

# **Miten vakava piittaamattomuus on esiintynyt Järvenpään vuoden 2018 ajokieltopäätöksissä?**

Vakava piittaamattomuus liikenneturvallisuutta kohtaan ajokiellon perusteena; Ajokieltoprosessin kulku

Eemil Tuukkanen

11/2019

## Tiivistelmä

Tekijä	Tutkinto
Eemil Tuukkanen	Poliisi (AMK)
Julkaisun nimi	Julkisuusaste
Miten vakava piittaamattomuus on esiintynyt Järvenpään vuoden 2018 ajokieltopäätöksissä?	Julkinen
Ohjaajat	Opinnäytetyön muoto
Tuominen Matti & Tuominen Petri	Kvantitatiivinen opinnäytetyö
<b>Tiivistelmä</b> <p>Poliisi määräsi vuonna 2018 yhteensä 17 943 määräaikaista ajokieltoa, koska kuljettaja syyllistyi vakavaan piittaamattomuuteen liikenneturvallisuutta kohtaan. Ajokiellon määrääminen siirtyi tuomioistuimelta poliisille 1.6.2019, jonka jälkeen kaikki ajokieltopäätökset tehdään poliisin toimesta.</p> <p>Opinnäytetyössä tarkastellaan, miten ajokieltoprosessi etenee vakavan piittaamattomuuden osalta poliisin lupahallinnossa ja mitä asioita poliisi ottaa huomioon, kun ajokiellon pituutta mietitään.</p> <p>Opinnäytetyössä tehtiin tutkimus, johon perusjoukoksi valikoitui Järvenpään poliisilaitoksen vuoden 2018 ajokieltopäätökset, joissa päätöksen kohteena oli vakava piittaamattomuus liikenteessä. Kyseisiä ajokieltopäätöksiä oli yhteensä 297. Tutkimus osoitti, että suurin osa tekoon syyllistyneistä oli miehiä ja nuoria kuljettajia. Lisäksi asianmukaisella vastineella ajokiellon pituutta laskettiin yhdellä tai kahdella viikolla.</p> <p>Tutkimuksen avulla saatiin myös selville, miten vakavaan piittaamattomuuteen voi syyllistyä. Yleisin syy oli ylinopeus, mutta muitakin tekotapoja selvisi runsaasti. Jotta vakava piittaamattomuus voi toteutua, täytyy teon lukeutua liikenneturvallisuuden vaarantamisen kärkipäähän.</p>	
Sivumäärä	Tarkastuskuukausi ja -vuosi
40	marraskuu 2019
Avainsanat	
Ajokielto, ajokieltoprosessi, liikenne, ajokorttilaki, hallintolaki, vakava piittaamattomuus	

## SISÄLLYS

<b>1 JOHDANTO .....</b>	<b>2</b>
<b>2 LAINSÄÄDÄNTÖ .....</b>	<b>3</b>
2.1 Liikenneturvallisuuden vaarantaminen .....	4
2.2 Törkeä liikenneturvallisuuden vaarantaminen .....	6
2.3 Ajokielto .....	7
2.4 Väliaikainen ajokielto.....	8
2.5 Määräaikainen ajokielto .....	10
2.6 Vakavan piittaamattomuuden määritelmä.....	11
<b>3 AJOKIELLON KÄSITTELY.....</b>	<b>13</b>
3.1 Ajokiellon eteneminen ja selvityspyyntö .....	14
3.2 Ajokiellon kesto .....	18
<b>4 TUTKIMUKSEN TOTEUTUS .....</b>	<b>21</b>
<b>5 TUTKIMUKSEN TULOKSET .....</b>	<b>23</b>
5.1 Sukupuolijakauma .....	24
5.2 Ikäjakauma .....	25
5.3 Ajokiellon syy .....	26
5.4 Ylinopeudet .....	28
5.5 Selvitykset ajokielloista.....	30
<b>6 POHDINTAA .....</b>	<b>32</b>
6.1 Iän vaikutus .....	33
6.2 Vakavan piittaamattomuuden tunnusmerkistö .....	35
6.3 Työn luotettavuus ja arviointi.....	37
<b>LÄHTEET .....</b>	<b>39</b>

## 1 JOHDANTO

Opinnäytetyön tarkoituksena on tutkia, miten vakava piittaamattomuus esiintyy liikenteessä ja miten siihen voi syyllistyä. Vakavaa piittaamattomuutta ei ole tarkasti määritelty laissa, mikä tekee siitä hyvin tulkinnanvaraisen. Opinnäytetyö on toteutettu kvantitatiivisena tutkimuksena, jossa on hyödynnetty vuoden 2018 ajokieltopäätöksiä, jotka on tehty Järvenpään poliisiasemalla. Järvenpään poliisiasemalla oli 297 ajokieltopäätöstä vuodelta 2018, joista kirjasin ylös oleellimmat tiedot, ja niistä saaduilla tiedoilla muodostin erilaisia tilastoja, jotka ilmenevät opinnäytetyön myöhemmässä vaiheessa. Tutkimuksen toteutukseen on saatu tutkimuslupa Itä-Uudenmaan poliisilaitokselta.

