

Korkein oikeus

Ennakkopäätökset

Etusivu » Ennakkopäätökset » Ennakkopäätökset » KKO:2018:27

KKO:2018:27

Sakko - Sakkomääräys
Muutoksenhaku - Muutoksenhakuoikeus
Ennakkopäätösvalitus
Tieliikenteen sosiaalilainsäädännön rikkominen

Diaarinumero: R2017/347
Taltionumero: 735
Antopäivä: 9.4.2018
ECLI:FI:KKO:2018:27

Poliisi oli antanut A:lle sakkomääräyksen tieliikenteen sosiaalilainsäädännön rikkomisesta katsottuaan A:n ajoneuvon kuljettajana jättäneen käyttämättä pakolliseksi määrättyä ajopiirturia. Sakkomääräyksen mukaan A oli tunnustanut teon, hyväksynyt seuraamuksen, suostunut summaariseen menettelyyn sekä luopunut oikeudestaan suulliseen käsittelyyn.

A valitti sakkomääräyksestä sillä perusteella, että hänellä ei ollut ollut velvollisuutta käyttää ajopiirturia kysymyksessä olleessa ajossa. Korkein oikeus katsoi valituksessa esitetyn väitteeksi sakkomääräyksen perustumisesta väärään lain soveltamiseen, minkä vuoksi A:lla oli oikeus valittaa määräyksestä. Vrt. KKO:2018:29

Korkeimman oikeuden ratkaisusta ilmenevillä perusteilla A:lla katsottiin olleen velvollisuus käyttää ajopiirturia. Käräjäoikeuden päätös kumottiin ja sakkomääräys jätettiin voimaan.

L sakon ja rikesakon määräämisestä 35 §

Euroopan parlamentin ja neuvoston A (EY) N:o 561/2006 3 art, 13 art

TLL 105 a §

A ajoneuvojen käytöstä tiellä 7 § 1 mom e kohta

Sakkomääräys ja asian käsittely käräjäoikeudessa

Sakkomääräys

Poliisi antoi A:lle 23.1.2017 sakkomääräyksen, jonka mukaan hänelle oli määrätty tieliikenteen sosiaalilainsäädännön rikkomisesta 14 päiväsakkoa vastaava 364 euron sakkorangaistus. Sakkomääräyksen mukaan A ei ollut ajoneuvon kuljettajana käyttänyt pakolliseksi määrättyä ajopiirturia. Sakkomääräyksen mukaan A oli tunnustanut teon, hyväksynyt seuraamuksen ja päiväsakon rahamäärän määräytymisperusteen, suostunut summaariseen menettelyyn sekä luopunut oikeudestaan suulliseen käsittelyyn.

Valitus ja vastaus Länsi-Uudenmaan käräjäoikeudessa

A lausui käräjäoikeudelle 15.2.2017 toimittamassaan muutoksenhakemuksessa, ettei kyseisessä ajoneuvossa tarvinnut hänen työnantajansa poliisilta saaman suullisen tiedon mukaan käyttää lainkaan ajopiirturia, koska ajoneuvoa oli käytetty sähköverkon rakennustyössä. Ilman ajopiirturia oli mahdollista toimia 50 km säteellä työpisteestä, joka tässä tapauksessa oli sijainnut Lohjalla.

Syyttjä vaati ensisijaisesti, että valitus jätetään tutkimatta, koska A ei ollut valittanut sakon ja rikesakon määräämisestä annetun lain 35 §:ssä mainitulla perusteella. Toissijaisesti hän vaati, että valitus hylätään.

Käräjäoikeuden päätös 23.3.2017 nro 17/112458

Käräjäoikeus tutki valituksen ja hyväksyi sen.

Muutoksenhakuoikeuden osalta kärjäoikeus totesi, että sakkomääräyksestä voi sakon ja rikesakon määräämisestä annetun lain 35 §:n mukaan valittaa kärjäoikeuteen oikeudenkäymiskaaren 31 luvun 1 §:n mukaisten kanteluperusteiden eli sakon määräämisessä tapahtuneen menettelyvirheen ohella myös sillä perusteella, että määräys perustuu väärään lain soveltamiseen tai ettei epäilty tai asianomistaja ole antanut pätevästi lain 4 tai 5 §:ssä tarkoitettua suostumustaan. Tässä tapauksessa käsillä ei ollut menettelyvirhe eikä suostumusta rasittanut pätemättömyysperuste. Kärjäoikeus kuitenkin katsoi, että valitus voitiin tutkia väärää lain soveltamista tarkoittavan valitusperusteen nojalla.

Arvioidessaan vastaajan muutoksenhakuoikeuden laajuutta kärjäoikeus totesi sakon ja rikesakon määräämisestä annetun lain sanamuodon ja sen säätämiseen johtaneen hallituksen esityksen sekä lakivaliokunnan kannanottojen viittaavan siihen, ettei säännönmukainen muutoksenhaku sakkomenettelyssä tulisi kysymykseen näyttökysymyksen osalta, sillä näyttökysymys olisi tunnustamisen vuoksi asianmukaisesti arvioitu. Kärjäoikeus kuitenkin katsoi, että sakkomenettelyn summaarisuus ja menettelyyn liittyvät käytännön näkökohdat puolsivat muutoksenhakuoikeuden tulkitsemista pikemminkin laajasti kuin suppeasti. Summaarisen sakkomenettelyn erityispiirteenä on, ettei rikoksesta epäilty välttämättä yksittäistapauksessa sako- tustilanteessa ehdi tai muusta syystä tule ajatelleksi kaikkia sellaisia näkökohtia, jotka hänen mielestään voivat vaikuttaa teon rikosoikeudelliseen arviointiin tai rangaistuksen määräämiseen. Teon tunnusmerkistön mukaisuuden, oikeudenvastaisuuden ja tekijän syyllisyyden sekä muiden rikosoikeudellisen vastuun yleisten edellytysten ja rangaistuksen määräämiseen vaikuttavien seikkojen asianmukainen arviointi voi edellyttää myös sellaisten näyttökysymysten ratkaisua, joita ei ehkä lainkaan ole huomioitu sakkoa määrättäessä. Tästä syystä myös asiaan liittyvät näyttökysymykset tulisi voida avata muutoksenhaulla kärjäoikeuteen.

