¹³⁵ Rikosoikeus – RIKOSLAJIT- Liikenne rikokset – Liikennejuopumus – Rattijuopumus – Yhteisiä kysymyksiä – Tahallisuusvaatimus.

¹³⁶ Kiiski, Tolvanen 2020 s. 60.

¹³⁷ TLL 17 §:n mukaisesti päähtyneenä ei saa ajaa tai jos tarvittavat edellytykset puuttuvat kuljettajalta, jolloin täyttyy RL 23:1:n tunnusmerkistö.

¹³⁸ Ks. esim. KKO 2005:76.

ole tarvinnut syntyä, jotta tunnusmerkistö täyttyy. Lisäksi on huomattava, että jo pelkkä ajoneuvon hallintalaitteisiin koskeminen ajoneuvon liikkeessa täyttää rattijuopumuksen tunnusmerkit.¹³⁹

Rattijuopumuksissa näyttäisi siltä, että yksittäiseen perusmuotoiseen rikokseen voi syyllistyä ilman, että henkilöllä olisi ollut todellista tietoa omasta päihtymystilastaan, ollen kuitenkin tietoinen siitä, että hän on nauttinut alkoholia.¹⁴⁰ Periaatteessa myös tilanne, jossa henkilölle on juotettu alkoholia salaa, on mahdollinen eikä hän tällöin voisi joutua vastuuseen rattijuopumuksesta.¹⁴¹ Tosin mielestäni tämä on hieman kiistanalaista, koska alkoholi on päihde eli psyykkisiin toimintoihin vaikuttava aine¹⁴² ja salaakin juotettuna alkoholi vaikuttaa psyykkisesti, jolloin olisi pohdittava, missä määrin henkilön olisi tullut tunnistaa oma päihtymyksensä ja se, ettei hän ole kykenevä ajoneuvoa turvallisesti kuljettamaan. Päihtymyksen määrästä riippuen tekoa voidaan kyllä pitää paheksuttavana, mutta koska rattijuopumus on rangaistava teko vain tahallisuudella, ei mainitun salaa humalaan juotettua henkilöä voida tahallisuuden puutteen takia tuomita rattijuopumuksesta. Tilanne muuttuu kuitenkin toiseksi, kun näitä rattijuopumuksia kertyy henkilön tilastoihin useampia, jolloin vahingolle ja tahallisuudelle ei voida antaa enää samalla tavoin painoarvoa. Henkilö osoittaa piittaamattomuutta lain sääntöjä ja määräyksiä kohtaan, jolloin jopa menettämisseuraamus voisi tulla kysymykseen.

Törkeä rattijuopumus on aiemmin todetun mukaisesti helpommin käsiteltävissä myös menettämisseuraamuksen osalta. Kuten oikeuskäytäntö on osoittanut, useista törkeistä rattijuopumuksista on mahdollista menettää ajoneuvo valtiolle, eikä sitä tällöin ole tarpeen analysoida enempää. Mutta yksittäisen törkeän rattijuopumuksen kohdalla tilanne ei ole kuitenkaan niin selvä ja painoarvoa tuleekin antaa henkilön tapahtuma-aikaiselle päihtymykselle. Ensikertalainen voidaan määrätä päihtymyksestä riippuen 3kk- 5 v ajokieltoon. Näistä alin mahdollinen ajokielto voidaan määrätä, kun veren alkoholipitoisuus on 1,2 promillea ja korkein ajokielto voidaan määrätä, kun veren alkoholipitoisuus on yli 3 promillea. Viimeisen kohdalla voidaan

¹³⁹ KKO 1989:15. Tapauksessa humalassa ollut matkustaja tarttui ajoneuvon käsijarrun vaikuttaen samalla ajoneuvon hallittavuuteen. Hänet tuomittiin törkeästä rattijuopumuksesta.

¹⁴⁰ Rikosoikeus – RIKOSLAJIT- Liikenne rikokset – Liikennejuopumus – Rattijuopumus – Yhteisiä kysymyksiä – Tahallisuusvaatimus.

¹⁴¹ Rikosoikeus – RIKOSLAJIT- Liikenne rikokset – Liikennejuopumus – Rattijuopumus – Yhteisiä kysymyksiä – Tahallisuusvaatimus.

¹⁴² Terveystieteiden tutkimuskeskuksen määritelmä päihteelle.

puhua todella vahvasta humalasta, johon ei välttämättä edes ilman ns. harjoittelua ole mahdollista päästä. Tällaisessa humalassa ylipäätään ajaminen muuttuu vaikeaksi ja esimerkiksi tajuttomuus on mahdollinen.¹⁴³

Kuitenkin jo myös 1,0 promillen jälkeen ihmisessä alkaa yksilöstä riippuen ilmenemään vahvan päihtymyksen merkkejä. Kuten jo edellä todettiin, on hyvin epätodennäköistä, ettei henkilö olisi tiennyt ajoon lähtiessään olevansa humalassa ja todennäköisesti vain hyvä tuuri on estänyt sen, ettei ajon aikana ole mitään vakavaa päässyt tapahtumaan. Humalan todellinen, tarkka määrä on todennäköisesti tekijälle itselleen tuntematon, mutta tätä on pidettävä irrelevanttina tahallisuuden näkökulmasta, koska henkilö *de facto* tietää tai ainakin hänen täytyisi tietää olevansa päihtynyt siinä määrin, ettei hän ole kykenevä ajoneuvoa kuljettamaan. Yksittäisen teon ja menettämisseuraamuksen suhdetta onkin pohdittava henkilön päihtymyksen pohjalta. Päihtymyksen lisääntyessä myös rangaistus ja ajokiellon määrä kasvavat, joten myös mahdollinen menettämisseuraamus voisi turvaamistoimena tulla kysymykseen, kun henkilön promillet ylittävät jonkin tietyn rajan.

3.3 Kulkuneuvon luovuttaminen juopuneelle

Lähtökohta RL 10:6§:n mukaan on se, että menetetyksi ei tuomita sellaista esinettä tai muuta omaisuutta, joka kokonaan tai osaksi kuuluu jollekin muulle kuin rikoksentekijälle. Näin ollen perusajatuksena on se, että jos henkilö syyllistyy rattijuopumukseen jonkun toisen omistamalla autolla, niin tällöin hänen käyttämänsä ajoneuvoa ei voida tuomita valtiolle menetetyksi. Henkilö voidaan kuitenkin tuomita arvokonfiskaatioon, eli menettämään käyttämänsä ajoneuvon arvo. Tässä tosin ongelmana on se, että ajoneuvon arvon menetys ei muodosta fyysistä estettä henkilön toiminnalle.¹⁴⁴ Pykälässä on kuitenkin poikkeus, jonka mukaan toiselle kuuluva omaisuus voidaan tuomita menetetyksi, jos henkilö on sen vastaanottaessaan tiennyt esineen tai omaisuuden liittymisestä rikokseen tai on ollut perusteltu syy epäillä sitä. Sanamuodosta voidaan siis päätellä, että sellaiselta, jonka puolesta tai suostumuksella rikos on tehty, voidaan tuomita omaisuutta menetetyksi.¹⁴⁵

¹⁴³ Ks. lisää veren alkoholista ja humalan asteista Terveyskirjaston sivuilta.

¹⁴⁴ Ks. Tapani, Tolvanen 2005 s.1209 ja Viljanen 2004 s. 496.

¹⁴⁵ Viljanen 2007 s. 404.

Kulkuneuvon luovuttaminen juopuneelle (RL 23:8) tarkoittaa lain mukaan tilannetta, jossa henkilö luovuttaa määräysvallassaan olevan ajoneuvon ilmeisesti juopuneelle henkilölle kuljetettavaksi.¹⁴⁶ Tahallisuuden näkökulmasta henkilöllä tulee siis olla tieto ajoon lähtevän päihtymyksen ylittävän 0,5 promillea.¹⁴⁷ Tahallisuus ei kuitenkaan ulotu tämän pidemmälle, eli henkilö joka ei tiennyt kaverinsa päihtymyksestä ei voi syyllistyä kulkuneuvon luovuttamiseen juopuneelle.¹⁴⁸ Tuntuu varsinkin kohtuuttomalta tuomita henkilöä, jonka kaveri esimerkiksi ajoon lähdön jälkeen nauttii runsaasti alkoholia ja lopulta jää kiinni. Tilanne muuttuu toiseksi, jos ajoneuvon määräysvallasta päättävä, luovuttaa ajoneuvon sellaiselle, jonka tietää olevan päihtynyt. Toki keskustelua on mahdollista käydä siitä, missä määrin henkilö tiesi kaverinsa päihtymystilasta tai siitä, että kaverin päihtymys ylittää 0,5 promillea. Pientä päihtymystä ei kuitenkaan välttämättä ihminen havaitse, jolloin on täysin mahdollista pitää kaveria ajokuntoisena, vaikka tämä ei sitä olisikaan.

Kuitenkin kuten edellä törkeää rattijuopumusta käsittelevässä luvussa on todettu esimerkiksi yli 1 promillen humala on jo varsin tukeva ja siitä eteenpäin päihtymys muuttuu aina vain selkeämmäksi. Tällöin yleisen elämäkokemuksen perusteella on täysin selvää, että vaikkapa avaimia luovuttaessa henkilö on tiennyt kaverinsa päihtymyksen olevan vähintään rattijuopumuksen ylittävällä tasolla. Näin myös päihtyneenä ajamaan lähtevä saa kaveriltaan suostumuksen tehdä rikoksen, koska ilman konkreettista tekoa luovuttaa kulkuneuvon hallinta, rikosta ei olisi syntynyt. Kriteerit sille, että ajoneuvo voidaan tuomita menetetyksi täyttyvät, rikos on tehty sen suostumuksella, joka on antanut kulkuneuvon määräysvallan päihtyneelle henkilölle.

Tässä yhteydessä on myös tarpeen tarkastella avunantoa sekä yllytystä osana ajoneuvon menetyksi tuomitsemista määräämistä, koska kulkuneuvon luovuttamista päihtyneelle on tietyiltä osin mahdollista tarkastella niin avunantona kuin yllytyksenäkin. Tosin huomiona se, että avunanto perusmuotoiseen rattijuopumukseen ja kulkuneuvon luovuttaminen juopuneelle ovat niin lähellä toisiaan¹⁴⁹, ettei ole relevanttia perehtyä näiden eroon enempää. Lisäksi kulkuneu-

¹⁴⁶ Ks. lisää määräysvallasta KKO 2002:81.

¹⁴⁷ Rikosoikeus – RIKOSLAJIT- Liikenne rikokset – Liikennejuopumus – Kulkuneuvon luovuttaminen juopuneelle – Tahallisuus ja Frände 2005 s. 138.

¹⁴⁸ Rikosoikeus – RIKOSLAJIT- Liikenne rikokset – Liikennejuopumus – Kulkuneuvon luovuttaminen juopuneelle – Tahallisuus.

¹⁴⁹ Näiden kahden välillä on hyvin vaikea tehdä eroa, sillä käytännöllisesti katsoen ainoa tilanne, jossa henkilö auttaa toista rattijuopumuksen tekemisessä on silloin, kun hän luovuttaa ajoneuvon määräysvallan toiselle syyllistyneen samalla kulkuneuvon luovuttamiseen juopuneelle.

von luovuttaminen juopuneelle on rikosoikeudellisesti tuomittavampi teko kuin avunanto, joten ensisijaisesti on mielekkäämpää tutkia ankarampaa tekoa.¹⁵⁰ Toki yllytyskin katsotaan rikosoikeudellisesti lievemmäksi teoksi, kuin kulkuneuvon luovuttaminen juopuneelle, mutta tässä yhteydessä teonkuvauksessa on mahdollista tehdä eroa siihen, mitä on tapahtunut eli käytännössä kaveri on taivutettu ajamaan autoa juopuneena eikä ainoastaan luovutettu ajoneuvon määräysvaltaa.

Sekä yllytys, että avunanto edellyttävät tahallisuutta ja yllyttäjää ja avunantajaa molempia pidetään rikokseen osallisina.¹⁵¹ Näin ollen, vaikka he olisivatkin sen ajoneuvon omistajia, jolla heidän yllyttämä tai avustama henkilö ajaa päihtyneenä, voidaan heidänkin ajoneuvonsa tuomita valtiolle menetetyksi. Onkin siis luonnollista päätellä, että myös kulkuneuvon luovuttaminen juopuneelle täyttäisi konfiskaation edellytykset niiltä osin, kuin ajoneuvon määräysvallan luovuttaa juopuneelle henkilölle ajoneuvon omistaja. Törkeä rattijuopumus on sellaisenaan jo tässä käsitelty ja koska sekä avunantaja, että yllyttävä tuomitaan samasta rikoksesta kuin päätekijä, täyttyvät konfiskaation edellytykset myös näiden osalta.¹⁵²

Kuten rattijuopumuksissa, myös kulkuneuvon luovuttamisessa juopuneelle teon moitittavuus kasvaa, mitä vahvemmassa humalassa ajoon lähtevä henkilö on. Rikokseen syyllistynyt osoittaa sekä piittaamattomuutta kaveristaan, että muista tienkäyttäjistä ja koska hänen on oltava tahallisuuden vaatimalla tavalla tietoinen kaverinsa päihtymyksestä, ei ole mahdollista vedota tietämättömyyteen tai vahinkoon. Olennaista myös on se, että henkilö on nimenomaisesti luovuttanut ajoneuvon määräysvallan juopuneelle kaverilleen, mikä käytännössä sulkee vahingon mahdollisuuden pois. Ihminen ei kuitenkaan pysty vahingossa luovuttamaan ajoneuvoansa toisen käyttöön ja tämä tekeekin tästä rikoksesta varsin moitittavan.

Vahingon mahdollisuuden puuttuessa laskee myös raja sille, voitaisiinko kulkuneuvon luovuttaminen juopuneelle katsoa sellaiseksi tilanteeksi, jolloin ajoneuvo voidaan tuomita menetettyksi valtiolle. Luovuttajan tulee olla tietoinen siitä, että hänen luovuttamaansa ajoneuvoa lähete juopunut henkilö ajamaan.¹⁵³ Koska henkilö on tietoinen tilanteesta, antaa hän samalla

¹⁵⁰ Rattijuopumuksesta tuomitaan sakkoon tai enintään kuudeksi kuukaudeksi vankeuteen (RL 23:3) ja avunannosta rattijuopumukseen tuomitaan RL 6:8 lieventämisperusteiden mukaisesti $\frac{3}{4}$ rangaistuksen enimmäismäärästä, kun taas kulkuneuvon luovuttamisesta juopuneelle tuomitaan sakkoon tai enintään vuodeksi vankeuteen. (RL 23:8).

¹⁵¹ Viljanen 2007 s. 404.

¹⁵² Ks. Helsingin HO 10.11.1987. Tapauksessa A oli pyörätuolissa työntänyt liikuntakyvyttömän B:n tietäen tämän tukevasta päihtymyksestä auton kuljettajan paikalle. A tuomittiin avunannosta törkeään rattijuopumukseen.

¹⁵³ Rikosoikeus – RIKOSLAJIT- Liikenne rikokset – Liikennejuopumus – Kulkuneuvon luovuttaminen juopuneelle – Tahallisuus.

suostumuksen sille, että rikos tehdään, jolloin puolestaan täyttyy ehto sille, että rikoksentekevälaine, rikoksen kohde tai rikoksen tuote eli siis tässä tapauksessa ajoneuvo voidaan tuomita menetetyksi.¹⁵⁴ Kuten edellä törkeää rattijuopumusta käsittelevässä luvussa todettiin, yksittäisen teon ja menettämisseuraamuksen suhdetta on tässäkin yhteydessä käsiteltävä ajoneuvoa ajaneen henkilön päihtymyksen pohjalta, sillä kulkuneuvon luovuttamisesta juopuneelle eli ole olemassa törkeää tekemuotoa. Eli kun ajoon lähteneen henkilön päihtymys on tarpeeksi vahva, voisi myös luovuttajan ajoneuvon konfiskaatio tulla kyseeseen, koska myös tässä tapauksessa humalan koventuessa myös luovuttajan on oltava sitä varmempi, ettei kaverin paikka ole missään tapauksessa ratin takana. Huomiona tässä kohtaa, että tavallisilla kansalaisilla ei ole rikosten estämisvelvollisuutta (erotettava ilmoitusvelvollisuudesta eräissä tapauksissa), mutta tämä ei tietenkään tarkoita, etteikö ajoon lähtöä saisi estää¹⁵⁵, mikäli tilanne selkeästi sitä vaatii.¹⁵⁶

3.4 Toistuvat liikenne rikokset

Käytännössä joka kerta kun Suomessa on ajoneuvo tuomittu valtiolle menetetyksi, se on tapahtunut toistuvien liikenne rikosten takia. Esimerkiksi kun ajoneuvo ensimmäistä kertaa konfiskoitiin rikoksentekeijältä tapauksessa KKO 2005:76, ajoneuvonsa menettäneellä oli rekisterissä lukuisia rattijuopumuksia, törkeitä rattijuopumuksia sekä kulkuneuvon kuljettamisia oikeudetta, joista hänet oli reilun kymmenen vuoden aikana tuomittu. Tapauksessa KKO 2007:85 rikoksentekeijä oli tuomittu edeltävän kymmenen vuoden aikana 16 törkeästä rattijuopumuksesta ja lukuisista muista liikenne rikoksista. Molemmissa tapauksissa henkilö on siis syyllistynyt useisiin varsin vakaviin rikoksiin ja lopulta oikeus katsoi tarpeelliseksi tuomita molemmissa tapauksissa ajoneuvo menetetyksi. Sen sijaan tapauksessa KKO 2009:26 kyse ei ollut enää vakavista rikoksista sellaisenaan vaan henkilö tuomittiin menettämään ajoneuvonsa syyllistyttyään lukuisiin kulkuneuvon kuljettamisiin oikeudetta, hänen todettiin mm. yhden vuoden aikana syyllistyneen peräti kuuteentoista kulkuneuvon kuljettamiseen oikeudetta. Oikeus vieläpä korosti, ettei toiminnasta ole edes väitetty aiheutuneen vaaraa.¹⁵⁷ Kyse oli kuitenkin toistuvista rikoksista. Rikoksentekeijät ovat ehtineet vuosien aikana tehdä kymmeniä liikenne rikoksia, saaden toki rangaistuksen niistä, mutta itse pääasia eli liikenneturvallisuuden turvaaminen

¹⁵⁴ Viljanen 2007 s. 404.