Opinnäytetyössä käydään läpi myös ajokieltoprosessi siitä hetkestä lähtien, kun henkilö on syyllistynyt tekoon, mikä täyttää vakavan piittaamattomuuden tunnusmerkistön liikenneturvallisuutta kohtaan aina siihen asti, kun ajo-oikeus palautuu ajo-oikeuden haltijalle. Ajokieltoprosessi on hyvin samanlainen muissakin rikosperusteisissa ajokielloissa, kuten kulkuneuvon kuljettamisessa oikeudetta ja toistuvissa liikennesrikoksissa ja -rikkomuksissa, joten tätä opinnäytetyötä voidaan soveltaa myös näissä tapauksissa.

Rikoksen tutkinta ja ajo-oikeus päätöksen tekeminen hajaantuvat erilleen rikoksen jälkeen. Poliisin lupahallinto keskittyy pelkästään ajokiellon käsittelyyn, kun taas epäilty rikos tutkitaan rikostorjuntasektorilla täysin omana prosessina. Lupahallinto voi ottaa ajokiellon käsittelyyn vasta silloin, kun rikoksesta on tehty ratkaisu, mutta ratkaisun ei tarvitse olla lainvoimainen. Yleensä ratkaisun tekee syyttäjä tai tuomioistuin.

Opinnäytetyön aihe syntyi, kun olin harjoittelun aikana liikennesektorin kierrolla, jolloin annoin ensimmäisen väliaikaisen ajokiellon ajoneuvon kuljettajalle perustuen vakavaan piittaamattomuuteen liikenneturvallisuutta kohtaan. Ajokieltoa antaessani kuljettajana ollut henkilö alkoi tiedustelemaan, miten ajokieltoprosessi etenee ja millaisia toimenpiteitä hänen pitää asian tiimoilta tehdä. En oikein osannut vastata kuljettajan kysymyksiin, joten hetken mietinnän jälkeen ajattelin, että aiheesta voisi tehdä opinnäytetyön, mikä palvelee sekä siviilejä, että poliiseja, jos kyseinen ajokielto tulee joskus eteen.

Lasse Pääkkönen on tehnyt opinnäytetyön poliisin määräämästä ajokiellosta vertailevalla tutkimuksella toistuvien rikkeiden osalta. Pääkkönen on käynyt työssään hyvin lyhyesti läpi, miten ajokielto etenee toistuvissa liikenerikoksissa. Juha Tökkäri on taas tehnyt opinnäytetyön rattijuopumusten ja törkeiden liikenneturvallisuuksien vaarantamisten ajokieltoprosessista. Tökkärin opinnäytetyö on tehty ennen 1.6.2019, jolloin kyseiset ajokiellot käsiteltiin vielä tuomioistuimessa, mutta nykyään poliisi käsittelee myös näiden rikoksien ajokiellot. Tämän takia paneudun tarkemmin poliisin suorittamaan ajokieltoprosessiin ja siihen, miten vakava piittaamattomuus esiintyy liikenteessä.

## 2 LAINSÄÄDÄNTÖ

Poliisin tehtävät perustuvat voimassa olevaan lakiin.

Poliisilaki 1 luku, 1 §, 1 momentti:

*Poliisin tehtävänä on oikeus- ja yhteiskuntajärjestyksen turvaaminen, yleisen järjestyksen ja turvallisuuden ylläpitäminen sekä rikosten ennalta estäminen, paljastaminen, selvittäminen ja syyteharkintaan saattaminen. Poliisi toimii turvallisuuden ylläpitämiseksi yhteistyössä muiden viranomaisten sekä yhteisöjen ja asukkaiden kanssa ja huolehtii tehtäviinsä kuuluvasta kansainvälisestä yhteistyöstä.*

Poliisin tehtäväksi on yllä olevan lakitekstin mukaan lueteltu yleisen järjestyksen ja turvallisuuden ylläpitäminen. Heikki Ihalaisen mukaan (2005, 17-18) liikenneturvallisuus kuuluu ehdottomasti tähän kategoriaan, joten poliisilla on lain suoma oikeus ja velvollisuus suorittaa liikenteen valvontaa. Liikenteenvalvonta on todettu hyväksi keinoksi parantamaan liikenneturvallisuutta ja ilman poliisin suorittamaa valvontaa voisi liikenne olla paljon vaarallisempi paikka. Kansalaiset ovat tietoisia, että poliisi valvoo liikennettä ja kiinnijäämisriski on aina olemassa, jos liikennesääntöjä rikotaan. Ilman kiinnijäämisriskiä liikennesääntöjen rikkominen olisi varmasti paljon yleisempää. Liikenteenvalvonta on myös taloudellista toimintaa, sillä Helminen ym. kertovat (2012, 224), että ”tutkimusten mukaan jokainen liikennevalvontaan käytetty euro saadaan kolminkertaisena hyötynä takaisin mm. säästyneinä onnettomuuskustannuksina”.