Myös painavat tuomioistuinlaitoksen toimintaan liittyvät tarkoituksenmukaisuusnäkökohdat puolsivat kärjäoikeuden mukaan asianosaisen laajaa muutoksenhakuoikeutta kärjäoikeuteen, koska muutoin vastaajalla ei olisi muuta oikeussuojakeino- na virheellisen ratkaisun korjaamiseksi kuin hakea tuomion purkamista Korkeimmalta oikeudelta. Kärjäoikeus totesi, että muutoksenhakujärjestelmä on epäjohdonmukainen, mikäli ylimääräisessä muutoksenhaussa voidaan vedota uuteen selvi- tykseen helpommin kuin säännönmukaisessa muutoksenhaussa. Oikeudenkäyntimenettelyn tehokkuus ja tarkoituksenmu- kaisuus puoltavat sitä, että virheet korjataan mahdollisimman aikaisessa vaiheessa ja normaalissa menettelyssä.

Edellä mainituilla perusteilla kärjäoikeus katsoi, että väärää lain soveltamista koskevaa sakon ja rikesakon määräämisestä annetun lain 35 §:n 1 momentin valitusperustetta oli perusteltua tulkita niin, että kyseisen lain mukaisessa menettelyssä sak- korangaistukseen tuomitulla henkilöllä on antamastaan suostumuksesta huolimatta oikeus saattaa ratkaisuun liittyvä näyttö- kysymys säännönmukaisen muutoksenhaun kautta tuomioistuimen harkittavaksi. Näin ollen kärjäoikeus tutki A:n valituk- sen.

Pääasiaratkaisun osalta kärjäoikeus totesi olevan riidatonta, että A:n kuljettamassa ajoneuvossa oli sakkomääräyksessä tarkoitettuna ajankohtana ollut asennettuna ajopiirturi, mutta se ei ollut ollut käytössä ja siitä olivat puuttuneet ajopiirturikie- kot. Kärjäoikeus katsoi selvitetyn, että ajoneuvoa oli käytetty tarkastusajankohtana ainoastaan sähköverkon kunnostus- ja rakennustöihin liittyvänä huoltoajoneuvona. Kärjäoikeus piti uskottavana todistajana kuullun A:n työnantajan edustajan ker- tomusta siitä, että Oulun poliisi oli ilmoittanut, ettei kyseisenlaisessa ajossa tarvinnut käyttää ajopiirturia. Selostettuaan ajo- piirturin käyttöön liittyviä kansallisia ja unionin oikeutta koskevia säännöksiä kärjäoikeus totesi, että A:n kuljettama ajoneu- vo näyttäisi jäävän ajopiirturin käyttövelvollisuutta koskevien säännösten soveltamisalan ulkopuolelle. Kärjäoikeus totesi A:n rangaistusvastuun edellyttävän tahallisuutta tai törkeää huolimattomuutta ja viittasi rikoslain 4 luvun 2 §:n kieltoerehdys- tä koskevaan säännökseen. Kärjäoikeus katsoi, ettei A:n syyksi voitu lukea sakkomääräyksessä kuvattua tekoa ja tuomita häntä tästä rangaistukseen. Näin ollen kärjäoikeus kumosi sakkomääräyksen.

Asian on ratkaissut kärjätuomari Kaarlo Hakamies.

Muutoksenhaku Korkeimmassa oikeudessa

Syyttäjälle myönnettiin valituslupa ennakkopäätösvalitukseen.

Valituksessaan syyttäjä vaati, että kärjäoikeuden päätös poistetaan ja A:n valitus jätetään tutkimatta. Mikäli valitus tutki- taan, A on tuomittava sakkomääräyksen mukaiseen rangaistukseen.

A ei antanut syyttäjän valituksen johdosta häneltä pyydettyä vastausta.