¹⁵⁵ Esimerkiksi tukevasti humaltuneen ajoon lähdön voi estää pakkotilan nojalla (RL 4:5).

¹⁵⁶ Rikosoikeus – RIKOSLAJIT- Liikenne rikokset – Liikennejuopumus – Kulkuneuvon luovuttaminen juopuneelle – Yleinen ajoonlähdön esto.

¹⁵⁷ Ks. KKO 2009:26 kohta 13.

ei ole käytännössä toteutunut halutulla tavalla, koska tekijät ovat jopa pian vankilasta vapaututtuaan jatkaneet liikenne rikoksiaan.¹⁵⁸

RL 10:5.2:n mukaisesti menettämisseuraamus voi olla tarpeen uusien rikosten ehkäisemiseksi, ja jos esine on erityisen sovelias rikoksen kohteeksi tai rikolliseen käyttöön. Käytännössä siis toistuvat rikokset nostavat menettämisseuraamuksen tarvetta ja olennainen kysymys onkin, kuinka monta liikenne rikosta on tarpeeksi.¹⁵⁹ Tässä tutkimuksessa on käyty lyhyesti läpi yleisimpiä liikenne rikoksia ja esimerkiksi liikenneturvallisuuden vaarantamisen kohdalla, menettämisseuraamus yhdestä ainoasta rikoksesta voisi olla huomattavan kohtuuton seuraamus. Kyseiseen rikokseen voi kuitenkin syyllistyä myös vahingossa. Mutta kuten myös aiemmin todettu, jossain vaiheessa näitäkin vahinkoja ei voida enää käsitellä vahinkoina vaan tekijällä on täytynyt olla vähintään jonkinasteinen käsitys siitä, että hänen toimintansa täyttää liikenneturvallisuuden vaarantamisen. Tilanne on samantyyppinen rattijuopumusten kohdalla, kuten aiemmin on esitetty.

Tässä kohtaa toistuvuudesta tulee erottaa, rikoslain 6 luvun 5§:n koventamisperusteet, koska ne koskevat vain rangaistuksen koventamisperusteita, kun taas menettämisseuraamus on turvaamistoimenpide, joten menettämisseuraamuksen tarpeellisuuteen ei suoraan voida soveltaa RL 6:5:ää¹⁶⁰ Mutta on huomioitava, että RL 6:5.1 mom. 5 kohdassa tarkoitetaan juuri sellaista tilannetta, jossa henkilön käytös sellaisenaan poistaa mahdollisuuden sille, että hän voisi enää vedota tekonsa johtuvan vahingosta tai huolimattomuudesta ja RL 10:5.2 mom. 2 kohdan sanamuoto on kuitenkin varsin lähellä tätä, joten lienee perusteltua käyttää tätä koventamisperustetta eräänlaisena mittarina sille, milloin on oikeudellisesti perusteltua katsoa henkilön toistuvien rikosten täyttävän myös ankaramman seuraamuksen perusteet.

On jokseenkin harmillista, että monessa tapauksessa, etenkin tapauksissa KKO 2005:76 ja KKO 2007:85 lainsäädäntö ei ole antanut mahdollisuutta aiemmin tuomita ajoneuvoa valtiolle menetetyksi, joten näistä on hankala määrittellä tarkasti sitä rajaa, jolloin voidaan katsoa henkilön syyllistyneen törkeään rattijuopumukseen tarpeeksi usein, että hänen autonsa voidaan konfiskoida.¹⁶¹ Toki hyvä puoli oli se, että taannehtivan lainsäädännön soveltamista koskevan

¹⁵⁸ Ks. esim. KKO 2007:85.

¹⁵⁹ Tapani, Tolvanen 2005 s. 1208.

¹⁶⁰ Pykälän sanamuodon mukaisesti "Rangaistuksen koventamisperusteita ovat:" ja lainsäätäjällä on verrattain selvästi todennut menettämisseuraamuksen olevan turvaamistoimenpide. Ks. HE 80/2000 vp s. 15.

¹⁶¹ Laki mahdollisti tämän vasta vuoden 2002 alusta.

kiellon estämättä myös näitä vanhat rikokset voitiin perusteluissa ottaa huomioon.¹⁶² Mutta tästä huolimatta tekijät olivat ehtineet kerryttää varsin mittavan rekisterin itselleen, vain koska laki ei ollut mahdollistanut ajoneuvon konfiskointia.¹⁶³ Tämä mahdollisesti ilmentää esimerkiksi aiemmin mainittua ongelmaa liittyen rattijuopumuksessa käytetyn ajoneuvon luokitteluun, eli onko kyseessä teon kohde vai tekoväline. Ajoneuvoa ei tuomittu menetetyksi, koska vakiintuneen käytännön mukaan rattijuopon auto ei ole rikoksentekoväline.¹⁶⁴ Jossain määrin tästä käytännöstä on havaittavissa myös auton saama erityiskohtelu irtaimena esineenä ja lainsäätäjän nuiva suhtautuminen auton konfiskointiin ylipäättäen, koska asia on aiemmin kuitattu viittaamalla varsin kritiikittömästi “aiempaan käytäntöön” Tästä johtuen onkin pohdittava sitä, että olisiko ajoneuvo tuomittu menetetyksi jo aiemmin, mikäli laki olisi niin sallinut.

Tarkempi kysymyksenasettelu onkin tässä kohtaa, se milloin menettämisseuraamusta on pidettävä välttämättömänä uusien rikosten ennalta ehkäisemiseksi eli käytännössä, milloin tekijän toimintaa voidaan pitää sellaisena, että jos häntä ei tuomita nyt menettämään ajoneuvoaan, hän tulee todennäköisesti syyllistymään liikenne rikokseen uudestaan. Uusiminen sellaisenaan on tärkein koventamisperuste ja se on sisällytetty lakiin jo vuonna 1939.¹⁶⁵ Yksi olennaisimmista syistä miksi uusimista voidaan pitää rangaistusta koventavana tekijänä on se, että rikoksen uusimisella tekijä osoittaa piittaamattomuudesta lain kieltoja ja käskyjä kohtaan sillä ensimmäinen rangaistus ei ole saanut häntä pidättäytymään rikollisuudesta.¹⁶⁶ Uusimisessa on lisäksi huomioitava se, että rikosten tulee olla samankaltaisia eli kahta täysin erilaista rikosta ei voida laskea rikoksen uusimiseksi.¹⁶⁷ Mutta vaikka törkeä liikenneturvallisuuden vaarantaminen ja kulkuneuvon kuljettaminen oikeudetta ovat moitittavuudeltaan lähes täysin päinvastaisia rikoksia voidaan ne molemmat kuitenkin laskea kollektiivisesti liikenne rikoksiksi joista molemmat ilmentävät tekijän piittaamattomuutta liikennesäännöistä.¹⁶⁸

¹⁶² Ks. KKO 2005:76 Kohta 16.

¹⁶³ Ks. Vaasan HO 17.11.2006 1582. Tapauksessa tekijällä ei vuoden 1977 jälkeen ollut voimassa olevaa ajo-oikeutta eikä hänellä sen jälkeen ole ollut aikomustakaan hankkia ajo-oikeutta. Lisäksi tekijä oli syyllistynyt 1980- ja 1990 luvuilla yli 15 kertaa törkeistä rattijuopumuksista ja rattijuopumuksista. 2005 keväällä ostamallaan autolla tekijä oli ehtinyt ennen kiinnijäämistään ajaa noin 20000 km, jonka siis kokonaisuudessaan ilman ajo-oikeutta.

¹⁶⁴ Viljanen 2007 s. 364.

¹⁶⁵ Matikkala 2021 s. 237.

¹⁶⁶ Matikkala 2021 s. 237.

¹⁶⁷ Matikkala 2021 s. 238.

¹⁶⁸ Ks. esim. Vaasan HO 8.12.2008 1562 jossa tekijän aiemmin saamat rangaistukset eivät saaneet häntä pidättäytymään liikenne rikoksista ja hänen käyttäytymisensä ilmensi piittaamattomuutta liikenneturvallisuutta suojaavia säännöksiä kohtaan.

Olennaista on myös se, kuinka pitkä aika rikosten välillä on kulunut, jotta sitä voidaan pitää toistuvana käytöksenä ja esimerkiksi rangaistuksen koventamisperusteena. Mitä pidempi aika rikosten välillä on kulunut, sitä vähemmän rikoksentekijän toimintaa voidaan pitää toistuvana.¹⁶⁹ Oikeus on kuitenkin katsonut, että välttämättä pitkäkään aika ei ”katkaise” liikenne-rikosten toistuvuutta vaan vaikka rikosten välillä olisi vuosiakin välissä, koventamisperusteet täyttyvät.¹⁷⁰ Vaikka koventamisperusteet eivät täysin olekaan sovellettavissa menettämisseuraamuksen perusteisiin, voidaan tästä silti päätellä, että varsin pitkääkin aikaa pystytään pitämään rikoksen uusimisena, eli käytännössä toistuvina rikoksina. Rikoksen koventamisperusteiden täytyessä lähestytään väistämättä myös sitä rajaa, jolloin henkilön toiminta ilmentää sellaista piittaamattomuutta lain kielloista ja käskyistä, että uusien rikosten ehkäisemiseksi myös menettämisseuraamusta on vakavasti harkittava.

Tapauksiin KKO 2005:76 ja KKO 2007:85 liittyvä aiemmin esitetty kysymys siitä, olisiko tekijöiden ajoneuvo tullut konfiskoiduksi aiemmin, mikäli lainsäädäntö olisi sen sallinut, vaikuttaisinkin olevan myönteinen. Molemmissa tapauksissa rikoksia on tapahtunut varsin huomattava määrä, verrattain tiheällä aikavälillä, joten on täysin selvää, että kyse oli jo ennen lainsäädännön uudistusta sellaisesta uusintarikollisuudesta, jossa menettämisseuraamus uusien rikosten ennalta ehkäisemiseksi olisi ollut tarpeen. Tarkkoja johtopäätöksiä on tietenkin hankala tehdä lainsäädännön oltua erilainen. Tapauksissa on kuitenkin kyse törkeistä rattijuopumuksista ja on selvää, että lukumääräisesti vähempikin kuin mainituissa tapauksissa olevat määrät osoittavat henkilön piittaamattomuutta lain kielloista ja käskyistä.

Hankalampaa on kuitenkin se, voidaanko muiden liikenne-rikosten katsoa täyttävän liikenne-rikoksena samat perusteet kuin edellä mainitut törkeät rattijuopumukset, joihin pääasiassa edellä mainituissa esimerkkitapauksissa tekijät olivat syyllistyneet. Koska oikeus on linjannut törkeän rattijuopumuksen ja törkeän liikenneturvallisuuden vaarantamisen olevan moitittavuudeltaan samanarvoisia, voidaan jälkimmäisen nähdä täyttävän toistuessaan menettämisseuraamuksen

¹⁶⁹ Matikkala 2021 s. 238.

¹⁷⁰ Tapauksessa KKO 1983 II 37 henkilö oli tuomittu erinäisistä liikenne-rikoksista, kuten liikennejuopumuksista vuosina 1964, 1969 ja 1975 sekä lisäksi syyllistyi törkeään rattijuopumukseen 1981. Vaikka siis tuomioiden välillä oli kulunut vuosia ja ensimmäisen ja viimeisen rikoksenkin välillä oli 17 vuotta, oikeus katsoi koventamisperusteiden toteutuvan rikoksen uusimisen perusteella. Oikeuden mukaan rikosten välillä kuluneesta pitkästä ajasta huolimatta tekijän aiemmat rikokset ja tekojen samankaltaisuus osoittivat ilmeistä piittaamattomuutta lain kielloista ja käskyistä. Samanlaisen kannan oikeus otti tapauksessa KKO 2019:21, jossa oikeus totesi, ettei pelkkä aikaraja ratkaise sitä, onko kyse koventamisperusteen ulkopuolelle jäävästä satunnaisesta uusimisesta. Tapauksessa A:n rikosten välissä oli ehtinyt kulua yhdeksän vuotta. Tärkeänä huomiona kuitenkin se, että rikos oli molemmilla suunnitelmallinen ryöstö, joka poikkeaa varsin merkittävästi liikenne-rikoksista. A:n tuomiota kovennettiin rikoslain 6 luvun 5 §:n 1 momentin 5 kohdan nojalla.

edellytykset siinä missä törkeä rattijuopumuskin.¹⁷¹ Toisena ääripäänä voidaan pitää kulkuneuvon kuljettamista oikeudetta, jolloin syyllistyy liikennerikokseen, vaikka ei edes tosiasiallisesti aiheuttaisi vaaraa muulle liikenteelle. Lähtökohtaisesti näiden rikosten rinnastaminen vaikuttaa ongelmalliselta, sillä kuten todettua moitittavuudeltaan nämä kaksi rikosta ovat varsin kaukana toisistaan.

Ongelmasta saa parhaan käsityksen, kun mietitään sitä, millaiseksi seuraamus muodostuu, jos menettämisseuraamus tuomitaan molemmista rikoksista käyttäen samoja perusteluita. Esimerkiksi henkilö, joka syyllistyy vaikkapa kolmatta kertaa lyhyen ajan sisällä törkeään rattijuopumukseen. Hänen tapauksessaan on selvää, että puhutaan rikoksen uusimisesta eikä uusi törkeä rattijuopumukseen ole enää täysin poissuljettu, joten menettämisseuraamus voisi hyvinkin tulla kyseeseen. Toisaalta jos henkilö syyllistyy kolmatta kertaa lyhyen ajan sisällä kulkuneuvon kuljettamiseen oikeudetta, on hänen toimintaansa tuki pidettävä moitittavana sekä rikoksen uusimisena, mutta mikäli vahinkoja ei synny, on selvää, että teot eivät ole siinä määrin vaarallisia kuin törkeä rattijuopumus. Toisaalta jos henkilö ajaakin ilman ajo-oikeutta vaikkapa yhdeksättä kertaa lyhyen ajan sisällä, voivat menettämisseuraamuksen edellytykset olla käsillä. Kuitenkin jos vasta yhdeksännellä kertaa törkeään rattijuopumukseen syyllistyvältä konfiskoidaan auto, on perusteltua kysyä, miksi vasta nyt.¹⁷²

Lakia tarkastellessa liikennerikokset on mahdollista niputtaa yhdeksi kokonaisuudeksi, jolloin sillä ei sellaisenaan pitäisi olla menettämisseuraamuksen kannalta merkitystä kumpaan edellä mainittuun rikokseen syyllistyy. Rikoslaisissa on selkeästi määriteltynä ne rikokset, jotka kuuluvat liikennerikoksiin ja näistä esimerkiksi törkeä rattijuopumus ja kulkuneuvon kuljettamisen oikeudetta kuuluvat samaan kategoriaan. Kumpaakaan ei voi syyllistyä ilman siihen tarvittavaa ajoneuvoa. Lisäksi RL 10:5.2 mom. 2 kohdan sanamuoto ei määrittele sitä, millaisesta rikoksesta on kyse vaan menettämisseuraamuksen edellytykseksi riittää, että kyse on rikoksesta, jollaisia kaikki liikennerikokset ovat.

Oikeus kuitenkin tekee päätöksen aina tapauskohtaisesti, jolloin on mahdollista tutkia kaikkia muitakin yksityiskohtia, jotka puhuvat menettämisseuraamuksen puolesta ja sitä vastaan. On kuitenkin selvää, että toistuvat liikennerikokset tyypistä antavat aiheutta menettämisseuraamukselle, jos muut keinot eivät tehoa¹⁷³ ja jossain vaiheessa onkin pohdittava sitä, kuinka paljon

¹⁷¹ Ks. KKO 2007:77.

¹⁷² Luonnollisesti kuvatun kaltaisessa tilanteessa henkilö olisi myös tuomittu kulkuneuvon kuljettamisesta oikeudetta ja lisäksi hän olisi mahdollisesti viettänyt ainakin osan ajasta vankeudessa.