Kansalaiset arvostavat poliisin suorittamaa liikenneturvallisuuden valvontaa ja pitävät sitä tärkeänä osana poliisin työssä. Poliisille tulee paljon liikenteenvalvontapyyntöjä, jossa ihmiset pyytävät poliisia valvomaan alueita, jossa he kokevat olevan paljon liikenteen häiriökäyttäytymisiä ja poliisi pyrkii parhaansa mukaan toteuttamaan kansalaisten toiveita.

Poliisin liikenteen valvonta pohjautuu valtioneuvoston periaatepäätöksen visioon. Vision pääperiaate on, että kukaan ei kuole tai loukkaannu vakavasti liikenteessä (Valtioneuvoston periaatepäätös 2016). Visioon pääsyn pyrkimiseksi liikenneturvallisuutta valvovat sekä liikennesektorin, että valvonta- ja hälytyssektorin partiot omalla toiminnallaan. Liikennesektorin partioiden painopiste on selvästi liikennevalvonnan puolella ja valvonta- ja hälytyssektorin partiot tukevat toimintaa parhaansa mukaan. Täytyy kuitenkin pitää mielessä, että valvonta- ja hälytyssektorin päätehtävänä on hälytystehtävien hoitaminen.

Poliisin valvonnan painopisteet keskittyvät nopeusvalvontaan, päihtyneiden kuljettajien valvontaan, raskaan liikenteen valvontaan, sekä niin sanottuihin riskikuljettajiin (Poliisi [1] 2019). Nopeusvalvontaan ja päihtyneiden kuljettajien valvontaan panostetaan sen takia, koska he aiheuttavat ylivoimaisesti suurimman osan liikenneonnettomuuksista, joten poliisin kohdennetulla valvonnalla resursseja käytetään mahdollisimman tehokkaasti. Tämän lisäksi eurooppalaisten tutkimusten mukaan erityisesti ylinopeus ja päihtyneenä ajaminen ovat yleisimmät liikennekuolemien aiheuttajat (Helminen ym. 2012, 226). Raskasta liikennettä valvotaan siksi, että yleensä raskaan liikenteen onnettomuuksissa on suurempi riski loukkaantua vakavasti, sillä ajoneuvon massa on suurempi kuin muissa ajoneuvoissa. Riskikuljettajiin kannattaa myös resursoida valvontaa, koska heidän voidaan olettaa syyllistyvän liikennesrikkomuksiin useammin kuin muut. Liikenneturva määrittelee julkaisussaan (2016) riskikuljettajaksi sellaisen henkilön, joka syystä tai toisesta syyllistyy muita kuljettajia useammin liikenteessä tapahtuviin rikoksiin.

## 2.1 Liikenneturvallisuuden vaarantaminen

Rikoslaki 23 luvun 1 §:

*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.*

Liikenneturvallisuuden vaarantaminen luokitellaan liikennesrikoksiin, ja liikennesrikokset ovat kaikki vaarantamisrikoksia (Tolvanen 1999, 4). Liikenneturvallisuuden vaarantamisen tunnusmerkistön täyttyminen ei siis edellytä konkreettista vaaraa eli sitä, että toisen turvallisuutta on oikeasti vaarannettu. Liikenneturvallisuuden vaarantamisesta ei voi kuitenkaan

tuomita pelkästään sen takia, että liikennesääntöjä on rikottu. RL 23:1 puhutaan käsitteestä ”on omiaan aiheuttamaan vaaraa”, minkä pitää täyttyä, jotta teon tunnusmerkistö voi toteutua. ”On omiaan aiheuttamaan vaaraa” on abstraktia vaarantamista, jossa tarkastellaan teon vaarallisuutta. Teossa pitää voida sanoa jälkikäteen, että vahinko olisi voinut käytännössä tapahtua (Lappi-Seppälä ym. 2008, 572). Ylinopeutta voidaan pitää yhtenä tekijänä, mikä toteuttaa abstraktin vaaran, koska mitä yleisimmin on mahdollista sanoa, että ylinopeus olisi voinut johtaa johonkin onnettomuuteen. Tuominen kuvaa (2010, 213), että liikenneturvallisuuden vaarantamisesta voidaan rangaista vain silloin, jos toisen henkilön turvallisuutta vaarannetaan. Jos teko ei aiheuta muille kuin itselle vaaraa, ei liikenneturvallisuudesta voida tuomita. Esimerkiksi moottoripyörällä ajaminen ilman suojakypärää aiheuttaa pelkästään kuljettajalle vaaran. Tällöin kyseeseen ei tule liikenneturvallisuuden vaarantaminen, koska muut henkilöt eivät ole vaaran alueella, mutta kuljettaja saa silti sakon liikenneriikkomuksesta.