Korkeimman oikeuden ratkaisu

Perustelut

Valituksen tutkiminen

Asian tausta ja kysymyksenasettelu

1. Poliisi on 23.1.2017 antanut A:lle sakkomääräyksen, jonka mukaan tämä oli samana päivänä syylistynyt tieliikenteen sosiaalilainsäädännön rikkomiseen. Sakkomääräyksen mukaan A ei ollut kuljettajana käyttänyt pakolliseksi määrättyä ajopiirturia.
2. A on sakkomääräykseen tehdyn kirjauksen mukaan tunnustanut teon, hyväksynyt seuraamuksen ja päiväsakon rahamäärän määrätymisperusteiden, suostunut summaariseen menettelyyn sekä luopunut oikeudestaan suulliseen käsittelyyn.
3. A on valittanut saamastaan sakkomääräyksestä käräjäoikeuteen. Hän on perustellut muutoksenhakuaan sillä, että hän ei ole kyseisessä tilanteessa ollut velvollinen käyttämään ajopiirturia, koska hän oli työskennellyt sähköyhtiölle sähköverkon rakennustöissä, minkä lisäksi työskentely ilman ajopiirturia oli ollut mahdollista 50 kilometrin säteellä yrityksen Lohjalla sijainneesta työpisteestä.
4. Syyttäjä on katsonut, ettei valitusta A:n antama suostumus sekä sakon ja rikesakon määräämisestä annetun lain sanamuoto ja tarkoitus huomioon ottaen tule tutkia. Käräjäoikeus on kuitenkin katsonut, että mainitun lain 35 §:n 1 momentin säännöstä sakotetun muutoksenhakuoikeudesta on tulkittava niin, että sakotetulla on antamastaan suostumuksesta huolimatta oikeus saattaa myös asiaan liittyvä näyttökysymys tuomioistuimen tutkittavaksi. Päätöksessään käräjäoikeus on kuonnut sakkomääräyksen.
5. Korkeimmassa oikeudessa on syyttäjän valituksen johdosta ensiksi ratkaistavana kysymys siitä, onko A:lla ollut oikeus muutoksenhakemuksessaan vetoamallaan perusteella valittaa sakkomääräyksestä käräjäoikeuteen.

Muutoksenhaku sakkomääräykseen

6. Sakon ja rikesakon määräämisestä annetun lain (jäljempänä sakkomenettelylaki) 34 §:n 1 momentin mukaan sakkomääräykseen haetaan muutosta siten kuin mainitussa laissa säädetään. Lain 35 §:n 1 momentin mukaan oikeudenkäymiskaaren 31 luvun 1 §:ssä säädettyjen perusteiden lisäksi sakkomääräyksestä voidaan valittaa käräjäoikeuteen myös sillä perusteella, että määräys perustuu väärään lain soveltamiseen taikka rikkomuksesta epäilty tai asianomistaja ei ole pätevästi antanut 4 tai 5 §:ssä tarkoitettua suostumusta. Lain 36 §:ssä säädetään lisäksi mahdollisuudesta ylimääräiseen muutoksenhakuun oikeudenkäymiskaaren 31 luvussa mainituilla perusteilla.
7. Sakkomenettelylain 4 §:n 1 momentin mukaan asian käsitteleminen sakkomenettelylain mukaisessa menettelyssä edellyttää, että rikkomuksesta epäilty tunnustaa teon ja hyväksyy siitä määrättävän seuraamuksen sekä luopuu oikeudestaan suulliseen käsittelyyn ja suostuu asian ratkaisemiseen mainitun lain mukaisessa menettelyssä (epäillyn suostumus). Suostumuksen tiedustelemisen yhteydessä epäillylle on selostettava suostumuksen merkitys.
8. Sakkomenettelylain esitöissä katsottiin tarpeelliseksi säätää erikseen valitusperusteista sen vuoksi, että muutosta haetaan määräykseen, joka perustuu epäillyn tunnustamiseen sekä seuraamuksen ja asian sakkomenettelyssä käsittelemisen hyväksymiseen. Esitöiden mukaan oikeussuojatarpeen kannalta huomioon on otettava myös menettelyssä tutkittujen rikkomusten vähäisyys ja summaarisen prosessin erityispiirteet. Sakkomenettelyssä käsiteltävät rikosasiat ovat siinä määrin lieviä, että vakiintuneen tulkinnan mukaan tunnustus on riittävä näyttö syyksilukevaan ratkaisuun. Tältä osin valituksenalainen määräys perustuu siten lähtökohtaisesti näyttökysymyksen asianmukaiseen ratkaisuun, eikä perusteita hakea muutosta mainittuun kysymykseen ole. Lain esitöissä on kuitenkin todettu, etteivät valitusperusteet asiallisesti juuri rajoita mahdollisuutta hakea muutosta verrattuna täysin vapaaseen muutoksenhakuoikeuteen (HE 94/2009 vp s. 46 – 47).
9. Lakivaliokunta on hallituksen esityksestä antamassaan lausunnossa (LaVM 9/2010 vp) todennut, että sakkomenettelylain 35 §:n mukaisten valitusperusteiden ero tavalliseen muutoksenhakuun koskee näyttökysymystä. Suostumuksen vastaanottavan virkamiehen tulee varmistautua suostumuksen ja siihen kuuluvan tunnustuksen pätevyyydestä. Jos tunnustuksen pätevyyttä on aiheutta epäillä tai asia on näytön osalta epäselvä, tunnustuksen vastaanottamista tulee lykätä tai käsitellä asia tavanomaisessa rikosprosessissa.

Muutoksenhakuoikeuden arviointi tässä asiassa

10. Sakkomenettelylain 35 §:n sanamuodon mukaan sakkomääräyksestä voi valittaa käräjäoikeuteen ainoastaan rajoitetusti. Valitusperusteena kysymykseen tulevat vain oikeudenkäymiskaaren 31 luvun 1 §:n mukaiset kanteluperusteet, suostumuksen pätemättömyys taikka väärä lain soveltaminen. Toisin kuin käräjäoikeus on katsonut, muutoksenhakuoikeutta ei

voida lain sanamuodon ja tarkoituksen vastaisesti laajentaa koskemaan myös asiassa esitetyn näytön riitauttamista (ks. KKO 2018:29).