¹⁷³ Tapani, Tolvanen 2005 s. 1208.

painoarvoa voidaan antaa sille, että henkilö olisi syyllistynyt vahingossa useampaan liikenneturvallisuuden vaarantamiseen. Tässä suhteessa pidänkin lainsäädäntöä varsin onnistuneena. Kun kyse on liikenneturvallisuudesta yleisesti, on järkevää ja luonnollistakin puhua liikenne rikoksista yleisesti. Myös oikeuskäytäntö tukee tätä ajatusta, että ajoneuvon menettämisseurauksista pohdittaessa kokonaisharkinnassa otetaan nimenomaan huomioon henkilön käyttäytyminen liikenteessä yleisesti.¹⁷⁴ Tämä myös mahdollistaa jossain määrin ennakoitavamman laintulkinnan. Vaikka tietyt liikenne rikokset ovatkin selvästi moitittavampia kuin toiset, ei missään tapauksessa tule kuitenkaan väheksyä muitakaan liikenne rikoksia, jotka uusiutuessaan kertovat jotain olennaista kuljettajan suhtautumisesta omaan tai muiden tiellä liikkujien turvallisuuteen.

¹⁷⁴ Ks. esim. KKO 2009:26 ja Vaasan HO 8.12.2008 1562.

4. Ajoneuvon konfiskointi säännönmukaisena seuraamuksena

4.1 Ajoneuvo konfiskoitavana objektina

Laki sekä kansainväliset sopimukset suojaavat ihmisten omaisuutta. Käytännössä tämä tarkoittaa, että valtiolta ei saa mielivaltaisesti puuttua ihmisten omistusoikeuteen ilman hyväksyttävää perustetta.¹⁷⁵ Näin ollen laista on ilmevä suoraan peruste, mikäli valtio on aikeissa puuttua henkilön omaisuuteen. Tällaisena perusteena voidaan esimerkiksi pitää rikosta, jolloin valtiolta voi joutua toista oikeutta turvatakseen puuttumaan myös kansalaisten omaisuuteen. Konfiskoinnissa esimerkiksi tuomitaan menetetyksi rikokseen liittyvää omaisuutta tai esine. Se voi olla esimerkiksi rikoksentekoväline tai muu rikoksentekijän itsensä omistama esine tai omaisuus. Olennaista on kuitenkin se, että rikoksentekijän teon eli rikoksen takia valtio katsoo aiheelliseksi puuttua hänen henkilökohtaiseen omaisuuteensa.¹⁷⁶

Varallisuusosoikeudellisesti omaisuus ja esineet voidaan molemmat jakaa kahteen ryhmään, kiinteisiin ja irtaimiin.¹⁷⁷ Lisäksi on olemassa immateriaalista, aineetonta omaisuutta, mutta koska tutkimuksessa kohteena on selkeästi aineellinen objekti eli auto, tarkoitetaan tässä yhteydessä omaisuudella vain aineellista omaisuutta. Irtaimiksi omaisuudeksi luetaan sellaiset esineet, joita voidaan helposti siirtää tai vaihtoehtoisesti niiden omistajuus on helposti vaihdettavissa.¹⁷⁸ Tästä poikkeuksena ovat sellaiset irtaimet esineet, jotka on rekisteröivä, esimerkiksi verotuksellisesta tai valvonnallisesta syystä.¹⁷⁹ Tällaiseksi irtaimiksi omaisuudeksi katsotaan esimerkiksi auto. Auto on kuitenkin useastakin syystä hyvin mielenkiintoinen irtain esine.¹⁸⁰

Toisin kuin muut rekisteröitävät irtaimet esineet, joita ovat ilma-alukset ja alukset, rekisteröity ajoneuvo löytyy Suomessa useammalta kuin joka toiselta.¹⁸¹ Irtaimia esineitä ihmisiltä toki

¹⁷⁵ Esim. PL 15§ ja Euroopan ihmisoikeussopimus.

¹⁷⁶ Viljanen 2007 s. 13.

¹⁷⁷ Varallisuusosoikeus - Esineoikeus - Esineet ja omaisuus – Esineet – Jaottelu kiinteisiin ja irtaimiin esineisiin – Jaottelun perusteet.

¹⁷⁸ Varallisuusosoikeus - Esineoikeus - Esineet ja omaisuus – Esineet – Jaottelu kiinteisiin ja irtaimiin esineisiin – Irtaimen esineen luonne.

¹⁷⁹ Varallisuusosoikeus - Esineoikeus - Esineet ja omaisuus – Esineet – Irtaimet esineet – Rekisteröinnin kohde.

¹⁸⁰ Huomiona tässä vaiheessa, että ajoneuvolain (82/2021) mukaan ajoneuvolla tarkoitetaan maalla kulkevaa laitetta, joka ei kulje kiskoilla. Tämä kattaa siis myös esimerkiksi mopot ja moottoripyörät. Kuitenkin tutkimus keskittyy nimenomaisesti autoihin, sillä niiden fyysisistä ominaisuuksista johtuen esimerkiksi sivullisille aiheutuva vahinko on usein huomattavasti suurempi kuin moottoripyörillä tai mopoilla. Tästä syystä, ellei toisin mainita, ajoneuvolla tarkoitetaan tässä luvussa autoa.

¹⁸¹ Traficomien mukaan Q2-2022 Suomessa on liikennekäytössä olevia autoja lähes 3.3 miljoonaa. (luku katsottu 22.9.2022) Lukuun ei siis sisälly rekisteröimättömiä ajoneuvoja, joiden todellista lukumäärää vain arvailla.

löytyy muutenkin paljon, mutta ajoneuvolla on mahdollista kulkea pitkiäkin matkoja ja kuljettaa samalla useampiakin ihmisiä. Näistä syistä ajoneuvo saattaakin olla välttämättömyys monelle tavallisessa arjessa selviämiseen sillä työ- tai kauppareissu eivät välttämättä onnistu ollemaan ilman ajoneuvoa. Ehkä kuitenkin mielenkiintoisimmaksi irtaimeksi esineeksi ajoneuvon tekee sen hinta. Edellä mainitut toimet onnistuvat lähes samalla tavalla riippumatta siitä, kuinka arvokas ajoneuvo ihmisellä on. Kuitenkin verrattaessa muihin irtaimiin esineisiin, juuri ajoneuvoilla on varmasti suurimpia hintavaihteluita. Halvimmillaan liikennekäyttöön soveltuvan ajoneuvon saa muutamalla sadalla eurolla ja kalleimmillaan ajoneuvosta voi joutua maksamaan miljoona euroa.¹⁸² Mielenkiintoista tämä on siitä syystä, että vaikka hintaeroa on lähes miljoona euroa niin esineoikeudellisesta näkökulmasta näillä kahdella ajoneuvolla ei ole eroa vaan ne ovat molemmat yksinkertaisessa muodossaan irtaimia esineitä.¹⁸³

Kuitenkin rikosoikeudellisesta näkökulmasta näillä kahdella ajoneuvolla on selkeä ero. Koska menettämisseuraamuksessa ajoneuvo tuomitaan valtiolle menetetyksi, muodostuu seuraamuksen rahallisesta näkökulmasta ajatellen miljoonan euron arvoisen ajoneuvon omistajalle huomattavasti ankarampi seuraamus kuin parin sadan euron arvoisen ajoneuvon omistajalle. Käytännössä siis, jos henkilö tuomitaan menettämään ajoneuvo valtiolle, rangaistus muodostuu sitä ankarammaksi, mitä kalliimmalla ajoneuvolla hän on rikoksen tehnyt. Tilanteessa, jossa kaksi henkilöä vaikkapa lukuisien ylinopeuksien takia tuomitaan ajokieltoon ja menettämään ajoneuvonsa, on selvää, että seuraamus on *de facto* ankarampi sille, joka menettää arvokkaamman ajoneuvon.¹⁸⁴

Tasa-arvon näkökulmasta tässä on pakko ottaa huomioon PL 6 § eli ihmisten tasavertaisuus lain edessä. Tämän ei voida sanoa toteutuvan täysimääräisesti, koska seuraamuksen ankaruus riippuu jokseenkin satunnaisesta seikasta, eli tässä tapauksessa rikosentekijän ajoneuvon arvosta. Toisaalta on vasta-argumenttina todettava, että tasa-arvon näkökulmasta olisi myös ongelmallista, jos menettämisseuraamusta ei voitaisi tuomita ajoneuvon arvon takia, eli konfiskaatiota ei voitaisi tuomita henkilölle, jonka ajoneuvo on ”liian arvokas”. Tämä vastakkain-

¹⁸² Tiedot peräisin nettiauto.com (tilanne 22.9.2022) jossa tarkasteltu netissä myytäviä ajoneuvoja. Mukana uusia ja käytettyjä ajoneuvoja, ainoana hakuehtona ”liikennekelpoinen”. Hakuhetkellä halvin tieliikennekelpoinen ajoneuvo maksoi 250 € ja kallein 999335 €.

¹⁸³ Toki realismin nimissä on todettava, että miljoonan maksavia ajoneuvoja ei Suomen teillä kovin montaa ole, vaan uusien autojen keskimääräinen hinta vuonna 2019 oli 34000 € ja käytettyjen autojen 6800 €.

¹⁸⁴ Ajoneuvon konfiskaatiosta puhutaan yleisesti turvaamistoimenpiteenä, mutta tässä yhteydessä on luontevaa puhua seuraamuksesta.

asettelu tiivistää erinomaisesti ajoneuvon ja sen arvoon liittyvän ongelman. Kun yhtälöön lisätään vielä henkilöön itseensä liittyvät muut muuttujat, joita voivat olla esimerkiksi ajoneuvon välttämättömyys työ-, kauppa- tai koulumatkoilla tai että joku henkilön perheeseen kuuluva tarvitsee sitä samoihin matkoihin, niin on selvää, että ajoneuvon konfiskointi asettaa ihmiset eriarvoiseen asemaan myös asuinpaikkansa sekä muiden henkilöön liittyvien yksityiskohtien osalta.

Näistä viimeksi mainitusta on huomioitava se, että KKO on päätöksessään todennut, ettei rikoksentekijän tai hänen perheensä ajoneuvon tarpeelle, eli käytännössä näille työ- ja kauppa- matkoille, voida uusien rattijuopumustapausten ennaltaehkäisemiseksi antaa samanlaista painoarvoa kuin vaikkapa salakuljetusrikoksessa käytettävän ajoneuvon konfiskoinnissa.¹⁸⁵ Päätöksestä on kuitenkin huomioitava sana ”samanlaista” eli käytännössä näille henkilökohtaisille syille on kaikesta huolimatta annettava jonkin verran painoarvoa. KKO:n näkemys myös näyttäisi olevan jossain määrin ristiriidassa lainsäätäjän näkemyksen kanssa, sillä lain esitöissä on verrattain runsaastikin painotettu nimenomaisesti näitä rikoksentekijän henkilökohtaisiin ominaisuuksiin liittyviä ongelmakohtia ja sitä, että rikoksentekijät voisivat joutua eriarvoiseen asemaan.¹⁸⁶ Toki on huomattava, että KKO:n tuomion *samanlaista* on verrattain ympäröivä ilmaus ja jättää avoimeksi sen, kuinka paljon henkilökohtaisille tekijöille tulee lopulta antaa painoarvoa. Tämä tietenkin avaa mahdollisuuden argumentoinnille sen puolesta, että tarpeeksi hankalat henkilökohtaiset olosuhteet voisivat olla peruste jättää ajoneuvo tuomitsematta valtiolle menetetyksi.

Käyttötarvetta ja muita henkilökohtaisia syitä ajoneuvon tarpeelle on kuitenkin hankala mitata tai vaihtoehtoisesti rinnastaa toisten rikoksentekijöiden kanssa, sillä yhtä lailla kaupungissa asuvalle voi ajoneuvon käyttö olla välttämättömyys siinä missä maaseudulla asuvalle. Sen sijaan eri rikoksentekijöiden käyttämien ajoneuvojen arvo, on helpommin vertailtavissa keskenään. KKO:n tuomiosta havaitaan, että ajoneuvolla arvolla suhteessa vastaajan tuloihin on merkitystä, mutta oikeus kuitenkin muistuttaa, että vakavien ja toistuvien rikosten kohdalla, ajoneuvon arvolle ei voida antaa merkittävää painoarvoa.¹⁸⁷ Kuitenkin tässäkin yhteydessä KKO:n tuomiosta on nostettava sana *merkittävää* eli käytännössä sille kuitenkin tulee antaa arvoa. Tarkeempaa arvotusta ei tuomiosta pystytä toteamaan, mutta kuten henkilökohtaisten ominaisuuksien kohdalla, myös ajoneuvon arvon kohdalla herää väistämättä kysymys, olisiko tapauksessa

¹⁸⁵ Ks. KKO 2005:76 kohta 12.

¹⁸⁶ HE 80/2000 vp s. 28.

¹⁸⁷ Ks. KKO 2007:85 kohta 7.

ollut mahdollista, että mikäli henkilöllä olisi ollut käytössään tarpeeksi arvokas ajoneuvo, olisi siko menettämisseuraamus jätetty tuomitsematta.

Edellä olevat esimerkit havainnollistavat sitä, kuinka avoin kysymys ajoneuvo konfiskoitavana objektina tällä hetkellä oikeuskäytännössä on. Koska ajoneuvon konfiskointi ei ole säännönmukainen seuraamus ja sen määrää tuomioistuin tapauskohtaisesti, on ymmärrettävää, ettei ajoneuvon oikeudellisen olemuksen selvittämiseksi tässä kontekstissa ole ollut tarvetta. Kuitenkin ajoneuvo muista irtaimista esineistä poiketen näyttäisi nauttivan eräänlaista erityisasemaa ja Jaakko Rautio onki haastattelussa todennut, että auto suomalaisille pyhä lehmä, joten sitä ei noin vain mennäkään sorkkimaan.¹⁸⁸ Pekka Viljanen on myös osuvasti kritisoinut sitä, kuinka auto on konfiskaatio-objektina noussut eräänlaiseen erityisasemaan vaikka tälle erityis-asemalle ei selvästi ole perusteita.¹⁸⁹ Tästä erinomainen esimerkki on tapauksen KKO 2009:26 eri mieltä olevan oikeusneuvoksen lausunto, jonka mukaan ajoneuvon konfiskointi on poikkeuksellinen seuraamus eikä toistuvakaan kulkuneuvon kuljettaminen oikeudetta ole sellainen tilanne, jossa ajoneuvo tulee määrätä tuomitukseksi valtiolle.¹⁹⁰ Oikeusneuvos siis nosti ajoneuvon käytännössä lain ulottumattomiin vaikka rikoksenteijällä ei kaikesta päätellen ollut mitään aikomusta alkaa noudattaa lain sääntöjä ja määräyksiä.

Kenties juuri lain esitöiden takia ajoneuvolla on erityisasema, mikä toisaalta on ymmärrettävää, mutta toisaalta lainsäädäntö eivätkä lain esityöt tarjoa tarkkoja perusteluja sille, miksi näin lopulta on. Tästä voi seurata mm. se, että rattijuopon auton konfiskoinnista tulee ”niin tavattoman tuskallista”, kuten Viljanen asiasta on todennut.¹⁹¹ Tätähän sen ei missään nimessä tulisi olla vaan tasapuolisuuden takia sen tulisi olla perusteiden täytyessä jopa yksinkertaista. Oikeusvarmuuden ja yhdenvertaisuuden näkökulmasta tulisikin siis miettiä sitä, miten ajoneuvon konfiskointi olisi yksinkertaisinta. Tällöin edellä kuvatun kaltaisia kysymyksiä siitä, voiko ajoneuvo olla liian merkityksellinen tai liian arvokas ei tarvitsisi tässä yhteydessä esittää. Liikenerikoksiin syyllistyvälle saataisiin muodostettua tosiasiallinen este jatkaa rikosten tekemistä, johon kuitenkin toimenpiteellä pyritään.¹⁹² Seuraamuksen kohtuuttomuutta voitaisiin kuitenkin tarkastella esimerkiksi RL 10:10:n kautta.¹⁹³

¹⁸⁸ Ks. ESS: Lainsäädäntöneuvos: Auton vieminen tapakaaharilta olisi mahdollista nytkin.

¹⁸⁹ Viljanen 2006 s. 380.

¹⁹⁰ Ks. KKO 2009:26 Tapauksessa henkilö jäänyt kiinni ajo-oikeudetta ajamisesta 16 kertaa vuoden aikana.

¹⁹¹ Viljanen 2006 s. 380.

¹⁹² Viljanen 2004 s. 496.

¹⁹³ Viljanen 2004 s. 498.