Lappi-Seppälä ym. kirjoittaa kirjassaan (2008, 572), että ”abstraktiseen vaaraan viittaa se, että tekijä on epätietoinen jostakin vaaran arvosteluun vaikuttavasta olosuhteesta ja luottaa hyvään onneensa”. Esimerkiksi, jos kuljettaja oikaisee mutkassa ja huomaa jälkikäteen, ettei autoa tullut vastaan, on teko silti ollut omiaan aiheuttamaan vaaraa, koska kuljettaja ei voinut tietää varmuudella, ettei vastaantulevaa liikennettä ollut juuri sillä hetkellä. Mikäli onnettomuuden mahdollisuus on vähäinen ja teko ei ole omiaan aiheuttamaan vaaraa toisen turvallisuudelle, voidaan tekijä tuomita vastaavasti TLL 103 §:n liikenneriikkomuksesta, jonka seurauksena on sakkorangaistus.

Tolvanen on maininnut (2010, 216), että ”liikenneturvallisuuden vaarantamiseen voivat periaatteessa syyllistyä kaikki tienkäyttäjät”. Tienkäyttäjiksi ovat kaikki kuljettajat, matkustajat ja jalankulkijat. Jalankulkija voi syyllistyä liikenneturvallisuuden vaarantamiseen, jos hän kävelee punaisia päin ja häntä lähestyvä ajoneuvo joutuu väistämään siten, että ajoneuvo törmää toiseen ajoneuvoon. Polkupyöräilijä voi taas syyllistyä liikenneturvallisuuden vaarantamiseen, jos hän ajaa liian lujaa jalankulkijoille tarkoitettulla väylällä ja jalankulkijat joutuvat väistämään pyöräilijää onnettomuuden välttämiseksi. Liikenneturvallisuuden vaarantamiseen on kuitenkin hyvin harvinaista syyllistyä muiden, kuin ajoneuvojen kuljettajien.

## 2.2 Törkeä liikenneturvallisuuden vaarantaminen

Törkeä liikenneturvallisuuden vaarantaminen tulee kyseeseen rikoslain 23 luvun 2 §:n mukaan, jos moottorikäyttöisen ajoneuvon 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

Törkeässä liikenneturvallisuuden vaarantamisessa teon on oltava omiaan aiheuttamaan vakavaa vaaraa toisen hengelle tai terveydelle ja siitä tuomitaan vähintään 30 päiväsakon rangaistukseen ja enintään 2 vuoden vankeuteen. Törkeässä liikenneturvallisuuden vaarantamisessa vakavaa vaaraa tarkastellaan mahdollisen vahingon laadun, sekä sen todennäköisyyden mukaan (Lappi-Seppälä ym. 2008, 583). Hengenvaarallisessa tilanteessa mahdollisen onnettomuuden ei tarvitse olla yhtä todennäköinen, kuin silloin, jos onnettomuudesta seuraisi vammautuminen. Hyvin epätodennäköisen vakavan vaaran aiheuttaminen ei välttämättä ole törkeää liikenneturvallisuuden vaarantamista (Tolvanen 2010, 239).

Lappi-Seppälän ym. mukaan (2008, 585) ylinopeustilanteissa yksinkertaisia rajoja ei voida asettaa, koska ylinopeuden raja riippuu aina vallitsevista olosuhteista, kuten liikenteen vilkkaudesta, ajoneuvon kunnosta ja muista liikenneolosuhteista. Hallituksen esityksessä (HE 32/1997) on katsottu, että huomattavan enimmäisnopeuden tunnusmerkistö voisi täytyä 30 – 50 km/h ylityksissä, mutta Tolvasen mukaan (2009, 197) oikeuskäytännössä yli 50 km/h nopeuden ylityksen on katsottu olevan omiaan aiheuttamaan vakavan vaaran liikenteessä. Ilmeisesti alle 50 kilometrin tuntinopeuden ylitykset ovat harvemmin täyttäneet törkeän liikenneturvallisuuden vaarantamisen tunnusmerkistön.

Suurissa nopeuksissa on yleensä myös suuri törmäysnopeus, koska nopeuden kaksinkertaistuessa jarrutusmatka nelinkertaistuu. Mitä suurempi törmäysnopeus on, sitä vakavammat vammat ovat onnettomuuden sattuessa, koska auton ja ihmisen kehon suojaus heikenee törmäysnopeuksien kasvaessa ja täten myös vammojen vakavuus kasvaa. Kuitenkaan



huomattavakaan ylinopeus ei tarkoita ehdottomasti törkeää liikenneturvallisuuden vaarantamista, jos olosuhteet ovat olleet sellaisia, ettei onnettomuuden synnyn mahdollisuus ole varteenotettava (Tolvanen 2010, 243). 180 kilometrin tuntinopeus tyhjällä moottoritiellä ilman matkustajia voi olla liikenneturvallisuuden vaarantamista, tai jopa liikennerikkomus (Tolvanen 2009, 197). Jos ajoneuvossa on kuitenkin matkustajia, on silloin hyvin vaikeaa perustella, ettei vakavan vaaran mahdollisuutta ole ollut.