11. Kysymys siitä, voidaanko valitus ottaa muutoksenhakuasteessa tutkittavaksi ja mitkä seikat ovat muutoksenhaun kohteena, arvioidaan muutoksenhakijan muutoksenhaun määräajassa tekemän kirjallisen muutoksenhakemuksen perusteella. Nyt käsillä olevassa asiassa on siten arvioitavana kysymys siitä, onko A käräjäoikeudelle toimittamassaan muutoksenhakemuksessa vedonnut johonkin sakkomenettelylain 35 §:ssä säädetystä valitusperusteista. Tältä osin Korkein oikeus toteaa seuraavan.

12. A:lle on annettu sakkomääräys, koska hänen on katsottu rikkoneen ajopiirturin käyttöä koskevia velvollisuuksia tieliikennelain 105 a §:n tunnusmerkistön täyttävällä tavalla. Mainitun pykälän 1 momentin mukaan tieliikenteen sosiaalilainsäädännön rikkomisesta tuomitaan sakkorangaistukseen kuljettaja, joka tahallaan tai törkeästä huolimattomuudesta rikkoo ajoaikoja, taukoja, lepoaikoja, ajopiirturia tai ajopiirturikortteja koskevia tieliikennelain 92 a §:n 1 tai 2 kohdassa mainitun asetuksen (*ajo- ja lepoaika-asetus* tai *ajopiirturiasetus*) säännöksiä tai mainitun pykälän 3 kohdassa mainitun sopimuksen (*AETR-sopimus*) määräyksiä taikka tieliikennelain 92 f §:n 1 tai 2 momentin tai 92 j §:n 2 momentin säännöksiä.

13. A on käräjäoikeudelle toimittamassaan muutoksenhakemuksessa vaatinut sakkomääräyksen kumoamista edellä kohdassa 3 mainituilla perusteilla. A:n muutoksenhaku on tosiasiaa perustunut väitteeseen siitä, ettei hänen syykseen luettu menettely täytä tieliikennelain 105 a §:ssä rangaistavaksi säädetyn menettelyn tunnusmerkistöä.

14. Vakiintuneesti on katsottu, että väärä lain soveltaminen voi ilmetä jonkin oikeusohjeen virheellisenä tulkintana, relevantin oikeusohjeen ohittamisena tai väärän oikeusohjeen soveltamisena. Sakkomenettelylain esitöissä (HE 94/2009 vp s. 47) on todettu, että valitusperusteena kysymykseen tuleva väärä lain soveltaminen on merkityksellinen ennen muuta harkittaessa sitä, onko määräyksessä ratkaistu asianmukaisesti kysymys rikosoikeudellisesta vastuusta tai menettämis seuraamuksesta. Tämä valitusperuste on sanamuotonsa ja tarkoituksensa nojalla soveltamisalaltaan laajempi kuin ilmeisesti väärään lain soveltamiseen perustuva ylimääräisen muutoksenhaun peruste.

15. Ajopiirturin käyttövelvollisuus määräytyy edellä kohdassa 12 lausutun mukaisesti ajopiirturi- ja ajo- ja lepoaika-asetuksen sekä *AETR-sopimuksen* säännösten sekä niihin perustuvan kansallisen sääntelyn perusteella. Se, onko A edellä mainittujen säännösten nojalla ollut velvollinen käyttämään ajopiirturia, on ollut tieliikennelain 105 a §:n mukaan menettelyn rangaistavuuden edellytys. Mikäli ajopiirturin käyttövelvollisuutta ei ole ollut, tieliikenteen sosiaalilainsäädännön rikkomisen tunnusmerkistö ei täyty. Harkittavaksi on A:n väitteiden johdosta voinut tulla lisäksi se, voiko teon moitittavuus ja rangaistusvastuu poistua kieltoerehdystä koskevan rikoslain 4 luvun 2 §:n johdosta. Korkein oikeus toteaa, että myös kieltoerehdystä koskevan anteeksiantoperusteen tulkinnassa on kysymys lain soveltamista koskevasta ratkaisusta.

16. Rikoslain 3 luvun 1 §:n mukaan rikokseen syylliseksi saa katsoa vain sellaisen teon perusteella, joka tekohetkellä on laissa nimenomaan säädetty rangaistavaksi. Väite vastaajan tuomitsemisesta rangaistukseen muusta kuin laissa rangaistavaksi säädetystä menettelystä pitää sisällään väitteen ratkaisun perustumisesta väärään lain soveltamiseen. A on siten muutoksenhakemuksessaan vedonnut sakkomenettelylain 35 §:ssä mainittuun valitusperusteeseen.

17. Sakkomenettelylain mukaisessa summaarisessa menettelyssä, kuten vähäisissä rikosasioissa usein muutoinkin, syyksilukeminen perustuu lähtökohtaisesti pelkästään vastaajan tunnustamiseen. Tekoa, joka ei täytä rangaistavaksi säädetyn menettelyn tunnusmerkistöä, ei kuitenkaan rikoslain 3 luvun 1 §:n säännös huomioon ottaen voi tunnustamisesta huolimatta lukea vastaajan syyksi. Sakkomenettelylain 35 §:ssä on säädetty mahdollisuudesta hakea muutosta sakkomääräykseen suostumuksen antamisesta ja teon tunnustamisesta huolimatta tilanteessa, jossa sakkomääräys perustuu valittajan käsityksen mukaan väärään lain soveltamiseen. Sen vuoksi Korkein oikeus katsoo, että A:lla on sanotulla perusteella oikeus valittaa saamastaan sakkomääräyksestä.

Korkeimman oikeuden johtopäätös

18. Edellä mainituilla perusteilla Korkein oikeus katsoo, että A on muutoksenhakemuksessaan vedonnut seikkoihin, joiden johdosta käräjäoikeus on voinut ottaa valituksen tutkittavaksi sakkomenettelylain 35 §:n nojalla.