4.2 Onko ajoneuvo siis liikenne rikoksen rikoksentekoväline vai rikoksen kohde?

Ajoneuvon asema rikosoikeudessa on jopa ristiriitainen. Oikeuskirjallisuudessa ei tunnu olevan täysin selvää millaisena objektina sitä tulisi käsitellä, kun kyseessä on menettämisseuraamus sillä ajoneuvon oikeusasema näyttää muuttuvan vahvasti sen mukaan mihin rikokseen tekijä on syyllistynyt. Helppona esimerkkinä voidaan antaa salakuljetusrikos, jossa auton rakenteisiin on kätkeytynä salakuljetettua tavaraa. Tällöin on selvää, että ajoneuvo on väline, jolla rikos on tehty eli siis rikoksentekoväline. Tilanne muuttuu toiseksi rattijuopumustapauksessa. Oikeuskirjallisuudessa on 1970-luvulta lähtien pohdittu sitä, onko ajoneuvoa pidettävä rikoksentekovälineenä vai rikoksen kohteena.¹⁹⁴ Kuitenkin sekä oikeuskirjallisuudessa, että oikeuskäytännössä on hyväksytty näkemys, jonka mukaan rattijuopon käyttämä ajoneuvo on ensisijaisesti rikoksen kohde eikä rikoksentekoväline.¹⁹⁵ Tätä tukee myös lainvalmistelussa otettu kanta, jossa rattijuopon käyttämän auton tuomitseminen valtiolle ei tapahtuisi rikoslain (39/1889) 10 luvun 4§:n tarkoittamana rikoksentekovälineenä vaan 10 luvun 5§:n 2. mom. mukaisena “muuna omaisuutena.”¹⁹⁶

Korkein oikeus tapauksessa KKO 2005:76 tuomitsi ensimmäistä kertaa rattijuopon käyttämän ajoneuvon valtiolle menetetyksi. Käräjäoikeus oli nimenomaisesti jättänyt takavarikoimatta A:n ajoneuvon, koska käräjäoikeuden mukaan aiempi vakiintunut oikeuskäytäntö ei tukenut syyttäjän vaatimusta tuomita ajoneuvoa rikoslain 10 luvun 4§:n tarkoittamana rikoksentekovälineenä valtiolle menetetyksi. RL 10 luvun uudet säännökset olivat tulleet voimaan 1.1.2002 eikä aikaisemman rikoslain mukaan auton katsottu olleen sellainen esine, joka voitaisiin tuomita rikoksentekovälineenä menetetyksi valtiolle. Käräjäoikeuden mukaan uuden lain ei olisi tarkoitus muuttaa tätä aiempaa käytäntöä eikä hovioikeuskaan nähnyt aihetta muuttaa käräjäoikeuden tuomiota.¹⁹⁷ Korkein oikeus kuitenkin päätyi toiseen ratkaisuun, eikä nähnyt asiallisesti eroa sille, tuleeko ajoneuvo tuomituksi valtiolle RL 10 luvun 4§:n vain 5§:n mukaisesti. Näin ollen hallituksen esitystä mukailleen se päätyi tuomitsemaan rattijuopon käyttämän ajoneuvon valtiolle menetetyksi 5§:n 2. mom. tarkoittamana muuna omaisuutena. Oikeus siis piti selvänä, ettei rattijuopon käyttämä ajoneuvo ole rikoksentekoväline, jolloin sitä ei voida sellaisena tuomita valtiolle menetetyksi vaan kyseessä on selvästi rikoksen kohde. Korkein oikeus

¹⁹⁴ Ks. myös Ellilä 1974, s 162–164.

¹⁹⁵ Ks. KKO 2005:75 ja KKO 2005:76.

¹⁹⁶ HE 80/2000 vp s. 28.

¹⁹⁷ HE 80/2000 vp s. 28.

on myös jatkossa pitänyt saman linjan kuten esimerkiksi tapauksissa KKO 2007:85 ja KKO 2009:26.

Tapauksessa KKO 2009:26 oli kysymyksessä lukuisiin ajo-oikeudetta ajoihin syyllistyneen ajoneuvon tuomitseminen valtiolle menetetyksi. Henkilö siis jatkoi toistuvasti ajamistaan siitäkin huolimatta, että hänellä ei ollut voimassa olevaa ajo-oikeutta. Aiemmin tutkimuksessa käytetty Viljasen ajatusleikki rikoksen tunnusmerkistön tarkastelusta toimii erinomaisesti myös kulkuneuvon kuljettamiseen oikeudetta. Käytännössä samanlaisen tunnusmerkistön tutkimisen kautta päädytään tilanteeseen, jossa auto toimii kuljettamisen eli teon kohteena.¹⁹⁸ Teon kuvauksesta ei käy ilmi, mistä syystä henkilö on alun perin ajo-oikeutensa menettänyt, mutta olennaista on se, että KKO katsoi tuomiossaan, että ajoneuvo on konfiskoitaessa tekemisen kohde ja tuomitsi ajoneuvon menetetyksi RL 10 luvun 5§:n 2.mom mukaisesti.

Onkin huomattava, että niin rattijuopumuksessa kuin kulkuneuvon kuljettamisessa oikeudetta ajoneuvo on tunnusmerkistökäsitteeksi, joten on johdonmukaista luokitella ajoneuvo näiden osalta samalla tavalla. Kuitenkin kuten jo aiemmin tässä tutkimuksessa on esitetty¹⁹⁹, on ajoneuvon pitäminen pelkästään rikoksen kohteena myös jokseenkin ongelmallista. Rikoksentehtäjän itsensä omistaman omaisuuden luokittelu rikoksen kohteeksi on nähdäkseni epätyytyvävä luokittelu, koska se mielestäni laajentaa käsitettä tavalla, joka ei ole täysin johdonmukainen. Mikäli ajoneuvon konfiskointi tulisi kyseeseen tilanteessa, jossa henkilö syyllistyy törkeisiin liikenneturvallisuuden vaarantamisiin, ei nähdäkseni ajoneuvoa voitaisi rikoksen kohteena konfiskoida, koska tässä yhteydessä ajoneuvo olisi selvästi enemmänkin rikoksentehtäväväline.²⁰⁰ Ajoneuvo muuttuu siis jälleen "toiseksi objektiksi" kun kyseeseen tulee liikenneturvallisuuden vaarantaminen. Tunnusmerkistö tukee auton luokittelusta rikoksentehtävävälineeksi, koska kysymykseen "millä välineellä?" tulee selkeäksi vastaukseksi auto.²⁰¹

Tässä kohtaa ongelmaksi muodostuu se, että pelkästään liikenneturvallisuuden vaarantamisista tai vaihtoehtoisesti törkeistä liikenneturvallisuuden vaarantamisista ei ole koskaan tuomittu ajoneuvoa menetetyksi valtiolle eli käytännössä edellä mainittu ongelma ei ole tullut oikeuden päätettäväksi. Toki voidaankin ajatella varsin teoreettiseksi tilannetta, jossa henkilö tuomittai-

¹⁹⁸ Viljanen 2004. s. 494.

¹⁹⁹ Ks. s.9–10.

²⁰⁰ Huomioitavaa on se, ettei ajoneuvoa ole toistuvista ylinopeuksista, eli käytännössä liikenneturvallisuuden vaarantamisista tuomittu valtiolle menetetyksi.

²⁰¹ Viljanen 2006, s. 375.

siin useammasta törkeästä liikenneturvallisuuden vaarantamisesta, mutta ei kulkuneuvon kuljettamisesta oikeudetta²⁰² etenkin kun ajokiellot pitenevät jokaisella kerralla, kun henkilö syyllistyy uusiin törkeisiin liikenneturvallisuuden vaarantamisiin.²⁰³ On kuitenkin mahdollista, että henkilö pidättäytyy uusista rikoksista ajokiellon ajaksi ja syyllistyy vasta ajo-oikeuden takaisin saatuaan uuteen törkeään liikenneturvallisuuden vaarantamiseen. Tällöin on ainakin aluksi argumentoitava sen puolesta, että ajokielto toimii sillä henkilö ei syyllisty uusiin liikenne rikoksiin. Toisaalta jos henkilö aina kuitenkin heti ajo-oikeuden saatuaan syyllistyy törkeään liikenneturvallisuuden vaarantamiseen, voidaan perustellusti kyseenalaistaa ajokiellon toimivuus ja kenties miettiä järeämpiä keinoja, jolloin ajoneuvon konfiskointi saattaisi ollakin mahdollista.

Vaikka edellä mainittu tilanne onkin sinällään varsin teoreettinen, mahdollistaa se pohtimisen “puhtaasti” törkeän liikenneturvallisuuden näkökulmasta. On jokseenkin kyseenalaista, ettei ajoneuvoja ole tuomittu valtiolle menetetyksi pelkästään törkeistä liikenneturvallisuuden vaarantamisista vaan rikoksenteijä on usein syyllistynyt useaan muuhunkin liikenne rikokseen.²⁰⁴ KKO:n tuomiossa KKO 2007:77 oikeus rinnastaa moitittavuudeltaan törkeän rattijuopumuksen sekä törkeän liikenneturvallisuuden vaarantamisen.²⁰⁵ Tällöin on haastettava nykyinen tilanne, jossa törkeästä liikenneturvallisuuden vaarantamisesta ei syytä tai toisesta voitaisi tuomita ajoneuvoa menetetyksi valtiolle. Vaikka teon moitittavuus ei olekaan menettämisseurauksen tuomitsemisen perusteena, nähdäkseni perustetta sille, miksi ajoneuvoa ei voitaisi pelkästään törkeistä liikenneturvallisuuden vaarantamisista tuomita valtiolle menetetyksi, ei ole. Yhtä moitittavina rikoksina molemmat rikokset kuitenkin ilmentävät tekijän piittaamattomuutta liikennesääntöjä ja muiden turvallisuutta kohtaan. Toisiinsa rinnastettavina rikoksina olisi johdonmukaista, että myös mahdollinen konfiskointi tapahtuisi perustuen samaan lain kohtaan. Nyt tämä ei kuitenkaan ole mahdollista, koska toisen rikoksen kohdalla ajoneuvo on rikoksen kohde ja toisen kohdalla rikoksentekeväline.²⁰⁶

²⁰² Ajokorttilaki 64 §:n mukaisesti poliisi määrää henkilön ajokieltoon, mikäli hän syyllistyy törkeään liikenneturvallisuuden vaarantamiseen (RL 23:2).

²⁰³ Ks. Poliisin taulukko ajokiellon kestosta.

²⁰⁴ Tapauksessa Vaasan HO 8.12.2008 1562 Henkilöä A vastaan nostettiin syyte törkeästä liikenneturvallisuuden vaarantamisesta, mutta ylinopeudet eivät olleet lopullinen syy sille, että A:n ajoneuvo konfiskoitiin, vaan A:n rikosrekisteristä oli havaittavissa, että hän oli viime vuosina syyllistynyt lukuisiin liikenne rikoksiin kuten rattijuopumukseen, liikenneturvallisuuden vaarantamisiin ja peräti 33 kulkuneuvon kuljettamiseen oikeudetta. A ei koskaan ollut edes omistanut suomalaista ajokorttia, mikä luultavasti selittää suurelta osin kulkuneuvon oikeudetta kuljettamiset.

²⁰⁵ Ks. lisää KKO 2007:77.

²⁰⁶ Tapauksessa Rovaniemen HO 29.12.2006 1183 henkilön A ajoneuvo tuomittiin valtiolle menetetyksi lukuisten liikenne rikosten, mukaan lukien törkeiden rattijuopumusten ja törkeiden liikenneturvallisuuden vaarantamisten takia. Oikeus päätyi tuomitsemaan A:n ajoneuvon menetetyksi valtiolle rikoksentekevälineenä. Oikeuden mukaan

Vastausta sille kumpi ajoneuvo on, rikoksen kohde vai rikoksentekoväline ei siis suoraan ole johdettavissa lainsäädännöstä eikä oikeuskäytännöstä, koska jo pelkästään törkeästä rattijuopumuksesta ja törkeästä liikenneturvallisuuden vaarantamisesta on mahdollista saada “erilainen lopputulos”. Johtopäätöstä tai yhtenevää linjaa tuleekin miettiä siltä suunnalta, että kumpi näistä määritelmistä ei selvästi sovi kumpaankaan rikosnimikkeeseen. Rattijuopon käyttämää autoa pidetään yleisesti rikoksen kohteena ja kuten tässä tutkimuksessa on jo käynyt ilmi, ei se sanamuotonsa puolesta käy rikoksentekovälineeksi.²⁰⁷ Sen sijaan ylinopeutta ajavan rikoksentekijän autoa voidaan pitää tahallisen rikoksen rikoksentekovälineenä²⁰⁸, mutta törkeässä liikenneturvallisuuden vaarantamisessa käytetty auto sopii myös sanamuodoltaan hieman vähemmäksi rikoksen kohteeksi, koska kyseisen pykälän tarkoitus on nimenomaisesti pyrkiä ehkäisemään uusia rikoksia.²⁰⁹ Tällöin alkuperäisellä rikosnimikkeellä ei ole merkitystä ja analogiakielon estämättä ajoneuvo voisi tulla konfiskoiduksi myös törkeästä liikenneturvallisuuden vaarantamisesta. Näin ollen nykyisellä lainsäädännöllä johdonmukaisinta on pitää liikennერიkoksiin syyllistyneen ajoneuvoa nimenomaisesti rikoksen kohteena. Tämä parantaa ennakoitavuutta ja mahdollistaa yhdenmukaisemman tuomiot, etenkin kun usein rikoksentekijä on syyllistynyt useisiin erilaisiin liikennერიkoksiin, jolloin rikosnimikkeitä voi olla useitakin.²¹⁰

4.3 Voiko menettämisseuraamus olla säännönmukainen seuraamus liikennერიkoksista

Edellä tässä tutkimuksessa on pyritty tarkastelemaan ajoneuvon konfiskaation historiaa, perusteita, edellytyksiä ja yleisesti nykytilaa. Näin on saatu varsin kattava käsitys siitä, kuinka menettämisseuraamus toimii osana liikenneturvallisuuden ylläpitämistä ja millaisena seuraamuksena se ylipäättään näyttäytyy tällä hetkellä. Lisäksi olennaista on ollut ymmärtää näiltä osin, voisiko menettämisseuraamus olla säännönmukainen seuraamus liikennერიkoksista, mitä se ei siis nyt ole. Tärkeä osa ajoneuvon konfiskaation historiaa on ollut tunnistaa se, että ajoneuvo on selvästi suomalaisille tärkeä ja kuten edellä on esitetty ja todennäköisesti se on juuri tästä syystä hieman huomaamattakin nostettu irtaimena esineenä jokseenkin erityiseen asemaan.

A oli käyttänyt autoaan tahallisten törkeiden liikenneturvallisuuden vaarantamisten tekemiseen, joten auto on selvästi rikoksentekoväline. A oli kuitenkin syyllistynyt lyhyessä ajassa suureen määrään muitakin rikoksia, joten tapauksen kuvauksesta jää epäselväksi, olisiko ajoneuvoa tuomittu valtiolle menetetyksi, mikäli esimerkiksi törkeitä rattijuopumuksia ei olisi ollut.

²⁰⁷ Ks. esim. HE 80/2000 vp s. 28.

²⁰⁸ Rovaniemen HO 29.12.2006 1183.

²⁰⁹ RL 10:5, 2.mom. “...jos menettämisseuraamus on tarpeen: 2) uusien rikosten ehkäisemiseksi, ja esine on erityisen sovelias rikoksen kohteeksi..”

²¹⁰ Ks. esim. KKO 2005:76, KKO 2007:85, Rovaniemen HO 29.12.2006 ja Vaasan HO 8.12.2008 1562.

Tätä ilmentää erinomaisesti Viljasen kritiikki yleisesti eritoten rattijuoppojen autojen konfiskointia kohtaan, joka tuntuu olevan tarpeettoman hankalaa juuri edellä mainitusta syystä.²¹¹

Toisaalta on myös jossain määrin ymmärrettävä sitä, miksi auto saa erityiskohtelua muihin irtaimiin esineisiin nähden. Helppona esimerkkinä on mainittava perhesyyt, joihin myös lainsäätaja on viitannut eli käytännössä Suomessa, jossa välimatkat ovat helposti pitkiä, rikosten tekijän perhe voi joutua kohtuuttoman hankalaan asemaan, jos perheen ainoa ajoneuvo tuomitaan menetetyksi valtiolle.²¹² Lisäksi kuten edellä on todettu, auton arvo voi olla lähes mitä vain satasten ja miljoonan euron väliltä, mikä tekee siitä luonnollisesti hyvin poikkeuksellisen irtaimen esineen. Nykyisen lainsäädännön perusteella tällaista seikkaa ei voida jättää huomiotta, vaikka selvästi on olemassa suuri riski asettaa tekijöitä eriarvoiseen asemaan. Oikeus on todennut, että mitä kovempi tarve menettämisseuraamus on tuomita, sen vähemmän esimerkiksi auton arvolla tulee antaa painoarvoa.²¹³ Vaikka tämä onkin lainsäätäjän tahto²¹⁴, perustelu on selvästi ongelmallinen, koska kääntäessä perustelu toisin päin, auton arvolla on siis *de facto* merkitystä tuomiota annettaessa. Oikeus joutuu siis joka kerta miettimään tätä verrattain sattumanvaraista yksityiskohtaa, kun se pohtii, onko menettämisseuraamus tarpeen vai muodostuuko seuraamuksesta vastaajalle kohtuuton. Näin ollen siis osa erityiskohtelusta vaikuttaisi olevan peräisin lainsäädännöstä, mutta syynä sille miksi lainsäätaja on suhtautunut auton konfiskointiin valitsemallaan tavalla, lienevät pelkästään kulttuuriset syyt sekä ”maan tapa”, jossa autoa vain kohdellaan erilaisena irtaimena esineenä.