Muita törkeän liikenneturvallisuuden vaarantamisen kriteerejä ovat ohituskiellon rikkominen, pysähtymisvelvollisuuden tai väistämisvelvollisuuden laiminlyönti tai liikennesääntöjen rikkominen tavalla, joka ovat rinnastettavissa edellä mainittuihin tekoihin. Stop-merkki ja punainen liikennevalo osoittavat pakollista pysähtymistä, minkä noudattamatta jättäminen voi aiheuttaa liikenneonnettomuuden, koska muut tienkäyttäjät olettavat, että pysähtymisvelvollisuutta osoittavia merkkejä ja valo-opasteita noudatetaan risteyksissä. Kärki-kolmio edellyttää pysähtymistä vain niissä tapauksissa, jos väistämissääntö niin edellyttää. Poliisin antama pysähtymiskäsky liikenteenvalvonnassa ei ole törkeän liikenneturvallisuuden vaarantamisessa tarkoitettu pysähtymisvelvollisuus (Tolvanen 2010, 243). Pysähtymiskäskyn noudattamatta jättäminen ja pakoon ajaminen voi kuitenkin nopeasti johtaa törkeään liikenneturvallisuuden vaarantamiseen, koska pakoon ajamiseen liittyy yleensä ylinopeutta, sekä muiden liikennesääntöjen rikkomista.

### **2.3 Ajokielto**

Ajokielto voidaan määrätä vain kuljettajalle, jolla on ajo-oikeus. Ajokiellon tarkoituksena on estää ajo-oikeuden haltijaa kuljettamasta moottorikäyttöistä ajoneuvoa liikenteessä silloin, kun hänen edellytyksien katsotaan olevan siihen puutteelliset (HE 103/2017). Ajokielto annetaan sen takia, koska kuljettajan katsotaan olevan turvallisuusriski muille tienkäyttäjille hänen syyllistyessään vakaviin liikenerikoksiin (Poliisi [2] 2019) ja ajokiellolla ehkäistään myös liikenteen turvallisuuden vaarantavan toiminnan jatkuminen (KHO:2009:60). Ajokielto voi olla myös terveysperusteinen, jos kuljettaja ei enää täytä ajokorttilain 17 § tai 18 §:n mukaisia terveysvaatimuksia, koska tällöin henkilö voi olla vaarallinen toisille tienkäyttäjille. Terveysvaatimukseen kuuluu, että ajo-oikeuden haltijalla ei saa olla sellaista vikaa, sairautta tai vammaa, joka voi olennaisesti heikentää kuljettajan kykyä toimia ajoneuvon kuljettajana. Näöntarkkuuden on myös oltava molemmissa silmissä vähintään 0,5.

Ajokiellon aikana henkilö ei saa kuljettaa minkäänlaista ajoneuvoa, mikä vaatii ajokorttia, tai hän syyllistyy rikoslain 23:10 luvun mukaiseen kulkuneuvon kuljettamiseen oikeudetta, mistä ajokielto pitenee entisestään. Ennen vuotta 1985 syntyneet henkilöt voivat kuitenkin kuljettaa mopoa ilman minkäänlaista ajokorttia. Ajokielto ei täten vaikuta alioikeuskäytännön mukaan (Tolvanen 2009, 206) mopon kuljettamiseen ajokiellon aikana. Tämä pätee kuitenkin pelkästään ennen vuotta 1985 syntyneitä, sillä he ovat oikeutettuja ajamaan mopolla ilman ajokorttia. Mopokortti on pakollinen vain vuonna 1985 ja sen jälkeen syntyneille.

”Suomalaisen lainsäädäntö- ja oikeuskäytännössä rikoksiin perustuviakin ajokieltoja on vakiintuneesti pidetty ensi sijassa ajo-oikeuteen kohdistuvina turvaamistoimina, joilla pyritään estämään uusien rikosten tekeminen eikä niinkään rankaisemaan tehdystä rikoksesta” (HE 107/2017). Ajokiellon osalta on täytynyt miettiä, että täyttääkö ajokiellon antaminen Euroopan ihmisoikeussopimuksien 7. lisäpöytäkirjan 4 artiklan, niin sanotun ”ne bis in idem” kohdan, jonka mukaan rikoksesta ei voida antaa kahta tuomiota. Tällä hetkellä tuomioistuin voi antaa rikoksesta tuomion, jonka lisäksi poliisilla on vielä mahdollisuus langettaa rikoksen tekijä ajokieltoon ajokieltorikoksesta. Ajokielto on kuitenkin turvaamistoimi, eikä rangaistus, minkä takia ajokieltorikoksesta ei tule kahta rangaistusta, vaikka se voi ajokieltoon tuomitulta siltä tuntua. KHO:2014:95 on myös päättänyt ratkaisussaan, ettei poliisin määräämä ajokielto loukkaa kaksoisrangaistavuuden periaatetta.