Pääasiaa koskeva ratkaisu

Kysymyksenasettelu ja riidattomat seikat

19. Asiassa on seuraavaksi ratkaistava se, onko A menettelyllään syyllistynyt tieliikennelain 105 a §:ssä rangaistavaksi säädettyyn tieliikenteen sosiaalilainsäädännön rikkomiseen.

20. Korkeimmassa oikeudessa on riidatonta, että A on ajoneuvon tarkastushetkellä työskennellyt X Oy:n palveluksessa Lohjalla sijaitsevalla sähköverkon rakennustyömaalla. X Oy on rakennus- ja maanrakennusyritys, joka tekee rakennustöihin liittyviä sähkötöitä. Se tekee myös sähköverkkojen korjaus- ja rakennustöitä, kuten sähkökaapeliä asentamista, ja sen toimipaikka on tarkastushetkellä ollut Oulussa. X Oy on tapahtuma-aikaan toiminut Y Oy -nimisen yhtiön alihankkijana. Y Oy on puolestaan toiminut urakoitsijana sähköverkon omistajalle Caruna Oy:lle. A:n kuljettaman, yli 3,5 tonnia painaneen kuorma-autoksi rekisteröidyn pakettiauton on omistanut Z Oy, jolta X Oy oli vuokrannut sen. Kyseisessä ajoneuvossa oli ollut ajopiirturi asennettuna, mutta se ei ollut ollut käytössä. Ajoneuvoa oli tarkastushetkellä käytetty huoltoautona sähköverkon rakennustöissä. Sillä oli kuljetettu polttoainetta, työkaluja, varaosia sekä muita koneiden huoltamisessa ja sähköverkon rakentamisessa tarvittavia tavaroita. Muuhun liikenteeseen sitä ei kysymyksessä olevana ajankohtana ollut käytetty.

Ajopiirturin käyttöä koskevat säännökset

21. Tieliikennelain 105 §:ssä on säädetty rangaistavaksi muun ohella tieliikennelain 92 a §:n 1 tai 2 kohdissa mainittujen asetuksen säännöksiä tai tieliikennelain 92 f §:n 1 momentin säännösten rikkominen.

22. Säännöksessä viitatuilla asetuksilla tarkoitetaan tieliikennelain 92 a §:n mukaan tieliikenteen sosiaalilainsäädännön yhdenmukaistamisesta annettua Euroopan parlamentin ja neuvoston asetusta (EY) N:o 561/2006 (ajo- ja lepoaika-asetus) sekä tieliikenteen valvontalaitteista annettua neuvoston asetusta (ETY) N:o 3821/85, joka on sittemmin korvattu Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksella (EU) N:o 165/2014 (ajopiirturiasetus). Uuden ajopiirturiasetuksen mukaan viittauksia kumottuun asetukseen on pidettävä viittauksena sen korvanneeseen ajopiirturiasetukseen.

23. Ajo- ja lepoaika-asetuksessa vahvistetaan maanteiden tavaraj- ja henkilöliikenteessä toimivien kuljettajien ajoaikoja, taukoja ja lepoaikoja koskevat säännöt. Ajopiirturiasetuksessa säädetään muun ohella ajopiirturin käyttövelvollisuudesta maantieliikenteessä.

Ajopiirturin käyttövelvollisuus

24. Tieliikennelain 92 e §:n mukaan kuljettajan on käytettävä ajopiirturia muun ohella niissä ajoneuvoissa, joissa se ajo- ja lepoaika-asetuksen ja ajopiirturiasetuksen mukaan on pakollista.

25. Ajopiirturiasetuksen 3 artiklan 1 kohdan mukaan ajopiirturia on käytettävä jäsenvaltiossa rekisteröidyissä ajoneuvoissa, joita käytetään maanteiden henkilö- tai tavaraliikenteessä ja joihin sovelletaan ajo- ja lepoaikoja koskevaa asetusta (EY) N:o 561/2006.

26. Ajo- ja lepoaikaa koskevan asetuksen 2 artiklan mukaan asetusta sovelletaan unionin alueella artiklassa säädetyin ajoneuvon massaa ja kuljetettavien henkilöiden määrää koskevin edellytyksin maanteiden henkilö- ja tavarakuljetuksiin. Asetuksen soveltamisalan kaikkia jäsenvaltioita koskevista poikkeuksista on säädetty asetuksen 3 artiklassa, sellaisena kun se on muutettu Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksella (EU) N:o 165/2014.

27. Ajo- ja lepoaika-asetuksen 3 artiklan a a) alakohdan poikkeuksen mukaan asetusta ei sovelleta tieliikenteeseen, jos ajoneuvon tai ajoneuvoyhdistelmän suurin sallittu massa on enintään 7,5 tonnia ja jos sitä käytetään kuljettajan työssään tarvitsemien materiaalien, laitteiden tai koneiden kuljettamiseen ja jos sitä käytetään enintään 100 kilometrin säteellä yrityksen toimipaikasta ja sillä ehdolla, että ajoneuvon kuljettaminen ei ole kuljettajan päätyö.