Lainsäädäntö on ajoneuvon menettämisseuraamuksen osalta osin johdonmukainen ja osin varsin pirstaleinen, mikä käytännössä aiheuttaa sen, että esimerkiksi selkeitä rajoja menettämisseuraamukselle on hankala asettaa. Toisaalta lainsäädännön näkökulmasta liikennerikos on varsin yksiselitteinen ja oikeudessa annetaankin huomattavaa painoarvoa henkilön käyttäytymiselle liikenteessä yleisesti, mikä osaltaan parantaa seuraamusten ennakoitavuutta. Mutta toisaalta ajoneuvon erityinen luonne konfiskoitavana objektina, sekä se, että lainsäädäntö mahdollistaa tietyissä liikennerikoksissa ajoneuvon konfiskoinnin myös muiden pykälien kuin RL 10:5.2 mom. mukaisesti aiheuttaa sen, että seuraamusten ennakoitavuus kärsii. Oman haas-

²¹¹ Viljanen 2006 s. 380.

²¹² HE 80/2000 vp s. 28.

²¹³ KKO 2007:85.

²¹⁴ HE 80/2000 vp s. 28.

teensa tuovat lisäksi tilanteet, joissa henkilö ei käytä liikennerikoksen tekemisessä omaa ajoneuvoaan vaan esimerkiksi ystävänsä ajoneuvoa. Edellä esitetyn mukaisesti mahdollisuus ajoneuvon konfiskoinnille voisi olla myös tällöin.

Hankalimmaksi tilanteen tekee se, että tuomioistuimien ei voi tuomita menettämisseuraamusta viiran puolesta vaan syyttäjän on vaadittava sitä.²¹⁵ Vaikka syyttäjän tulisikin esittää menettämisseuraamusta aina kun sen edellytykset täyttyvät²¹⁶ ovat ajoneuvon konfiskoinnin edellytykset hyvin hämärät. Aiemmin esitetyn mukaisesti, mikäli ajoneuvot lähtökohtaisesti konfiskoitaisiin RL 10:5.2 mom. perusteella, olisi edellytyksenä uusien rikosten ehkäisy. Kyseinen sanamuoto on sellaisenaan varsin ympäröity, koska rajan vetäminen sille, milloin uusia rikoksia on tarpeen ehkäistä, on häilyvä. Edellä toistuvuutta käsittelevässä luvussa tätä problematiikkaa käsiteltiin lähemmin ja selvää on, että edes oikeuskäytännöstä ei löydy selvää vastausta sille, mikä määrä rikoksia täyttää tämän edellytyksen. Tapanin ja Tolvasen mukaan jopa yksi törkeä liikenneturvallisuuden vaarantaminen voisi täyttää menettämisseuraamuksen edellytykset, joten oikeuskirjallisuudessakaan ei ole selvää konsensusta sille, milloin ajoneuvon menettämisseuraamuksen edellytykset todellisuudessa täyttyvät.²¹⁷ Tämä kuitenkin kuvastaa erinomaisesti sitä tosiasiaa, että yhtenevää näkemystä voi olla hankala löytää sille, milloin menettämisseuraamus uusien rikosten ehkäisemiseksi voi olla tarpeellista tai vaihtoehtoisesti on tarpeellista.

Vaikkautaisikin selvästi siltä, ettei nykyisellä lainsäädännöllä ole sellaisenaan mahdollista asettaa menettämisseuraamusta säännönmukaiseksi rangaistukseksi. Verrattaessa vaikkapa ajokieltoon, jossa toki poliisilla on hieman harkintavaltaa, menettämisseuraamus on poikkeuksellinen toimenpide. Ajokiellon määräämisessä on selvät rajat eri liikennerikoksille ja tähän liittyvä lainsäädäntö on muutenkin selkeä. Menettämisseuraamuksessa ei tällaista ole eli jokainen seuraamus tuomitaan tarpeen mukaan. Tarvetta ei kuitenkaan sellaisenaan ole erikseen määriteltä laissa, mikä johtaa edellä kuvatun kaltaiseen ongelmaan, jossa jopa tarkka edellytys ajoneuvon menettämisseuraamukselle on riippuvainen monestakin muuttujasta. Näin ollen nyky-lainsäädännöllä on hyvin hankalaa saada sellaista systeemiä, joka mahdollistaisi yhtenevän lain soveltamisen, kun ajoneuvoon kohdistetaan menettämisseuraamus.

²¹⁵ RL 10:9§:n mukaisesti myös asianomistaja voi vaatia menettämisseuraamusta, mutta koska tutkimuksen kohteena olevat liikennerikokset ovat monesti sellaisia, joissa ei asianomistajaa ole, joten on luontevaa tässä yhteydessä puhua vain syyttäjän vaatimuksesta tehtävästä menettämisseuraamuksesta.

²¹⁶ Viljanen 2007 s. 43.

²¹⁷ Ks. lisää Tapani ja Tolvanen 2005 s. 1208.

5. Edellytykset ajoneuvon menettämisseuraamuksen säännönmukaisuudelle

5.1 Millainen seuraamus ajoneuvon menettämisseuraamus oikeastaan on?

Jotta olisi mahdollista tarkastella ajoneuvon menettämisseuraamuksen laajempia käyttömahdollisuuksia esimerkiksi säännönmukaisen seuraamuksen muodossa, on tarpeen pyrkiä yksilöimään se, millainen seuraamus ajoneuvon menettämisseuraamus oikeastaan on. Lainsäätäjä on varsin suoraan todennut, että menettämisseuraamus on turvaamistoimi silloin kun se perustuu rikokseen, eikä sitä näin ollen tule käyttää rangaistuksen luonteisena seuraamuksena.²¹⁸ On kuitenkin selvää sillä on elementtejä, joiden pohjalta menettämisseuraamus muistuttaa joiltain osin myös rangaistusta. Vaikka menettämisseuraamuksella ei lähtökohtaisesti olekaan rankaisullista tavoitetta, voi se tekijästä käytännössä siltä tuntua.²¹⁹ Myös Euroopan ihmisoikeustuomioistuimien linjannut, että toista turvaamistoimenpidettä ajokieltoa tulisi pitää rangaistuksena ja myös lain esitöissä on tämä todettu.²²⁰ Lisäksi kuten on käynyt ilmi, nyt käsitellyssä oleva ajoneuvon menettämisseuraamus siinä määrin poikkeuksellinen, että asiaa on syytä tarkastella myös rangaistuksellisesta lähtökohdasta.

5.2 Rangaistus

Menettämisseuraamus on siitä erikoinen seuraamus, että vaikka sitä yleisesti pidetään ensisijaisesti turvaamistoimenpiteenä, voi siinä silti olla vahvoja viitteitä myös rangaistukselliseen suuntaan. Menettämisseuraamusta voidaan samaan aikaan pitää jossain määrin rangaistuksena, mutta yleisesti sitä kuitenkin pidetään enemmänkin turvaamistoimenpiteenä kuin rangaistuksena.²²¹ Tämä problematiikka korostuu erityisesti ajoneuvon konfiskoinnissa, sillä ns. tavallisemmissa tapauksissa, kuten puukon konfiskoinnissa rikoksentekovälineenä pahoinpitelyrikkoksessa ei vastaavaa ongelmaa niin helposti kohtaa. Toki hyödyn menettämiseenkin liittyy tulkintahaasteita, kuten se mitä on rikoksella saatu hyöty.²²² Mutta ajoneuvon konfiskointiin liittyy sellaisia pulmia, jotka ovat ainakin osittain uniikkeja ja koskevat vain ajoneuvoja eikä oikeastaan muita irtaimia esineitä. Tällaisena esimerkkipulmina voidaan pitää ajoneuvon korkeaa arvoa tai muiden perheenjäsenten tarvetta käyttää konfiskoitavaa ajoneuvoa, joista etenkin

²¹⁸ HE 80/2000 vp s. 15.

²¹⁹ Korkka 2015 s. 56.

²²⁰ HE 103/2017 vp s. 32.

²²¹ Viljanen 2007 s. 15.

²²² Viljanen 2007 s. 77.

jälkimmäinen tulee harvemmin pohdittavaksi ”perinteisemmin” rikoksessa käytettävien esineiden, kuten puukon tai ampuma-aseen kanssa.

Kuten edellä luvussa 4.1 kävi ilmi, jossain vaiheessa on selvää, että ajoneuvon tuomitseminen valtiolle saattaa muistuttaa enemmän rangaistusta kuin rangaistus tai ainakin vastaajalle itselleen ajoneuvon menettäminen muodostuu rankemmaksi menetykseksi kuin vaikkapa sakko tai vankeus.²²³ Esimerkiksi puukko tai käsiase on vain harvoin rahalliselta arvoltaan sellainen, että sen konfiskointi voisi muistuttaa rangaistusta ja onkin selvää, että sellaisen konfiskoinnilla pyritään turvaamistoimenpiteenä estämään uusien rikosten tekeminen. Onkin tarpeen erotella näitä kahta termiä tarkemmin. Tässä kohtaa on huomioitavaa se, että nämä termit ovat selvästi lähentyneet toisiaan, eivätkä ne ole erotettavissa kuten ne joskus ovat olleet.²²⁴

Rangaistus merkitsee sitä, että tuomitulle aiheutetaan haitallinen seuraamus ja eettisesti onkin hieman kyseenalaista, että oikeusvaltio voi näin tehdä.²²⁵ Tästä syystä rangaistus vaatii oikeutuksen, eli vahvat perusteet.²²⁶ Toisin sanoen rangaistuksen tehtävänä on kärsimyksen aiheuttaminen, jonka tulisi olla oikeudenmukaisessa suhteessa rikokseen.²²⁷ Koska vääryyteen voi syyllistyä niin yksilö kuin yhteisökin on rangaistus samalla tavoin mahdollista kohdistaa yksilön sijaan esimerkiksi oikeushenkilöön. Huomiona kuitenkin se, että oikeushenkilön rangaistusvastuusta kunkin rikoksen kohdalla säädetään aina erikseen. Lisäksi vääryyteen voi syyllistyä, vaikka ei itse tekoa olisikaan tehnyt esimerkiksi avunantajana tai yllyttäjänä. Rangaistuksen oikeutusta ja perusteita voidaan hakea rangaistusteorioista, jotka voidaan jakaa retributiio- ja preventioteorioihin. Näistä voidaan hakea selvyyttä sille, miksi rangaistaan ja miksi rangaistukset ovat tarpeen.²²⁸

Retributioteoria perustuu ajatukseen, että rangaistus on oikeudenmukainen sovitus tehdystä rikoksesta.²²⁹ Retributioteoria lieneekin yksi perustavanlaatuisimmista ja perinteisimmistä rangaistusteorioista, sillä se voidaan kirjoittaa myös ääritapauksessa muotoon, jossa teosta seuraa tekoa vaikutuksiltaan vastaava rangaistus.²³⁰ Käytännössä teorian voidaan ulottaa olevan

²²³ Viljanen 2007 s. 16.

²²⁴ Viljanen 2007 s. 15.

²²⁵ Matikkala 2021 s. 5.

²²⁶ Matikkala 2021 s. 5.

²²⁷ Ailio 1964 s. 29–32.

²²⁸ Matikkala 2021 s. 5.

²²⁹ Matikkala 2021 s. 5.

²³⁰ Nuotio 2005 s. 178.

peräisin, jo Hammurabin laista “silma silmästä, hammas hampaasta” tarkoittaen, että mitä vakavampi teko, sitä vakavampi rangaistus.²³¹ Näin tavallaan rikoksenteijä “itse määrittelee” saamansa rangaistuksen, syyllistyessään tekoon hänen ainakin tulisi tietää saavansa samanlaisen rangaistuksen. Toisaalta asian voi nähdä myös toisin päin, eli rikoksesta ei myöskään saa ankarampaa rangaistusta. Käytännössä rankaisemista rikoksesta voidaan jopa pitää valtion velvollisuutena, sillä näin valtio osoittaa reagoivansa vääryyteen ja toteuttavansa oikeutta.²³²

Hammurabin lain noudattaminen kuitenkin johtaisi nyky-yhteiskuntaan sopimattomiin bruttaaleihin rangaistuksiin, vaikka huomionarvoista onkin se, että Hammurabin lakikin noudatti omalla tavallaan suhteellisuusperiaatetta.²³³ Tästä huolimatta on hyvä havaita, ettei retributio-teoria ole kuitenkaan täysin aukoton ja tietyllä kriittisyydellä siihen tuleekin suhtautua. Vaikka ihminen ansaitseekin rangaistuksen, ei tehtyä tekoa saa tekemättömäksi ja siksi yhtenä kritiikkinä onkin ollut se, onko järkeä rangaista ihmistä menneistä tapahtumista, joille ei voi enää mitään.²³⁴ On käytännössä mahdotonta antaa tekijälle “samalla mitalla takaisin” jos tekijä syyllistyy esimerkiksi kirjanpitorikokseen tai nyt käsittelyssä oleviin liikenne rikoksiin.²³⁵ Vaikkapa tavallisessa rattijuopumuksessa ei tekijä välttämättä aiheuta kenellekään vahinkoa, jolloin häneen ei ole mahdollista kohdistaa täysin tekonsa mukaista rangaistusta. Rattijuoppoa ei voi rangaista rattijuopumuksella.

Preventioteoriassa pyrkimyksenä on päinvastoin kuin retributioteoriassa, pyrkiä vaikuttamaan tekijään jo ennen kuin rikos tapahtuu eli ehkäistä rikosten syntymistä.²³⁶ Asia voidaan havainnollistaa yksinkertaisuudessaan niin, että jokin tietty toiminta ja käyttäytyminen säädetään rangaistavaksi, jotta ihminen tietäisi, ettei kyseinen toiminta ole sallittua. Preventioteoria voidaan vielä jakaa huomattavasti pienempiin osiin, mutta tässä yhteydessä ei ole mielekäästä eikä tarpeen käsitellä preventioteoriaa kokonaisuudessaan.²³⁷ Peruseriaate kuitenkin preventioteorioissa nojaa ajatukseen, että ihminen rangaistuksen pelossa pidättäytyy tekemästä rikosta.²³⁸ Ihminen tietää, että tietyistä toiminnasta seuraa tietynlainen rangaistus, jolloin rationaalisesti

²³¹ Nuotio 2005 s.178 Huom. Sanonta “silma silmästä, hammas hampaasta” on peräisin Vanhasta testamentista, ks. esim. 2. Moos. 21:22–25, mutta Hammurabin laissa tämä on kirjoitettu enemmän lainomaisesti: “jos joku puhkaisee jonkun silmän, puhkaistakoon hänen silmänsä”.

²³² Matikkala 2021 s. 5.

²³³ Matikkala 2021 s. 6 ja Nuotio 2005 s. 178.

²³⁴ Matikkala 2021 s. 6.

²³⁵ Matikkala 2021 s. 6.

²³⁶ Matikkala 2021 s. 6.

²³⁷ Ks. Matikkala 2021 s. 6–7.

²³⁸ Matikkala 2021 s. 6.

ajatteleva ihminen päättää olla tekemättä rikosta, koska tietää rangaistuksesta aiheutuvan kärsimystä. Tietyllä tavalla tätä voidaan pitää samalla myös jonkinlaisena dialogina rangaistusjärjestelmän ja rikosentekijän välillä, sillä yhteiskunta on kertonut hyväksyttävyyden rajat, jolloin näiden rajojen noudattamisesta tulee tapa ja ihminen pyrkii lainkuuliaisuuteen.²³⁹

Ongelmaksi preventioteoriassa ei muodostu se, että rangaistaan vaan, miten rangaistaan. Perusajatuksena on siis se, että koska ihminen pelkää rangaistusta hän tietenkin pyrkii välttämään tiettyä toimintaa. Tällöin ajatellaan, että jos rangaistukseksi asetetaan jokin todella ankara rangaistus, ihminen ei luultavasti syyllisty rikokseen.²⁴⁰ Tai vaihtoehtoisesti jos rangaistusuhka kohdennetaan johonkin tekijälle läheiseen ihmiseen, eli käytännössä tekoon täysin syyttömään. On siis selvää, että preventioteoriaan sellaisenaan voi liittyä myös eettisiä ongelmia. Oikeustajua voi helposti koetella tilanne, jossa tekijä ei uhrin tai suuren yleisön mielestä saa tarpeeksi kovaa rangaistusta, mutta tämä voi toimia myös toisin päin ja oikeustajua voisi koetella myös tilanne, jossa tekijä saa suhteettoman kovan rangaistuksen tekoonsa nähden.

Rangaistus on siis samalla retributiivisesti seuraamus tehdystä rikoksesta ja preventiivisesti seuraamus tietynlaisesta, kielletyksi säännellystä käytöksestä, minkä ajatuksena on se, ettei sitä tarvitse käyttää. Edellä mainitun perusteella on selvää, että rangaistusteorioita ja rankaisemista voidaan lähtökohtaisesti liikenne rikoksissa perustella vain preventioteorian kautta. Rikoksissa, joissa ei monesti ole asianomistajaa olisi täysin mahdotonta lähteä asettamaan rangaistusta, koska kenenkään oikeuksia ei ole rikottu tekijän toimesta. Vaikka tilanne esimerkiksi rattijuopumustapauksessa muuttuisi toisenlaiseksi esimerkiksi yliajon seurauksena, on kuitenkin järkevää pyrkiä ehkäisemään, ettei henkilö koskaan syyllistyisi rattijuopumukseen ja näin toiminnallaan mahdollisesti aiheuttaisi onnettomuuksia.