Tolvanen kuvailee (1999, 181), että ”ajokielto lisää seuraamusjärjestelmän uskottavuutta”. Ajokieltoa voidaan pitää hyvin vaikuttavana toimenpiteenä, koska hyvin monet ihmiset ovat jollain tavalla riippuvaisia ajokortista toimeentulon tai ammatin harjoittamisen puolesta, erityisesti harva-asutus seuduilla. Ajo-oikeuden väliaikainen peruuntuminen voikin usein olla paljon merkittävämmässä roolissa, kuin rikosoikeudellinen rangaistus, mikä annetaan usein päiväsakkojen muodossa. Ajokieltoon määräämisen uhka vakavissa liikenne-rikoksissa toimii täten myös ennalta estävänä toimenä, koska se voi vaikuttaa kuljettajien taipumukseen syyllistyä liikenne-rikoksiin. Ajokiellon yhtenä tarkoituksena on myös korostaa tehdyn rikoksen paheksuttavuutta, koska vakavat liikennesääntöjen laiminlyönnit voivat johtaa kohtalokkaisiin seurauksiin.

## 2.4 Väliaikainen ajokielto

Ajokorttilaki 7 luku, 70 §, 1 momentti, 3 kohta:

Poliisimies voi määrätä ajo-oikeuden haltijan väliaikaiseen ajokieltoon ja ottaa ajokortin tai, jos ajokorttia ei ole vielä luovutettu, kuljettajantutkintotodistuksen haltuunsa:

3) jos on todennäköistä, että edellytykset ajokiellon määräämiselle ovat olemassa 64 §:n 2 momentin 2 kohdassa tarkoitetun 16 §:n 1 momentin 4 kohdan mukaisen ehdon rikkomisen vuoksi taikka 64 §:n 2 momentin 3–5 kohdan tai 65 §:n nojalla;

Yllä olevan ajokorttilain 70 §:n mukaan poliisi voi määrätä ajo-oikeuden haltijan väliaikaiseen ajokieltoon ajokorttilain 64 §:n 2 momentin 3 kohdan mukaan, jos ajo-oikeuden haltijan epäillään todennäköisesti syyllistyneen liikenneturvallisuuden vaarantamiseen, joka osoittaa vakavaa piittaamattomuutta liikenneturvallisuutta kohtaan. Väliaikainen ajokielto on toimenpide ennen mahdollisen määräaikaisen ajokiellon käsittelyä. Poliisihallituksen ohjeen mukaan väliaikainen ajokielto on määrättävä aina, jos edellytykset väliaikaisen ajokiellon määräämiselle ovat olemassa (Poliisihallitus [2] 2019). Poikkeuksena ovat tapaukset, joissa jää varteenotettava epäily kuljettajan syyllisyydestä.

Väliaikainen ajokielto määrätään kaikista yleisin kuljettajalle yleisellä tiellä, jos ajokorttilain 64 luvun mukaiset edellytykset täyttyvät. Tolvasen mukaan (1999, 182) ”välitön puuttuminen ajo-oikeuteen ehkäisee sääntöjä rikkovan ajon jatkumista, ja on omiaan lisäämään valvonnan uskottavuutta ja uskoa yhteiskunnan kykyyn ylläpitää tehokkaasti säätämiään normeja”. Kuljettaja saa tällöin välittömän palautteen teostaan väliaikaisen ajokiellon muodossa. Poliisin on mahdollista määrätä väliaikainen ajokielto alkavaksi esimerkiksi muutama tunti teon jälkeen, jos on ilmeistä, ettei kuljettaja tule syyllistymään uusiin tieliikenerikoksiin matkan aikana. Tämä edellyttää tietenkin, että ajoneuvossa ei ole muita henkilöitä, jotka voivat kuljettaa ajoneuvon turvallisesti määränpäähän.

Väliaikainen ajokielto on niin kauan voimassa ajokorttilain 72 § mukaan, kunnes asiasta on tehty ajokorttilain 64 §:n mukainen ajokieltopäätös. Ajokieltopäätös voi olla ajokiellon kumoaminen tai sen muuttaminen määräaikaiseksi. Väliaikaisesta ajokiellosta voi hakea muutosta tekemällä oikaisuvaatimuksen väliaikaisen ajokiellon kumoamisesta sille poliisilaitokselle, joka on tehnyt väliaikaisen ajokiellon. Hallintolain 49 c §:n mukaan oikaisuvaatimus on tehtävä 30 päivän sisällä väliaikaisen ajokiellon alkamisesta, koska muuten se jätetään tutkimatta. Hallintolain 49 e §:n mukaan oikaisuvaatimus käsitellään aina kiireellisenä. Oikaisuvaatimus on tekijälle täysin ilmainen toimenpide (Lehtonen 2019), ja jotta oikaisuvaatimuksen on mahdollista menestyä, on sen tekijän esitettävä poliisille seikkoja, minkä perusteella väliaikainen ajokielto on perusteeton. Oikaisuvaatimuksen jälkeen

ajokiellosta voi vielä hakea muutosta valittamalla hallinto-oikeuteen, mutta se on jo mahdollinen toimenpide. Hallinto-oikeuden päätöksen jälkeenkin päätöksestä voi valittaa korkeimpaan hallinto-oikeuteen, jos siihen myönnetään lupa (Oikeus 2019).