28. Ajo- ja lepoaika-asetuksen soveltamisalaa koskevien poikkeusten lisäksi jäsenvaltiot voivat myöntää vapautuksia ajopiirturin käyttövelvollisuudesta ajopiirturiasetuksen mahdollistamissa puitteissa. Vapautus voidaan ajopiirturiasetuksen 3 artiklan 2 kohdan mukaan myöntää muun ohella ajo- ja lepoaikadirektiivin 13 artiklan 1 kohdassa tarkoitetuille ajoneuvoille. Kyseisen kohdan h alakohdan mukaan vapautus voidaan myöntää muun ohessa sähkölaitosten toiminnassa käytettävillä ajoneuvoilla harjoitettavaan liikenteeseen, jos tällaiset poikkeukset eivät vaaranna asetuksen 1 artiklassa asetettujen tavoitteiden saavuttamista.

29. Suomessa kansallisista poikkeuksista ajopiirturin käyttövelvollisuuteen on säädetty tieliikennelain 92 f §:n 3 momentin nojalla ajoneuvojen käytöstä tiellä annetussa asetuksessa. Sen 7 §:n 1 momentin e kohdan mukaan ajo- ja lepoaika-asetuksen 5 – 9 artiklaa ei tarvitse noudattaa eikä ajopiirturia käyttää muun ohella ajoneuvossa, jota käytetään sähkölaitoksen toiminnassa.

Toimipaikan läheisyyteen liittyvä poikkeussäännös

30. A on edellä kohdassa 3 kerrotulla tavalla katsonut olleensa sakkomääräyksen tarkoittamassa ajossa vapautettu ajopiirturin käyttövelvollisuudesta ensinnäkin sillä perusteella, että ajoneuvoa oli käytetty 50 kilometrin alueella yrityksen silloisesta Lohjalla sijainneesta työpisteestä.

31. Ajo- ja lepoaika-asetuksen soveltamisalan ulkopuolelle on edellä mainituilla edellytyksillä asetuksen 3 artiklan a alakohdan a a) alakohdassa rajattu muun ohessa ajoneuvot, joita käytetään kuljettajan työssään tarvitsemien materiaalien, laitteiden tai koneiden kuljettamiseen enintään 100 kilometrin säteellä yrityksen toimipaikasta ja edellyttäen, että kysymyksessä ei ole kuljettajan päätyö.

32. Toimipaikan käsitettä ei ole määriteltä ajo- ja lepoaika-asetuksessa. Unionin tuomioistuin on kuitenkin Smit Reizen -ratkaisussaan (tuomio 29.4.2010, Smit Reizen, C-124/09, EU:C:2010:238) tulkinnut toimipaikan käsitettä tuolloin voimassa olleiden ajo- ja lepoaikoja sekä ajopiirtureita koskevien Neuvoston asetusten N:o 3820/85 ja N:o 3821/85 osalta. Tuomioistuin totesi ratkaisussaan, että toimipaikka oli määriteltävä paikaksi, josta käsin kuljettaja konkreettisesti työskenteli, eli kuljetusyrityksen tiloiksi, joista hän säännöllisesti lähti hoitamaan työtehtäviään ja joihin hän palasi työtehtäviensä hoitamisen jälkeen tavanomaisten työtehtäviensä hoitamisen puitteissa, jollei työnantaja ollut antanut erityisiä ohjeita. Unionin tuomioistuinten mukaan kansallisen tuomioistuimen tuli arvioida kaikkien tosiseikkojen perusteella, missä se paikka sijaitsee, josta käsin kyseessä olevat kuljettajat tavanomaisesti työskentelevät (kohdat 29 – 30).

33. Korkein oikeus toteaa, että vaikka edellä mainittu ratkaisu koskee nyt jo kumottuja tässä asiassa sovellettavaksi tulevia asetuksia edeltäviä säädöksiä, on unionin tuomioistuimen ratkaisusta saatavissa johtoa siihen, mitä toimipaikan käsitteellä ajo- ja lepoaikasäännösten yhteydessä tarkoitetaan. Korkein oikeus katsoo, että näiden säädösten tarkoitus ja unionin tuomioistuimen ratkaisussa todettu huomioon ottaen, epäselvyyttä toimipaikan käsitteen tulkinnasta ei tässä yhteydessä ole. X Oy:n toimipaikka on sijainnut Oulussa. Esillä olevan kaltaista tilapäistä sähköverkon rakennustyömaan asemapaikkaa ei voida pitää asetuksessa tarkoitettuna toimipaikkana siinäkään tapauksessa, että työ samalla alueella kestäisi vähäistä pidemmän ajan. Tämän johdosta edellä selostettu toimipaikan läheisyyteen liittyvä poikkeussäännös ei siten tule sovellettavaksi.

Sähkölaitoksen toimintaan liittyvä poikkeussäännös

34. Sähkölaitoksen toiminnassa käytettävät ajoneuvot on edellä selostetulla tavalla tietyin edellytyksin vapautettu velvollisuudesta käyttää ajopiirturia ajoneuvojen käytöstä tiellä annetun asetuksen 7 §:n 1 momentin e kohdan nojalla. A on katsonut olevansa rangaistusvastuusta vapaa sillä perusteella, että hänen ajonsa on liittynyt sähköverkon rakennustyöhön. Syyttäjä on puolestaan katsonut A:n olleen velvollinen käyttämään ajopiirturia kysymyksessä olleessa ajossa, koska sähkölaitos ei omistanut kyseistä ajoneuvoa.

35. Ajoneuvojen käytöstä tiellä annetun asetuksen 7 §:n 1 momentin e kohdan poikkeussäännös perustuu ajo- ja lepoaika-asetuksen 13 artiklan 1 kohdan h alakohdassa sekä ajopiirturiasetuksen 3 artiklan 2 kohdassa jäsenvaltioille säädettyyn mahdollisuuteen myöntää yksittäistapauksittain poikkeuksia asetusten soveltamisesta. Ajo- ja lepoaika-asetuksessa on lisäedellytyksenä mainittu, etteivät poikkeukset saa vaarantaa asetuksen tavoitteiden saavuttamista.