Ajoneuvon konfiskoinnilla on selkeä preventiivinen ulottuvuus.²⁴¹ Kyseessä on kuitenkin selvästi pelote sellaiselle autoilijalle, jota ei selvästikään liikuta tieliikennelaki, rikoslaki tai mitkään muutkaan määräykset. Retributiivinen teoria ei ns. vanhassa muodossaan sovellu, mutta ajatus siitä, että rangaistaan koska on rikottu, sopii myös liikenne rikoksiin.²⁴² Rikos kuitenkin tapahtui pelotteesta huolimatta, joten nyt rangaistuspelote aktualisoituu. Selvää on, että mitä arvokkaammaksi auto muuttuu tai mitä tärkeämpi se on, sitä enemmän ajoneuvon konfiskointi

²³⁹ Matikkala 2021 s. 6–7 ja Nuotio 2005 s. 180.

²⁴⁰ Matikkala s. 7.

²⁴¹ Viljanen 2004 s. 496.

²⁴² Matikkala 2021 s. 5.

saa rangaistuksellisia piirteitä. Mutta selvästi sillä on myös “turvaamistoimenpiteellinen” ulottuvuus sillä se tuomitaan aina rangaistuksen jatkeena eli esimerkiksi rattijuoppojen tapauksessa ajokielto ei pidä kuljettajaa poissa ratin takaa, jolloin tulevaisuutta ajatellen ajoneuvo voidaan konfiskoida turvaamistoimenpiteenä. Tehtyä rikosta ei siis enää saada tekemättömäksi, mutta oikeus voi pyrkiä varmistamaan, ettei kyseinen rikos enää toistu.

5.3 Turvaamistoimenpide

Kuten jo aiemmin mainittu, turvaamistoimenpide ja rangaistus ovat ns. lähentyneet²⁴³ eikä suoranaisia erottavia tekijöitä ole samalla tavalla kuin ehkä aiemmin. Peruseriaate on kuitenkin se, että turvaamistoimenpiteet eivät ole rangaistuksia.²⁴⁴ Lisäksi turvaamistoimenpiteen luonteeseen ei kuulu kärsimyksen aiheuttaminen, mikä puolestaan on yksi rangaistuksen piirteistä.²⁴⁵ Turvaamistoimenpiteellä pyritäänkin ensisijaisesti suojaamaan yhteiskuntaa uusilta rikoksilta eli käytännössä turvaamistoimenpiteellä ei sinällään pyritä ennakkollisesti puuttumaan “ensimmäiseen rikokseen” vaan pikemmin ehkäisemään se, ettei kyseinen rikos toistu.²⁴⁶ Tosin yhteiskunta sellaisenaan vaikuttaa tässä yhteydessä hieman laajalta käsitteeltä turvattavaksi, joten koska kyse on liikenne rikoksista on luontevaa ajatella turvaamistoimenpiteen olevan seuraamus nimenomaisesti muiden tiellä liikkujien ja tienkäyttäjien turvaksi. Turvaamistoimenpide näyttäisikin olevan eräällä tapaa rangaistuksen jatke, jonka tavoitteet ovat tulevaisuudessa.²⁴⁷ Nyt kyseessä olevan liikenneturvallisuuden tapauksessa siis, pyrkimyksenä on estää kuljettajaa osallistumasta liikenteeseen, koska edellytykset näyttävät selvästi häneltä puuttuvan.²⁴⁸

Hieman harmillisesti lainsäätäjä on edellä mainitun tavoin todennut, jopa yksinkertaistaen asiaa, että menettämisseuraamus on turvaamistoimenpide. Tarkoitan tällä sitä, että lainsäätäjä ei käytännössä pohdi ollenkaan sitä toista mahdollisuutta, että ajoneuvon menettämisseuraamus voisi ollakin rangaistus vaan on sulkenut sen ajatuksen lähes kokonaan pois.²⁴⁹ Yksinkertaistusta kuvaa myös se, että lainsäätäjälle on jäänyt lain esitöihin harmillisia kömmähdyksiä. Vaikka selkeästi sanamuodoilla tähdätään nimenomaisesti “perinteiseen” konfiskointiin eli

²⁴³ Viljanen 2007 s. 15.

²⁴⁴ Melander 2014 s. 174.

²⁴⁵ Ailio 1964 s. 29–32.

²⁴⁶ Frände 2005 s. 355 ja Melander 2014 s. 174.

²⁴⁷ Melander 2014 s. 174.

²⁴⁸ Melander 2014 s. 175.

²⁴⁹ Rangaistuksen luonteinen viittaa selvästi seuraamukseen, joka ei ole rangaistus, mutta lähellä sitä. Näin ollen tällä sanamuodolla on pystytty sulkemaan myös rangaistus pois.

vaikkapa ase- tai rikosten tuottaman hyödyn konfiskaatioon, olisi tästä huolimatta tullut ottaa huomioon muutkin laissa ilmenevät konfiskaatiomuodot. Lain esitöissä selvästi todetaan, ettei menettämisseuraamuksen tulisi olla riippuvainen esimerkiksi siitä satunnaisesta seikasta, että onko rikokseen liittyvä omaisuus osallisen vai sivullisen.²⁵⁰ Kuitenkin RL 10:5§:n esitöissä lainsäätäjät toteaa, ettei toiselle kuuluvaa autoa voida konfiskoida.²⁵¹ Tämä puolestaan johtaa siihen, että kyseeseen voisi tulla arvokonfiskaatio, jolloin siis menettämisseuraamus tuomittaisiin tekijälle siitäkkin huolimatta, että hän ei itse ajoneuvoa omista, kuten on tarkoituskin. Toisaalta lainsäätäjät on itse todennut arvokonfiskaation olevan verrattain huono seuraamus estämään liikenne-rikosten uusimista.²⁵² Lainsäätäjät olisivat voineet tarkentaa sitä, miten menettämisseuraamus eli turvaamistoimenpide voidaan tehokkaasti toteuttaa tällaisessa tilanteessa.

Käytännössä turvaamistoimen käytön perusteet ovat varsin yksinkertaiset. Sillä pyritään turvaamaan jotain. Tähän ajatukseen myös ajoneuvon konfiskointi sopii erinomaisesti, koska sillä pyritään suojaamaan ensisijaisesti muita tiellä liikkujiä, mutta tietenkin myös kuljettajaa itseään, jos tämä vaikuttaa siltä, ettei hän ole kykenevä noudattamaan lain kieltoja ja käskyjä. Ajoneuvon tuomitseminen menetetyksi voi olla tarpeen uusien rikosten ehkäisemiseksi ja vaikka ajoneuvon perimmäinen tarkoitus onkin toimia kulkuneuvona, on sitä tietyssä tilanteissa pidettävä myös erityisen soveliaana rikolliseen käyttöön. Mutta kuten edellä on käynyt jo ilmi, tämä on varsin yksinkertaistettu kuvaus siitä mitä ajoneuvon konfiskointi todellisuudessa on.

5.4 Rangaistus vai turvaamistoimenpide

On todella hankala määritellä sitä, millainen seuraamus ajoneuvon konfiskointi oikeastaan on, sillä konsensusta ei näytä löytyvän lainsäädännöstä, lain esitöistä, oikeuskäytännöstä eikä oikeuskirjallisuudesta. Toistaiseksi on näyttänyt siltä, että varsin kriittikittömästi ajoneuvon konfiskointi on hyväksytty turvaamistoimenpiteeksi eikä asiaa ole tarkasteltu sen syvällisemmin.²⁵³ On kuitenkin täysin selvää, että ajoneuvon konfiskaatiolla on rangaistuksellisia piirteitä, joita ei nähdäkseni tule jättää huomiotta tätä pohdittaessa. Asiaa ei helpota se, että lainsäätäjät on jättänyt valitettavan vajaan ajoneuvoon kohdistuvan konfiskaation määrittelemi-

²⁵⁰ HE 80/2000 vp s. 15.

²⁵¹ Toisen omistaman auton konfiskointi ei tietenkään ole aivan läpihuutojuttu ja asiaa onkin pohdittu aiemmin tässä tutkimuksessa kulkuneuvon luovuttamista juopuneelle, käsittelevässä kappaleessa.

²⁵² HE 80/2000 vp s. 28.

²⁵³ Tämä näkemys on toki ymmärrettävä lain esitöiden sanavalintojen takia.

sen. Ajoneuvon konfiskointiin liittyy kuitenkin paljon tapauskohtaisesti pohdittavia yksityiskohtia. Tällöin ajoneuvon menettämisseuraamuksen todellista luonnetta ja sisältöä tuleekin pohtia toimenpiteen itsensä ulkoisten tunnusmerkkien kautta.

Ensinnäkin menettämisseuraamuksen tulisi olla ennustettavissa, milloin ja kuinka ankarana se lopulta tuomitaan.²⁵⁴ Jo tämä hallituksen esityksessä kirjoitettu lause on varsin ongelmallinen, kun ajoneuvon konfiskointia pidetään turvaamistoimena, mutta myös silloin, jos ajoneuvon konfiskointia pidetään rangaistuksena. Nähdäkseni ajoneuvon konfiskoinnin kohdalla ei tällä hetkellä ole kunnolla ennustettavissa, milloin menettämisseuraamus tuomitaan siinä määrin kuin vastaajan oikeusturvan kannalta pitäisi olla. Kuten edellä on käynyt ilmi, ajoneuvon konfiskoinnin edellytykset eivät ole aivan selvät, joten on varsin hankala ennustaa sitä, milloin ylipäätään menettämisseuraamus tuomitaan. Ongelma on kuitenkin myös siinä, kuinka ankarana menettämisseuraamus tuomitaan. Tosin tässä on huomattava ja pohdittava sitä, katso taanko menettämisseuraamuksen ankaruutta ajoneuvon arvon mukaan. Eli käytännössä sitä onko menettämisseuraamus ankarampi, mitä arvokkaampi ajoneuvo on. Jos ajoneuvon arvolle annetaan suurta merkitystä, tällöin ennustettavuus heikkenee sillä, arvokkaan ajoneuvon konfiskointi on selvästi ankarampi seuraamus. Tässä mielessä ajoneuvon menettämisseuraamus on ongelmallinen turvaamistoimi, koska nykyisellään ajoneuvon arvo selvästi katsotaan oikeuskäytännössä yhdeksi ankaruuden mittariksi.²⁵⁵

Hieman edelliseen liittyen on pohdittava lainsäätäjän tavoitetta sille, ettei menettämisseuraamus muodostuisi kohtuuttomaksi ja olisi oikeudenmukaisessa suhteessa rikokseen.²⁵⁶ Jälleen kerran, mikäli ajoneuvon arvolle annetaan merkittävää painoarvoa, on mahdollista, että tarpeeksi arvokkaan ajoneuvon kohdalla menettämisseuraamus turvaamistoimenpiteenä voi muodostua kohtuuttomaksi. Tällöin siis olisi jopa mahdollista aiemmin esitetty skenaario siitä, että tarpeeksi arvokas auto voisi muodostaa kohtuuttoman seuraamuksen. Tämä on siis selkeästi menettämisseuraamuksen tavoitetta vastaan. Käytännössä kuitenkin tavoite siitä, että menettämisseuraamus turvaamistoimena on oikeudenmukaisessa suhteessa rikokseen kussakin yksittäisessä tapauksessa, näyttäisi toteutuvan, sillä tuomioistuimien tuomitsee jokaisen ajoneuvon menetetyksi tapauskohtaisesti, jolloin käytännössä kaikki asiaan liittyvät olosuhteet, kuten vaikkapa edellä mainittu ajoneuvon arvo, suhteutetaan tapahtuneeseen liikenne rikokseen.

²⁵⁴ HE 80/2000 vp s. 15.

²⁵⁵ Ks. esim. KKO 2005:76 Kohta 17.

²⁵⁶ HE 80/2000 vp s. 15.

Yksi tapa erotella menettämisseuraamusta eli turvaamistoimea ja rangaistusta, on tarkastella sitä, mitä niillä tavoitellaan. Rangaistuksella tavoitellaan tekijälle kielteistä kokemusta tai kärsimystä, toisin kuin menettämisseuraamuksella, jolla ei osoiteta moitetta tekijää kohtaan eikä rikoshyödyn menetettäväksi tuomitsemisen riipu tekijän syyllisyyden asteesta.²⁵⁷ Tämä onkin yksi selkeimmistä tavoista erotella menettämisseuraamus ja rangaistus. Tähän erotteluun on kuitenkin suhtauduttava tässä yhteydessä pienellä varauksella, koska nyt tarkastelussa olevissa liikenne rikoksissa tekijä ei oletettavasti saa teostaan mitään hyötyä. Eli käytännössä liikenne rikoksessa ei ole mahdollista palauttaa oikeustilaa sellaiseksi, kuin se oli ennen rikosta, mikä puolestaan on menettämisseuraamuksen tarkoitus.²⁵⁸ Tässä mielessä menettämisseuraamuksen tarkoitus ja ajoneuvon menettämisseuraamus ovat hieman ristiriidassa keskenään. Onkin oletettavaa, että jos rikoshyödyn menettäminen tuntuu rikosentekijästä rangaistukselta,²⁵⁹ on se sitä melko varmasti myös tilanteessa, jossa rikoshyötyä ei ole syntynyt vaan tekijän oikeustila heikennetään huonommaksi, kuin se oli ennen rikosta.

Mielenkiintoinen malli liittyen ajoneuvon konfiskoinnin määrittelyyn on mahdollista pyrkiä johtamaan toisesta liikenne rikoksista seuraavasta turvaamistoimenpiteestä eli ajokiellosta. KKO on todennut ajokiellon olevan ensisijainen turvaamistoimenpide liikenne rikokseen syylistyvälle.²⁶⁰ Ongelmana kuitenkin on se, että EIT:n näkemyksen mukaan myös ajokielto voitaisiin luokitella rikosoikeudelliseksi seuraamukseksi, siis toisin kuin perinteisesti on ajateltu.²⁶¹ Myös KHO on katsonut, että ajokiellon määrittämisessä on kyse rikosoikeudellisesta seuraamuksesta.²⁶² Lainsäätäjä totesinkin ajokieltoa koskevan uudistuksen yhteydessä, että ajokielto on EIT:n *Boman v. Suomi* perusteluiden mukaan EIS:n tarkoittama rangaistus.²⁶³ Koska ajokielto katsotaan nykyisellään varsin yksiselitteisesti rangaistukseksi, tulisi mielestäni tarkastella näiltä osin myös ajoneuvon konfiskointia. Nykyisen käytännön mukaan siis ajoneuvon menettämisseuraamus, joka on kuitenkin seuraamuksena ankarampi kuin ajokielto, katsotaan turvaamistoimenpiteeksi, vaikka ensisijainen turvaamistoimenpide on rangaistus. Tältä osin olisikin luontevampaa pitää nimenomaisesti ajoneuvon konfiskointia niin ikään rangaistuksena.

²⁵⁷ Korkka 2015 s. 56.

²⁵⁸ Korkka 2015 s. 43.

²⁵⁹ Korkka 2015 s. 43.

²⁶⁰ Ks. esim. KKO 2005:75 ja KKO 2005:76.

²⁶¹ Melander 2014 s. 190.

²⁶² KHO 2014:95.

²⁶³ HE 103/2017 vp s. 32

Ne bis in idem -kieltoon edellä mainitulla periaatteella ei olisi merkitystä. Vaikka ajoneuvon konfiskointi katsottaisiinkin rangaistukseksi, ei sen määrääminen sellaisena aiheuttaisi prosessuaalista muutosta, sillä kyse olisi edelleen varsinaisen rangaistuksen ohella tuomittavasta seuraamuksesta, joiden tuomitsemista kyseinen kiello ei estä.²⁶⁴ Lisäksi tutkittavaksi ei tulisi uudelleen tekijän syyllisyyskysymys, vaan ajoneuvon konfiskointi muodostaisi muiden seuraamusten kanssa yhtenäisen kokonaisuuden.²⁶⁵ Ajoneuvon konfiskoinnin selkeä luokittelu rangaistukseksi saattaisi myös avata mahdollisuuden yhtenäisemmälle rangaistuskäytännölle, joka tällä hetkellä näyttäisi ajoneuvon konfiskointien osalta puuttuvan.

Kaiken kaikkiaan vaikuttaisinkin siltä, että tällä hetkellä lainsäädännössä on valitettava aukko, jota tällä hetkellä täytetään jokseenkin heppoisin perustein. Voimassa olevan lainsäädännön mukaan ajoneuvon konfiskointi on turvaamistoimi, joka voidaan tuomita tapahtuneen liikenerikoksen takia. Kuitenkin ulkoiset elementit ajoneuvon konfiskointiin liittyen sekä EIT:n ja lainsäätäjän kanta ajokiellon määrittelyyn asettavat nykyisen käsityksen ajoneuvon konfiskoinnista turvaamistoimena hyvin kyseenalaiseksi. Koska tutkimusta ja oikeuskäytäntöä aiheesta on varsin vähän, onkin järkevämpää toistaiseksi pitää ajoneuvon konfiskointia nykyisen lainsäädännön mukaisesti turvaamistoimena, samalla muistaen todennäköiset ongelmat, jotka tähänkin määrittelyyn liittyvät.