## 2.5 Määräaikainen ajokielto

Tuomioistuin päätti ennen 1.6.2019 kaikista ajokielloista, jos kyseessä oli rattijuopumus, törkeä rattijuopumus, törkeä liikenneturvallisuuden vaarantaminen tai vaarallisten aineiden kuljetus. Nyt nämäkin ajokieltopäätökset on määrätty poliisille, mikä helpottaa tuomioistuimen taakkaa, mutta lisää poliisin työmäärää huomattavasti lupahallinnossa. Ennen uudistusta poliisi päätti pelkästään terveysperusteisista, vakavista piittaamattomuuksista, toistuvista liikenne rikkomuksista ja kulkuneuvon kuljettamisista oikeudetta, joten tämän uudistuksen on arvioitu lisäävän noin 17 000 ajokieltopäätöstä poliisin lupahallintoon (Lehtonen 2019). Todellista lukumäärää on vielä tässä vaiheessa mahdotonta sanoa, koska uudistus on hyvin tuore, mutta esimerkiksi vuonna 2014 tuomioistuin oli määrännyt 16 121 ajokieltoa (HE 103/2017). Uudistuksen seurauksena poliisille ei ole annettu lisää henkilötyövuosia ja esimerkiksi Sisä-Suomen poliisilaitoksella komisario Tero Korhonen mainitsee haastattelussaan, että henkilötyövuosia on lisätty sisäisten järjestelyiden avulla lupapuolelle, mikä tarkoittaa, että jostain muusta poliisin työstä on jouduttu tinkimään (Juurakovesikko 2019, 20-22).

Päätös lopullisesta, eli määräaikaisesta ajokiellosta tehdään vasta sen jälkeen, kun sakko on vahvistettu syyttäjän toimesta tai tuomioistuin on antanut asiasta ratkaisun. Tuomioistuimen ratkaisun ei kuitenkaan tarvitse olla vielä lainvoimainen, jotta ajo-oikeusasia voidaan alkaa käsittelemään poliisin lupavalvonnassa. Ajokieltoon johtaneen rikoksen seuraamuksen ollessa alle 20 päiväsakkoa, asia käsitellään sakkomääräyksellä, mikä ei mene syyttäjälle vahvistettavaksi, vaan se ratkaistaan poliisin toimesta välittömästi. Erityisesti alle 18-vuotiaiden kohdalla tulee usein kysymykseen sakkomääräys, koska RL 6:8,1 momentin mukaan alle 18-vuotiaiden sakkorangaistuksesta vähennetään kolme neljäsosaa.

Äärimmäisissä tapauksissa voi olla mahdollista, että ajokielto on jo kärsitty, kun ajokieltoa aletaan lopullisesti käsittelemään poliisin toimesta, koska asian tutkiminen tai ratkaiseminen on kestänyt jo niin kauan. Näitä tapauksia yritetään tietenkin välttää, mutta kyseisiä tapauksia tapahtuu varmasti aika ajoin. Kuljettajan ajo-oikeus palautuu vasta siinä vaihees-

sa, kun ajokortti haetaan takaisin poliisilaitokselta. Ajokieltopäätöksessä lukee, milloin asianosainen voi hakea ajokortin takaisin poliisiasemalta.

## 2.6 Vakavan piittaamattomuuden määritelmä

Vakava piittaamattomuus liikenneturvallisuutta kohtaan sisältyy RL 23:1, liikenneturvallisuuden vaarantamiseen. Teon mielletään sijoittuvan liikenneturvallisuuden vaarantamisen kärkipäähän, mutta kokonaisarvion perusteella teko ei vielä täyttäisi törkeää liikenneturvallisuuden vaarantamista. Silloin, kun liikenneturvallisuuden vaarantamiseen liittyvästä rikoksesta tulee yli 20 päiväsakon rangaistus, tulee poliisihallituksen ohjeen mukaan kyseeseen vakava piittaamattomuus (Poliisihallitus [2] 2019).

Poliisihallitus ([2] 2019) määrittelee vakavan piittaamattomuuden seuraavasti: ”Piittaamattomuus on tekijän menettelyä, jossa tekijä ei välitä toisten ja yhteiskunnan oikeudellisista intresseistä ja tällainen suhtautuminen on johdonmukaista”. En onnistunut löytämään muita määritelmiä, mutta yleisesti voidaan puhua, että mitä selkeämmin liikennesäännöistä poiketaan, sitä piittaamattomampaa tekijän menettely on.