36. Korkein oikeus toteaa, että kansallisessa laissa voidaan poiketa ajo- ja lepoaika-asetuksesta vain siltä osin kuin unionin asetus sen mahdollistaa. Tieliikenneasetuksen poikkeusta on siten tulkittava mahdollisimman pitkälle siten, ettei poikkeuksen soveltamisala ulotu muihin tilanteisiin tai laajemmalle kuin unionin asetuksessa on tarkoitettu. Sääntelyn lähtökohtana on, että yli 3,5 tonnia painavan ajoneuvon kuljettaja on ajossaan velvollinen käyttämään ajopiirturia.

37. Kysymys siitä, mitä menettelyä on pidettävänä sähkölaitoksen toimintaan liittyvänä, ei ole ollut esillä unionin tuomioistuimessa. Tuomioistuin on kuitenkin lukuisissa ajopiirturin käyttöä koskeneissa ratkaisuissaan todennut, ettei poikkeussäännöksiä voida tulkita niin, että niiden vaikutukset ulottuisivat yli sen, mikä on tarpeen niiden etujen suojaamiseksi, jotka poikkeuksilla on tarkoitus taata. Poikkeusten ulottuvuus on lisäksi määriteltävä ottamalla huomioon kyseessä olevan säännösten tavoitteet eli kilpailun edellytysten yhdenmukaistaminen tieliikenteessä sekä tällä alalla työskentelevien henkilöiden työolojen ja liikenneturvallisuuden parantaminen (ks. esim. tuomio 25.6.1992, British Gas, C-116/91, EU:C:1992:277, 12 kohta; tuomio 21.3.1996, Goupil, C-39/95, EU:C:1996:127, 8 kohta; tuomio 21.3.1996, Mrozek ja Jäger, C-335/94, EU:C:1996:126, 9 kohta; tuomio 17.3.2005, Raemdonck ja Raemdonck-Janssens, C-128/04, EU:C:2005:188, 19 kohta; tuomio 28.7.2011, Seeger, C-554/09, EU:C:2011:523, 33 kohta sekä tuomio 3.10.2013, Lundberg, C-317/12, EU:C:2013:631, kohta 20 ja 30 – 31). Asetuksen tavoitteet ilmenevät erityisesti velvoitteesta varustaa lähtökohtaisesti tiekuljetukseen käytettävät ajoneuvot hyväksytyllä ajopiirturilla, jonka avulla voidaan valvoa kuljettajien ajo- ja lepoaikojen noudattamista.

38. Mainitussa British Gas -ratkaisussa oli kysymys siitä, miten ajo- ja lepoaikoja tuolloin säännelleessä tieliikenteen sosiaalilainsäädännön yhdenmukaistamisesta annetun neuvoston asetuksen (ETY) N:o 3820/85 4 artiklan 6 kohdassa käytettyä

käsitettä "kaasulaitoksen toiminnassa" tuli tulkita. Tuomioistuinin totesi ratkaisussaan, että artiklassa mainitut poikkeukset perustuivat kysymyksessä olevien palveluiden yleishyödylliseen luonteeseen (kohta 13). Se katsoi, että käsillä olevaa poikkeussäännöstä tuli tulkita siten, että ajopiirturin käyttövelvollisuudesta voitiin poiketa vain niiden ajoneuvojen kohdalla, joita käytettiin kyseisenä ajankohtana täysin ja yksinomaan kaasun tuotantoon, siirtoon tai jakeluun taikka tätä varten välttämättömien laitosten kunnossapitoon liittyviin kuljetuksiin. Muunlainen tulkinta olisi vaarantanut kilpailun olosuhteiden yhdenmukaistamisen ja kilpailua potentiaalisesti vääristävien epäkohtien torjumisen sekä työntekijöiden työolojen ja liikenneturvallisuuden parantamisen tavoitteiden toteutumisen (kohdat 15 ja 16).

39. Kohdassa 37 mainitussa Mrozek ja Jäger -ratkaisussa oli puolestaan kysymys siitä, mitä tarkoitettiin asetuksen (ETY) N:o 3820/85 4 artiklan 6 kohdassa ajopiirturin käyttövelvollisuudesta vapautetulla jätteiden keruuseen ja kuljetukseen tarkoitettulla ajoneuvolla. Tuomioistuinin toisti British Gas -ratkaisussa julkituomiaan harkintaperusteita ja totesi, että asetuksen tavoitteet ja erityisesti liikenneturvallisuuden parantamista koskeva tavoite huomioon ottaen käsitteen "jätteiden keruu" oli tulkittava tarkoittavan ainoastaan jätteiden keruuta siitä paikasta, jonne ne oli jätetty. Tätä varten käytetyt ajoneuvot liikkuvat rajoitetulla alueella ja liikkuminen oli kestoltaan lyhytaikaista, joten kuljetus oli keruuseen nähden toissijaista (kohta 12). Ajoneuvojen kuuluminen poikkeuksen soveltamisalaan ei välttämättä edellyttänyt sitä, että ne olisivat välittömästi olleet viranomaisten käytössä, vaan poikkeus saattoi koskea myös yksityisiä yrityksiä, jotka huolehtivat viranomaisten valvonnassa yleishyödyllisistä palveluista (kohta 15).