5.5 Ulkomaista tutkimusaineistoa

Erilaisia tutkimuksia tieliikennelainsäädännön vaikutuksista päihytyneenä ajamiseen on harvillisen vähän. Toki realismin nimissä on todettava, ettei tietenkään ole järkevää lähteä “ihan vaan kokeilemaan” erilaisia lakimuutoksia. Vuonna 2000 julkaistu tutkimus *Effectiveness of the Ohio vehicle action and administrative license suspension laws* keskittyy nimensä mukaisesti Yhdysvalloissa, Ohiossa käyttöön otettujen, kahden lain tehon seurantaan.²⁶⁶ Nämä lait olivat ns. Vehicle action (tästä eteenpäin VA laki sekä Administrative License Suspension (tästä eteenpäin ALS) laki. Kyseessä on ehdottomasti yksi kattavimmista tutkimuksista, joka keski-

²⁶⁴ Vuorenperä 2010 s. 104.

²⁶⁵ HE 103/2017 vp s. 32

²⁶⁶ Voas ym. 2000.

tyy siihen miten lainsäädännön muutos on vaikuttanut liikenneturvallisuuteen. Lisäksi huomiointavaa on se, ettei englanninkielinen lyhenne DUI (driving-under-the-influence) määrittele sitä, onko kuski huumeiden vai alkoholin vaikutuksen alainen.²⁶⁷

Verrattaessa Yhdysvaltoihin lainopillisessa tarkoituksessa on kuitenkin tehtävä muutama havainto. Yhdysvaltojen lainsäädäntöpohja poikkeaa tietyiltä osin suuresti suomalaisesta lainsäädännöstä, lähtien perustuslaista sekä sen tulkinnoista. Hyvän esimerkin tästä muodostaa ja yhtenä ongelmana ajokieltojen voimaan saattamisessa ja ajo-oikeudetta ajavien kiinnisaamisessa muodostaa Yhdysvaltojen perustuslain 4.lisäys, jonka perusteella ajoneuvon pysäyttämisen on katsottu olevan haltuunoton muoto. Tästä syystä poliisilla tarvitsee olla kohtuulliset perusteet epäillä rikoksen tapahtuneen, jotta ajoneuvo voidaan pysäyttää ja kuljettajan ajo-oikeus tarkistaa. Näin esimerkiksi ajo-oikeudettomat kuljettajat saadaan usein kiinni vain, kun he syyllistyvät johonkin toiseen rikokseen tai vaihtoehtoisesti tarkastuspisteellä. Tämä oli yksi niistä syistä, joiden takia epäiltiin, että peräti 75 % päihtyneenä ajaneista ajo-oikeuden menettäneistä jatkoi edelleen ajamista.²⁶⁸

Lisäksi Yhdysvalloissa kansalaisilla on erilainen näkemys ja suhtautuminen poliisiin ja muihin viranomaisiin kuin suomalaisilla. Maissa lienee myös jokseenkin erilainen näkemys päihtyneenä ajamisesta sekä ylipäätään tavasta käsitellä alkoholia tai huumausaineita. Kuitenkin merkillepantavinta on yhtäläisyys "autoilemisessa". Suomalaisille auto on monesti hyvin tärkeä omaisuus ja osalle jopa välttämättömyys ja tätä se on myös Yhdysvalloissa ja melko varmasti etenkin tutkimuksen kohteena olleessa Ohiossa, joka ei sijaitse aivan rannikolla, jolloin niillä, jotka eivät asu kaupungissa, välimatkat ovat pitkiä. Näin ollen tätä pohjaa vasten on mahdollista löytää niitä yhteneväisyyksiä, joiden pohjalta tutkimuksen tuloksia on pidettävä jossain määrin relevantteina myös Suomessa.

Sekä Vehicle action (tästä eteenpäin VA) laki, että Administrative License Suspension (tästä eteenpäin ALS) laki tähtäsivät molemmat samaan asiaan eli pyrkimyksenä oli vähentää päihtyneenä ajamista ja vielä tarkemmin vähentää uusimisriskiä sekä päihtyneenä ajaneiden, että ajo-oikeutensa menettäneiden keskuudessa. Esimerkiksi ALS lain mukaisesti, mikäli ajaja kiellettyy puhallustestistä, määrätään hänelle välittömästi yhden vuoden ajokielto ja jos kyseessä

²⁶⁷ Suomessakin toki "rattijuopumus" voi olla sekä humalassa, että huumausaineiden vaikutuksen alaisena ajamista, mutta "rattijuopoksi" mielletään usein humalassa ajava henkilö. Käännöksellisen tarkkuuden takia on kuitenkin perusteltua käyttää tässä yhteydessä "päihtynyttä".

²⁶⁸ Voas ym. s.1 vrt. Alkolukutyöryhmän mietintö 2004 s. 11, jossa luultavimmin viitataan juuri näihin tutkimustuloksiin.

on toinen päihtyneenä tapahtunut ajaminen ja kieltäytyy puhallustestistä, on edessä kahden vuoden ajokielto.²⁶⁹ VA laki on tietyllä tapaa jatkoa ALS lain tarjoamiin työkaluihin. VA laki pyrkii ehkäisemään ajamista tekemällä kuljettajan autolla ajamisen mahdottomaksi tai vaikeaksi useammallakin eri tavalla.²⁷⁰ Näistä tavoista tärkeimmät ovat ajoneuvon takavarikointi, rekisterikilven konfiskointi sekä ajoneuvon tekeminen liikuntakyvyttömäksi esimerkiksi rengasraudalla.²⁷¹

Käytännössä sekä ALS laki ja VA laki yhdessä vähensivät selvästi uusintarikollisuutta. Jo pelkästään ajokiellolla oli merkittävä vaikutus siihen, että päihtyneenä ajaminen väheni ja myös kolarit vähenivät. Mutta huomionarvoisinta näyttäisi olevan se, että ne, joiden ajoneuvon kohdistui toimenpiteitä, paransivat selkeästi liikennekäyttäytymistään sinä ajanjaksona kun heidän ajoneuvonsa oli takavarikoituna tai se oli tehty liikuntakyvyttömäksi.²⁷² Tutkimuksessa myös havaittiin, että uusintarikollisuus väheni myös sen jälkeen kun ajoneuvo oli saatu takaisin käyttöön.

Tutkimuksessa oli kuitenkin myös tiettyjä ongelmia. Ensinnäkin molemmat lait otettiin käyttöön samana päivänä, joten täysin aukottomasti ei pystytä sanomaan, mikä muutos tilastoissa johtui kummasta laista. Kuitenkin ALS lakia sovellettiin ensisijaisesti vain ensikertalaisiin eikä heidän ajoneuvoaan tehty liikuntakyvyttömäksi ja VA lakia niihin, jotka olivat jo syyllistyneet rikoksiin, joten tätä kautta pystyttiin saamaan suuntaa antavia lukuja näiden vaikutuksista. Toiseksi lakien ennaltaestävän pelotevaikutteen tehon tutkiminen jäi ohueksi vaikkakin vertaamalla ensikertalaisten määrää ennen ja jälkeen ALS lain voimaantulon, pystyttiin havaitsemaan, ettei tässä joukossa tapahtunut merkittävää laskua. Merkittävin tutkimuksessa oli kuitenkin havainto siitä, että uusintarikollisuus väheni merkittävästi.

Nimenomaisesti tutkimuksessa pyrittiin puuttumaan erityisesti uusintarikollisuuteen, joka on yksi omassa tutkimuksessani tarkasteltavista teemoista, eli kuinka olisi mahdollista vähentää rattijuopumuksia tai liikenneturvallisuuden vaarantamisia sekä näistä johtuvia onnettomuuksia. Vaikka tietenkin omassa tutkimuksessani on otettava huomioon myös ajokielto ja sen ennalta

²⁶⁹ Suomessahan vastaava malli ei onnistu. Kieltäytyminen sinällään on mahdollista, mutta poliisi voi pakkokeinonlain 9 luvun 2§:n mukaisesti suorittaa henkilölle henkilönkatsastuksen tämän tahdosta riippumatta. Lisäksi ainakin suomalaisittain on kyseenalaista asettaa henkilö pitkään ajokieltoon ilman varmaa tietoa kuljettajan syyllisyydestä.

²⁷⁰ Voas ym. s II.

²⁷¹ Voas ym. s. III.

²⁷² Voas ym. s V.

ehkäisevä vaikutus, on tarkoitukseni pohtia juuri tässäkin tutkimuksessa esiteltyä vaihtoehtoa eli fyysistä estettä auton käytölle. On kuitenkin muistettava, että *Effectiveness of the Ohio vehicle action and administrative license suspension laws* -tutkimuksessa otettiin kantaa ainoastaan takavarikoihin tai auton liikuntakyvyttömäksi tekemiseen, jotka molemmat ovat toimenpiteenä väliaikaisia eikä kummassakaan ole tarkoituksena ottaa autoa kokonaan valtion haltuun. Tämä tosin olisi ollut lain mukaan mahdollista, kun henkilö syyllistyy kolmatta kertaa kortitta ajoon tai vaihtoehtoisesti neljättä kertaa päihtyneenä ajoon, mutta tässä tutkimuksessa sitä ei tutkittu.²⁷³

Huomionarvoisinta tässä kuitenkin oli se, että ajoneuvon konfiskointi on selvästi säännönmukainen seuraamus, joskin sikäläisen lainsäädännön mukaan se on “viimeinen oljenkorsi” jolla pyritään katkaisemaan jatkuva päihtyneenä ajaminen, sillä edellä mainitun lisäksi, Yhdysvalloissa on eri osavaltioissa säädetty erinäisiä lakeja, joiden nojalla ajoneuvo voidaan säännönmukaisesti konfiskoida.²⁷⁴ Ajoneuvonsa menettää esimerkiksi tilanteissa, joissa henkilö syyllistyy ensimmäistä kertaa päihtyneenä ajoon, mutta myös tilanteissa, joissa henkilön katsotaan syyllistyneen toista tai jopa ensimmäistä kertaa ajo-oikeudetta ajoon.²⁷⁵

Harmillista kyllä, tämän seuraamuksen tehosta on vain vähän tietoa. Kuitenkin joitain päätelmiä voidaan tehdä siitä, että käytössä ollut takavarikkokin vähensi uusintarikollisuutta. Olenaisiin havainto oli se, että takavarikon ankaruus eli mitä pidempi ajoneuvon takavarikko oli, sitä selkeämmin oli havaittavissa uusintarikollisuuden vähenemistä.²⁷⁶ Yhtenä syynä tälle voi olla se, että takavarikoitu auto hinataan säilytyspaikkaan, josta tulee maksaa maksua jokaiselta päivältä, kun ajoneuvo on takavarikoituna. Tällöin mitä pidempi takavarikointiaika on, sitä suuremmaksi muodostuu ajoneuvon säilytysmaksu. Tästä kuitenkin löydetään mielenkiintoinen yhtäläisyys suomalaisen keskusteluun rattijuoppojen ajoneuvojen konfiskoinnissa. Yhtenä argumenttina rattijuoppojen ajoneuvojen konfiskointia vastaan on käytetty sitä, että rattijuopot monesti ajavat halvalla autolla ja uuden auton hankkiminen on helppoa.²⁷⁷ Myös Ohiossa takavarikon osalta on törmätty samantyylliseen ongelmaan. Nimittäin takavarikon jatkudessa pitkään, on mahdollista, että itse takavarikon säilytysmaksu muodostuu suuremmaksi kuin

²⁷³ Voas ym. s. IV.

²⁷⁴ Voas ym. 2004 s. 293.

²⁷⁵ Voas ym. 2004 s. 293 Käännöksellisenä huomiona tekstissä viitataan DUI:n sijasta DWI (Driving while intoxicated). Nämä käytännössä tarkoittavat samaa asiaa ja molemmat voidaan kääntää niin, että tarkoitetaan päihtynyttä kuskia, riippumatta päihteestä.

²⁷⁶ Voas ym s. 28.

²⁷⁷ Ks. Lahden käräjäoikeuden perustelut tapauksessa KKO 2005:76.

itse ajoneuvon arvo, jolloin on mielekkäämpää hylätä auto ja ostaa uusi, kuin lunastaa oma auto takaisin.²⁷⁸

Vaikka suoraa analogiaa ei pystytä vetämään pitkän takavarikon ja ajoneuvon konfiskoinnin välille, eikä sille tule antaa sellaisenaan liikaa painoarvoa, on kuitenkin varsin selvää, että ankarampi ajoneuvoon kohdistunut toimenpide vaikutti myös kuljettajan käyttäytymiseen tulevaisuudessa. Näin ollen riski ajoneuvon lopullisesta menettämisestä voi toimia tehokkaanakin pelotteena sille, ettei henkilö lähde enää ajamaan humalassa. Mielenkiintoista oli, ettei ajoneuvon konfiskaation tehosta ollut paljoa tietoa, mutta tilannetta voidaan osittain tarkastella myös niin, että koska kyseessä on säännönmukainen seuraamus eikä tietoa ollut paljoa saatavilla, voisiko olla mahdollista, ettei kyseistä seuraamusta jouduta käyttämään niin paljon. Selkeänä säännönmukaisena seuraamuksena henkilö kuitenkin tietää, että kiinnijäädessään ajoneuvo konfiskoidaan, jolloin mahdollinen preventiovaikutus, saanee ainakin jotkut pidättäytymään rattijuopumuksesta.²⁷⁹ Mutta koska tätä ei tutkimuksessa tutkittu sen kattavammin, ei pidemmälle meneviä johtopäätöksiä tästä voida tehdä.

Merkittävänä yksityiskohtana tässä on se, että myös Yhdysvalloissa keskustelu näyttäisi keskittyvän nimenomaisesti päihtyneenä ajamiseen ja sen haittojen ehkäisyyn ja keskustelussa onkin valitettavan vähän puhetta muusta heikosta liikennekäyttäytymisestä kuten ylinopeudesta. Tosin on huomattava, että ajo-oikeuden voi menettää esimerkiksi ylinopeutta ajamalla²⁸⁰, mutta tämä kaikesta huolimatta kuvastaa hyvin sitä, että monesti keskustelu vaarallisesta käyttäytymisestä liikenteessä keskittyy nimenomaisesti rattijuopumuksiin.

Toinen hyvin mielenkiintoinen seikka on se, että Yhdysvalloissa ajoneuvo vaikuttaisi olevan päihtyneenä ajamisessa rikoksentekoväline, ainakin tätä pidetään hyvin selvänä asiana.²⁸¹ Tätä näkemystä ei edes pohdita toisin päin vaan suurempi ongelma ajoneuvon konfiskointia vastaan on Yhdysvaltojen tuomioistuimien huoli siitä, että tekijä menettäisi työnsä konfiskoinnin seurauksena. Mikään tutkimus ei kuitenkaan tue tätä näkemystä, mutta toisena ongelmana näyttäisi olevan myös Suomessa pohdittu tilanne, jossa ulkopuoliset henkilöt eli käytännössä tekijän

²⁷⁸ Voas ym. 2000 Liite A-15.

²⁷⁹ Viljanen 2004 s. 496.

²⁸⁰ Esimerkiksi Coloradossa ajo-oikeuden voi menettää ylinopeudesta.

²⁸¹ Voas ym. 2004 s. 292 Artikkelissa käytetään termiä "instrument" joka kääntyy suomeksi "välineeksi".

perhe, menettäisivät kulkuneuvonsa. Viattomat perheenjäsenet siis joutuvat kärsimään ja heille saattaisi koitua taloudellisia menetyksiä ajoneuvon konfiskoinnista.²⁸²

Kolmas ja ehkäpä mielenkiintoisin havainto on kuitenkin se, ettei ajoneuvon rahallista arvoa sellaisenaan nosteta keskustelussa paljoakaan esille.²⁸³ Käytännössä tämä tarkoittaa, ettei sillä tällöin ole merkitystä minkä arvoisella ajoneuvolla henkilö on liikkeellä, vaan konfiskointi tapahtuu ajoneuvon korkeastakin rahallisesta arvosta huolimatta, mikäli edellytykset täyttyvät. Toki esimerkiksi Yhdysvalloissa suuri osa päihtyneenä ajoista tapahtuu vähäarvoisilla autoilla,²⁸⁴ mutta tästä huolimatta pohdintaa ajoneuvon arvoon liittyvistä kysymyksistä on hyvin hankala löytää. Vaikka se, että ajoneuvon arvolle ei näytettäisi annettavan arvoa voi ensi ajatuksella vaikuttaa varsin kyseenalaiseltakin päätökseltä, voi se kuitenkin olla kaikkein johdonmukaisin tapa konfiskoida ajoneuvo.

²⁸² Voas ym. 2004 s. 295.

²⁸³ Yhdysvaltojen lisäksi esimerkiksi Ranskassa, Uudessa-Seelannissa, Australiassa sekä Saksassa ajoneuvo voidaan konfiskoida liikennerikosten seurauksena, mutta käytännössä keskustelussa on kyse siitä, onko rikos ollut sellainen, että ajoneuvon konfiskoidaan. Suoraa viittausta ajoneuvon arvoon en ole löytänyt. Uudessa-Seelannissa on Sentencing Act 2002 kohta 128:n mukaan oikeuden on ennen konfiskaatiopäätöksen tekemistä otettava huomioon esimerkiksi vaikutus henkilön työhön, ammattiin tai muihin syihin, jotka voivat tehdä konfiskaatiosta kohuttoman. Näin lisäksi oikeus voi ottaa pohdintaan minkä tahansa muun syyn, jonka se katsoo aiheelliseksi.

²⁸⁴ Voas ym. 2004 s. 295.