40. A. Karuse -ratkaisussa (tuomio 13.3.2014, A. Karuse, C-222/12, EU:C:2014:142) unionin tuomioistuinin totesi, että nykyisen ajo- ja lepoaika-asetuksen 13 artiklan 1 kohdan h alakohdassa käytettyä käsitettä "ajoneuvot, joita käytetään teiden kunnossapidossa" oli tulkittava siten, että sen soveltamisalaan kuuluivat ajoneuvot, jotka kuljettivat materiaalia teiden kunnossapitotöiden paikalle edellyttäen, että kuljetus liittyi täysin ja yksinomaan mainittujen töiden suorittamiseen ja oli niihin nähden toissijaista toimintaa. Jotta soran kuljettaminen olisi vain toissijaista suhteessa teiden kunnossapitotöihin, kyseistä ajoneuvoa olisi käytettävä suoraan soran levittämiseen teiden rikkoutuneille osille. Sitä vastoin teiden kunnossapitoon tarkoitetun soran pelkän kuljettamisen ei voitu katsoa kuuluvan poikkeuksen soveltamisalaan (kohdat 35 – 36). Tuomioistuinin totesi lisäksi, että vain ajoneuvot, joiden liikkuminen on ajallisesti ja paikallisesti rajoitettua, voitiin vapauttaa velvollisuudesta olla varustettu ajopiirturilla ilman, että loukattaisiin työolojen ja liikenneturvallisuuden parantamista koskevia asetuksen tavoitteita (kohta 40).

41. Korkein oikeus toteaa edellä todetusta unionin tuomioistuimen oikeuskäytännöstä ilmenevän, ettei ratkaisevaa merkitystä ole annettava sille, kuka on ajoneuvon omistaja. Merkitystä on pikemminkin sillä, millaisessa toiminnassa kuljetus suoritetaan. Unionin tuomioistuimen oikeuskäytännöstä ilmenee, että kaikissa unionin asetusten sallimissa kansallisissa poikkeuksissa on kysymys yleishyödyllisistä, palvelujen luonteeseen perustuvista poikkeuksista. Unionin tuomioistuinin on tulkinnut poikkeuksia suppeasti rajaten poikkeusten soveltamisalan kunkin poikkeuksen tarkoittaman tehtävän varsinaiseen sisältöön ja luonteeseen.

42. Tieliikenneasetuksen poikkeussäännöksen sanamuoto "sähkölaitoksen toiminnassa" vastaa asetusten suomenkielistä sanamuotoa. Asetuksen ranskankielisessä tekstissä on käytetty ilmaisua "véhicules utilisés dans le cadre des activités liées au service de l'électricité". Englanninkielisessä tekstissä on käytetty ilmaisua "vehicles used in connection with electricity maintenance services". Saksankielisessä astuksessa käytetään ilmaisua "Fahrzeuge, die von den zuständigen Stellen für Elektrizitätsversorgung". Ruotsinkielisessä käytetään ilmaisua "fordon som används i samband med underhåll av elanläggningar". Mainitut asetusten kieliversiot viittaavat suomenkielistä termiä "sähkölaitoksen toiminnassa" selkeämmin yksinomaan sähköverkon käyttöön ja kunnossapitoon liittyvään toimintaan.

43. Korkein oikeus katsoo, että Suomen kansallisessa laissa rajattua poikkeusta on unionin tuomioistuimen oikeuskäytäntö huomioon ottaen tulkittava siten, että se koskee yksinomaan sähköyhtiön varsinaista päivittäistä sähköverkon käyttöön ja kunnossapitoon liittyvää toimintaa.

44. A on muutoksenhakemuksessaan käräjäoikeudelle todennut toimineensa tapahtuma-aikaan sähköverkon rakennustöissä Lohjalla, mihin työhön nyt kysymyksessä oleva kuljetus on liittynyt. Korkein oikeus katsoo, ettei A:n uuden sähköverkon rakentamiseen liittyvää kuljetusta käsillä olleissa olosuhteissa ole perusteltua pitää ajo- ja lepoaika-asetuksen 13 artiklan 1 kohdan h alakohdassa ja ajoneuvojen käytöstä tiellä annetun asetuksen 7 §:n 1 momentin e kohdassa tarkoitettua tavalla sähkölaitoksen toimintaan liittyvänä. Päinvastainen tulkinta olisi omiaan vaarantamaan ajo- ja lepoaikasäännöksen tavoitteet.

Korkeimman oikeuden johtopäätös

45. Edellä lausutuilla perusteilla Korkein oikeus katsoo, että A on käsillä olleissa olosuhteissa ollut velvollinen noudattamaan ajopiirturin käyttöä koskevia säännöksiä. Asiassa ei ole ilmennyt perusteita vapauttaa A:ta rangaistusvastuusta rikoslain kieltoerehdystä koskevan 4 luvun 2 §:n nojalla.

46. A:n on katsottava laiminlyödessään ajopiirturin käytön menetelleen tieliikennelain 105 a §:ssä rangaistavaksi säädetyllä tavalla ja siten syylistyneen tieliikenteen sosiaalilainsäädännön rikkomiseen. Käräjäoikeuden päätös on näin ollen kumottava.

Päätöslauselma

Käräjäoikeuden päätös kumotaan.

Länsi-Uudenmaan poliisilaitoksen 23.1.2017 A:lle antama sakkomääräys jää siten pysyväksi.

Asian ovat ratkaisseet oikeusneuvokset Gustav Bygglin, Soile Poutiainen, Pekka Koponen, Tuula Pynnä ja Tatu Leppänen. Esittelijä Paula Jutila.

Julkaistu 9.4.2018 Päivitetty 18.5.2018