6. Johtopäätökset

Tässä tutkimuksessa on pyritty tutkimaan menettämisseuraamuksen käyttöä osana parempaa liikenneturvallisuutta, koska nykyisellään menettämisseuraamuksen eli ajoneuvon konfiskointi on jokseenkin sattumanvaraista. Siitäkin huolimatta siis, että selkeästi sen laajemmalle käytölle saattaisi olla jopa kysyntää, henkilön syyllistyessä yksittäiseenkin vakavaan liikennerikokseen.²⁸⁵ Selkeää konsensusta ei kuitenkaan näyttäisi olevan ja ajoneuvon konfiskoinnin merkitys mahdollisena seuraamuksena osana liikerikoksia on jäänyt jokseenkin paitsioon. Joitakin tutkimuksia rattijuoppojen ajoneuvon konfiskoinnista on tehty, mutta käytännössä asiaa ei ole oikeastaan syvällisemmin tutkittu.²⁸⁶ Tutkimusten lisäksi joidenkin kansalaisaloitteiden yhteydessä asiaa on pohdittu, mutta näissäkin edistys on jäänyt varsin valjuksi. Osasy sälle lienee mm. Viljasen mainitsema varsin perusteltu kritiikki kansalaisaloitteiden mietintöjä kohtaan.²⁸⁷ Kukapa todella jaksaisi panostaa työhön, joka kuitenkin ei siitä etene.

Tältä pohjalta olikin perusteltua lähteä tutkimaan sitä, voisiko menettämisseuraamus olla säännönmukainen seuraamus liikennerikoksista ja kuten tässä tutkimuksessa on käynyt ilmi, nykyisellä lainsäädännöllä se ei ole mahdollista. Lainsäätäjät on katsonut, että jokainen ajoneuvon konfiskaatio tulee tapahtua tapauskohtaisen harkinnan perusteella, jolloin jokaisella tapaukseen liittyvällä yksityiskohdalla on merkitystä sille, konfiskoidaanko ajoneuvoa tekijältä vai ei. Näitä erilaisia muuttujia on niin paljon esimerkiksi henkilön tulot, työt, ajoneuvon arvo, rikosnimikkeet ja tehtyjen rikosten määrä, että tuomioita on hyvin vaikea vertailla keskenään. Tämä onkin mielestäni lainsäätäjän luoma ongelma, joka luultavasti kytkeytyy tässäkin tutkimuksessa tehtyyn havaintoon, että ajoneuvo on syystä tai toisesta nostettu menettämisseuraamuksessa eräänlaiselle jalustalle, vaikka käytännössä sille ei ole tarvetta eikä se edes ole johdonmukaista.

Menettämisseuraamuksen edellytys eli rikos täyttyy, kun henkilö syyllistyy johonkin tässä tutkimuksessa mainittuun liikennerikokseen. Käytännössä kuitenkin tapoja syyllistyä liikennerikokseen on monia ja vaikkapa liikenneturvallisuuden vaarantaminen on liikennerikos, vaikka kuinka vahingossa siihen syyllistyisi. Olisi kuitenkin täysin kohtuutonta, konfiskoida ajoneuvo sellaiselta henkilöltä, jolla on kaikesta huolimatta ollut pyrkimys ajaa varovasti. Toisaalta tosin

²⁸⁵ Tapani, Tolvanen s. 1208

²⁸⁶ Ks. esim. Kulmala, Kari: Rattijuopon ajoneuvon takavarikon sekä konfiskaation merkitys rikoksen uusimiselle 2015.

²⁸⁷ Viljanen 2006 s. 372.

voidaan pohtia, olisiko kohtuutonta konfiskoida ajoneuvo törkeään rattijuopumukseen ja törkeään liikenneturvallisuuden vaarantamiseen syyllistyvältä henkilöltä. Etenkin jos promillet ovat tarpeeksi tukevat, mielestäni seuraamuksena se ei olisi ollenkaan kohtuuton. Mutta koska yhtenevää käytäntöä on haastavaa löytää jopa oikeuskäytännöstä ei nähdäkseni ole edellytyksiä sille, että menettämisseuraamus voisi nykyisellään olla jotain muuta kuin jokseenkin sattumanvarainen seuraamus liikennerikoksista.

Tutkimustuloksen näyttäessä vahvasti siltä, ettei menettämisseuraamus voi olla säännönmukainen seuraamus liikennerikoksista, oli seuraavana tutkittava se, millä edellytyksillä se voisi sitä olla. Tällöin oli välttämätöntä ottaa tarkempaa tarkasteluun nykyinen lainsäädäntö sekä lain esityöt, jotta on mahdollista yksilöidä niitä haasteita, jotka estävät menettämisseuraamuksen käyttämisen säännönmukaisena seuraamuksena ja millaisia muutoksia kenties tarvitaan. Miellenkiintoista kyllä tutkimustulokset näyttäisivät viittaavan ainakin jossain määrin siihen, että nykyisellä lain sanamuodolla menettämisseuraamus liikennerikoksesta näyttäisi olevan jopa ongelmallinen seuraamus. Ongelma ei siis ole ajoneuvon konfiskointi *per se* vaan ongelma näyttäisi olevan se, miten se on lakiin ja sen esitöihin kirjattuna. Tämä linkittynee ainakin välillisesti jo edellä mainittuun ajoneuvon asemaan konfiskoitavana objektina. Asiaa ei myöskään varsinaisesti helpota se, että lainsäätäjät pieniä ristiriitaisuuksia lain esitöihin, joten pieni kritiikki lainvalmistelua kohtaan lienee tässä kohtaa paikallaan.

On toki ymmärrettävää, että kun lainsäätäjät on sinällään uuden asian äärellä eli ajoneuvon konfiskoinnin, voi pieniä kömmähdyksiä sattua, jotka sitten korjataan tai vaihtoehtoisesti KKO antaa ennakkotapauksena tulkinta-apua. Nyt kuitenkin korjaukset ovat jääneet tekemättä. Lain esitöitä lukiessa tulee väistämättä mieleen ajatus siitä, että lainsäätäjät on päättänyt sallia rattijuopon auton konfiskoinnin, mutta jokseenkin vastentahtoisesti. Esimerkiksi muut liikennerikokset ovat tässä jääneet täysin huomiotta ja lisäksi lainsäätäjät ei ole maininnut rattijuopumusta lukuun ottamatta yhtäkään esimerkkiä, milloin menettämisseuraamuksen edellytykset voisivat täytyä. Onneksi KKO on todennut, että auto voi tulla konfiskoiduksi muulloinkin kuin rattijuopumusten yhteydessä.²⁸⁸ Tätä “mutkat suoraksi” ajatusta kuvastaa jo aiemmin tässä tutkimuksessa mainitut ristiriidat sen suhteen, mitä menettämisseuraamus on ja mitä ajoneuvon menettämisseuraamus on, näillä kahdella, kun näyttäisi olevan varsin paljonkin eroa.

²⁸⁸ Ks. esim. KKO 2009:26.

Siinä missä menettämisseuraamuksen on oltava ennustettavissa, milloin se tuomitaan, ei tällä hetkellä ole mahdollista antaa ennustetta sille, milloin ajoneuvo konfiskoidaan vaan, koska se tapahtuu erikseen syyttäjän vaatimuksesta, ei ennen vaatimusta ole mahdollista ennustaa menettämisseuraamusta. Ja koska selkeää rajaa sille, jolloin menettämisseuraamus voi tulla kyseeseen ei ole, ei myöskään ole mahdollista tai ainakin on hankalaa ennustaa milloin syyttäjä tulee ajamaan menettämiskaavaa. Tästä hyvänä esimerkkinä lain esitöissä todetaan, ettei seuraamus saisi muodostua kohtuuttomaksi esimerkiksi ajoneuvon ollessa arvokas.²⁸⁹ Tämä on jossain määrin ongelmallinen, joskin toisaalta ymmärrettävä ilmaus. Lainsäätävä antaa ymmärtää, että tarpeeksi arvokas auto voi muodostaa esteen menettämisseuraamukselle, mikä puolestaan on yhdenvertaisuusperiaatteen kannalta varsin ongelmallisesti todettu. Toisaalta ongelmallista voi olla myös todella arvokkaan ajoneuvon konfiskointi, koska seuraamus muodostuu silloin hyvin ankaraksi.

Hankalin tilanne kuitenkin näyttäisi liittyvät siihen, kuinka menettämisseuraamus määritellään. Edellä on esitetty, että ajoneuvon menettämisseuraamus hyväksytyt kotimaisen määrittelyn mukaan on turvaamistoimenpide. EIT näyttäisi olevan sen kannalla, että ensisijaista turvaamistoimenpidettä eli ajokieltoa on pidettävä rikosoikeudellisena rangaistuksena ja näin sen pitämiseksi turvaamistoimenpiteenä ei olisi perusteita.²⁹⁰ Samaa mieltä on lainsäätävä.²⁹¹ Toki menettämisseuraamusta rikoslakiin perustuvana seuraamuksena voidaan jo lähtökohtaisesti pitää rikosoikeudellisena, mutta jos ajokieltoa ei ole mahdollista määritellä turvaamistoimenpiteeksi, on hyvin hankalaa perustella myöskään ajoneuvon konfiskointia sellaiseksi. Pidän sitä kuitenkin lähtökohtaisesti ankarampana seuraamuksena kuin ajokieltoa, jolloin myös ajoneuvon konfiskoinnin olisi oltava turvaamistoimenpiteen sijaan rangaistus. Joten vaikka tässä tutkimuksessa onkin todettu kansallisen lainsäädännön mukaan ajoneuvon konfiskoinnin olevan turvaamistoimenpide, ei sitä sellaisena voida kuitenkaan mielestäni pitää.

Vastauksena siis toiseen tämän tutkimuksen toiseen kysymykseen on se, ettei lainsäädäntö nykyisellään tarjoa edellytyksiä sille, että ajoneuvon menettämisseuraamus voisi olla säännönmukainen seuraamus liikenne rikoksista. Nimenomaisesti ajoneuvon menettämisseuraamusta koskeva lainsäädäntö on siinä määrin epätarkka, ettei tällä hetkellä ole mahdollista muodostaa yhteneviä johtopäätöksiä esimerkiksi siitä, minkä pykälän nojalla ajoneuvo konfiskoidaan.

²⁸⁹ HE 80/2000 vp s. 28.

²⁹⁰ Melander 2014 s. 190.

²⁹¹ HE 103/2017 vp s. 32.

Toki lait ovat aina epätäydellisiä ja rikoslaki jättää sijaa lain tulkinnalle²⁹², mutta mielestäni tässä tilanteessa tulkintavaraa on liikaa. Yksi varteenotettava ratkaisu voisi olla liikenneirikoksia koskeva reformi, jossa painopisteenä olisi nimenomaisesti liikenneirikoksista annettavat seuraamukset ja rangaistukset. Mielestäni ajokieltoa ja ajoneuvon konfiskointia tulisi edelleenkin jatkossa pitää muista irrallisena rangaistuksena, koska käytännössä ne voivat soveltua vain rangaistukseksi liikenneirikoksesta.²⁹³ Kuitenkin niin, että ne ovat selkeästi lakiin kirjattuja seuraamuksia liikenneirikoksista, eli esimerkiksi törkeää rattijuopumusta koskevassa pykälässä olisi sakon ja vankeuden lisäksi selkeä viittaus ajoneuvon menettämisseuraamukseen,

Vaihtoehtona ajoneuvon konfiskaation säännönmukaiselle toteuttamiselle voisi olla esimerkiksi Yhdysvalloissa käytössä oleva malli, jossa ajoneuvo tuomitaan menetetyksi pääsääntöisesti kolmannelta tai neljännestä kortilta ajosta.²⁹⁴ Tämä on varsin selkeä toimintatapa, jossa liikenneirikokseen syyllistynyt tietää jo esimerkiksi kolmatta kertaa kiinnijäädessään, että ajoneuvo tullaan konfiskoimaan. Tällöin myös syyttäjän on lähtökohtaisesti helppo esittää vaatimus menettämisseuraamuksesta, koska on varmasti tiedossa, että menettämisseuraamuksen edellytykset täyttyvät. Nythän näin ei siis ole. Toki tässäkin voisi olla poikkeuksia, koska on tilanteita, joissa menettämisseuraamuksen edellytykset voisivat jo nykyisen lainsäädännön mukaan täytyä yhdestä rikoksesta.²⁹⁵ Käytännössä en kuitenkaan näe, että nykyisellään olisi mitenkään mahdollista, että henkilöltä tuomittaisiin ajoneuvo menetetyksi yhden, törkeänkään liikenneirikoksen seurauksena, vaikka allekirjoitankin näkemyksen eli sen ettei ole mitään syytä miksi sellaisesta ei voitaisi tuomita ajoneuvoa menetetyksi. Itävallassa tämä näkemys on konkretisoitunut niin, että henkilö, joka ajaa kaupungissa 80 km/h yli nopeusrajoituksen tai vaihtoehtoisesti muualla 90 km/h yli sallitun menettää autonsa ja auto huutokaupataan.²⁹⁶

Lainsäätäjän olisikin hyvä pyrkiä korjaamaan tai ainakin puuttumaan lainsäädännössä nykyisellään oleviin puutteisiin. Tällä hetkellä ajoneuvon menettämisseuraamukseen liittyy mielestäni hieman liikaa kysymyksiä, joihin ei ole saatavilla selkeää vastausta. Tämä olisi myös oikeusvarmuuden ja rikosoikeudellisen laillisuusperiaatteen näkökulmasta kaikkein varmin ratkaisu. Selkeällä lainsäädännön uudistuksella voitaisiin ratkaista myös kysymyksen siitä, mikä

²⁹² Määttä 2012 s. 2.

²⁹³ Pl. esimerkiksi salakuljetus tai metsästysrikos, joissa ajoneuvo on nykyäänkin selkeästi rikoksentekeväline. Ks. KKO 1997:170.

²⁹⁴ Voas ym. 2004 s. 293.

²⁹⁵ Tapani, Tolvanen 2005 s. 1208. Huom. Esimerkin tapauksessa oli kuitenkin kyse moottoripyörästä eikä autosta.

²⁹⁶ Reutersin uutinen: Speed far above the limit and we'll take your car, Austria says.

esimerkiksi rattijuopon ajoneuvo on ja määrittely voisikin muuttua jopa irrelevantiksi, kun kyseessä olisi erikseen lakiin kirjattuna, että liikennerikokseen tai liikennerikoksiin syyllistyyessään kuljettajan käyttämä ajoneuvo voi tulla valtiolle tuomituksi.

Auto on suomalaiselle pyhä lehmä. Tätä kuvastaa tässäkin tutkimuksessa ilmennyt, hyvin vastahakoiselta vaikuttanut auton menettämisseuraamuksen tuomitsemisen salliminen lainsäädännön keinoin sekä jo useammin mainittu Viljasen kommentti siitä, kuinka auton konfiskointi on tavattoman vaikeaa, vaikka sen ei sitä pitäisi olla. Toisaalta on hyvä, ettei valtio ole liian karkäköttämään yksityistä omaisuutta omistukseensa, mutta toisaalta kun edellytykset täyttyvät ei moisen toimenpiteen pitäisi olla ongelma. Kyse on kuitenkin irtaimesta omaisuudesta, jota on käytetty rikoksen tekemisessä ja ellei henkilö itse pysty ajamistaan säätelemään, on valtion velvollisuus tehdä se hänen puolestaan, vaikka sitten konfiskoinnin muodossa.

Luonnollisesti on selvää, ettei ajoneuvon konfiskaatio ole täydellinen seuraamus eikä estäisi ajamista niitä, joita eivät säännöt muutenkaan kiinnosta. Mielestäni on kuitenkin perusteltua kysyä olisiko esimerkiksi Eurassa 9.7.2022 tapahtunut yhden ihmisen kuolemaan johtanut onnettomuus voitu estää sillä, että henkilöltä olisi viety auto jo aiemmin. Henkilöllä oli kuitenkin kontollaan jo runsaasti törkeitä liikennerikoksia.²⁹⁷ Varmuutta emme tietenkään saa, mutta täysin varmaa on, että perusteet konfiskoinnille ovat olleet olemassa jo aiemmin. Toisaalta sitten on tapauksia, joissa käytetään varastettua autoa. Näihin konfiskoinnilla ei tietenkään ole mitään vaikutusta, koska ajoneuvo on varastettu eli pelotevaikutusta ei ole.

Joka tapauksessa lain uudistaminen voisi olla paikallaan. Vaikka ajoneuvon konfiskaatiosta ei tulisikaan säännönmukaista seuraamusta liikennerikosten yhteydessä, on selvää, että tässä muodossa lakiin tarvitaan täsmennyksiä. *De lege ferenda* olisi kuitenkin liikenneturvallisuuden ja oikeusvarmuuden ja ennakoitavuuden näkökulmasta kaikkein johdonmukaisinta, jos ajoneuvon konfiskointi säädettäisiin säännönmukaiseksi seuraamukseksi. Tällöin olisi mahdollista tuomioistuimien päätösten luotettava vertailu, kun päätökset pohjaavat lainsäädäntöön, josta pystytään suoraan lukemaan seuraamukset, eikä tuomiota tarvitse pohjata tulkintaan siitä, mitä lainsäätäjällä on mahdollisesti tarkoittanut.

²⁹⁷ Ks. Ilta-Sanomien uutinen tapahtuneesta: Ilta-Sanomat: Tällainen on Euran kuolonkolarista epäilty mies – taustalla lukuisia rikostuomioita.