Nopeusrajoitus enintään 60 km/h

Nopeusylitys	Nps	Liukuma	Rikesakko
- 10	3	1 – 4	170 euroa (mopo 100 euroa)
11 – 15	6	4 – 8	170 euroa (mopo 100 euroa)
16 – 20	9	6 – 12	200 euroa (mopo pvs)
21 – 23	12	8 – 16	Ei rikesakkoa
24 – 26	14	10 – 18	Huom! pihakadulla ei rikesakkoa
27 – 29	16	12 – 20	
30 - 32	18	14 – 22	
33 – 35	20	16 – 24	
36 – 38	22	18 – 26	
39 – 41	24	20 – 28	
42 – 44	26	22 – 30	
45 – 47	28	24 - 32	
48 -	RIKOSILMOITUS. RV-MENETTELY HARKITAAN ERIKSEEN ESITUTKINNASSA		

Taulukko 1. Päiväsakkojen määrät ylinopeustapauksissa (Poliisihallitus 2012)

## Nopeusrajoitus yli 60 km/h

Nopeusylitys	Nps	Liukuma	Rikesakko	
- 10	3	1 – 4	140 euroa	
11 – 15	5	2 - 8	140 euroa	
16 – 20	8	4 – 12	200 euroa	
21 – 23	10	6 – 14	Ei rikesakkoa	
24 – 26	12	8 – 16		
27 – 29	14	10 – 18		
30 – 32	16	12 – 20		
33 – 35	18	14 – 22		
36 – 38	20	16 – 24		
39 – 41	22	18 – 26		
42 - 44	24	20 – 28		
45 - 47	26	22 – 30		
48 - 50	28	24 - 32		
51 -	RIKOSILMOITUS. RV-MENETTELY HARKITAAN ERIKSEEN ESITUTKINNASSA			

Taulukko 2. Päiväsakkojen määrät ylinopeustapauksissa (Poliisihallitus, 2012)

Vakava piittaamattomuus liikenneturvallisuutta kohtaan esiintyy kaikista yleisimmin huomattavana ylinopeutena. Ylinopeuden noustessa niin suureksi, että siitä seuraa yli 20 päiväsakon rangaistus, ei nopeuden ylitystä voida pitää enää huolimattomuutena. Taulukko 1 mukaan yli 36 km/h ylitys alueella, jossa nopeusrajoitus on enintään 60 km/h, johtaa yli 20 päiväsakon rangaistukseen. Taulukko 2 mukaan ylitystä tarvitaan 39 km/h yli 60 km/h alueella, jotta yli 20 päiväsakon raja tulee vastaan. Näin suurissa nopeudenylityksissä tekijän katsotaan olevan välinpitämätön liikennesääntöjä kohtaan eli rikoksen tekijä on ottanut kielletyn riskin omalla toiminnallaan ja riskin ottaminen on tehty tietoisesti.

Molemmissa taulukoissa on liukuma, jota poliisi voi käyttää rangaistuksen mittaamisessa. Mikäli liukumaa käytetään, tulisi sitä käyttää samoin perustein jokaiselle rikoksen tekijälle. Lähtökohtana voidaan pitää, että hiljaisena kesäyönä tapahtunut rikkomus ei välttämättä ole niin moitittava teko, jolloin päiväsakkojen määrä voi olla normaalia alempi. Toisaalta taas ruuhkaisella tiellä ajettua ylinopeutta voidaan pitää moitittavampana tekona, jolloin liukuma voi nostaa päiväsakkojen määrää normaalista.

Ajokorttilain 64 §:n 3 momentin mukaan vakavana piittaamattomuutena voidaan pitää myös sitä, jos kuljettaja on käsittelemällä tai jollain ulkoisella apuvälineellä häirinnyt ajo- piirturia, siten, että se näyttää virheellistä tietoa kuljettajan ajo- ja lepoajoista. Kyseisissä tapauksissa pitää osoittaa, että kuljettaja on tarkoituksellisesti käsitellyt tai häirinnyt ajo- piirturia. Ajo- ja lepoaikojen manipulointi mahdollistaa pitempiä työpäiviä, jolloin kuljettajan lepo jää vähemmälle, mikä voi näkyä väsymyksenä. Väsyneenä ajaminen heikentää kuljettajan tarkkaavaisuutta ja pahimmillaan kuljettaja saattaa nukahtaa rattiin. Ajopiirturin manipulointi vääristää myös kuljetusalan kilpailua, koska laiton työpäivien pidentäminen tarkoittaa sitä, että kuljetusten määrä lisääntyy.

### **3 AJOKIELLON KÄSITTELY**

Ajokieltoasiat ratkaistaan hallintolain päätöksentekomenettelyn mukaan sillä poliisiasemalla, missä henkilön kotiosoite on. Joissakin tapauksissa ajokieltoasia on myös mahdollista käsitellä jollain toisella poliisilaitoksella, jos se on tarkoituksenmukaista. Tämä voi tulla kyseeseen esimerkiksi silloin, jos henkilö asuu pitkän ajan muualla, kuin kotiosoitteessaan. Kaikki ajokiellot käsitellään nykyään poliisin toimesta ja ajokieltoasiaa voidaan alkaa käsittelemään silloin, kun ajokieltoon johtaneesta rikoksesta on tehty ratkaisu, mutta annetun ratkaisun ei tarvitse olla lainvoimainen, jotta käsittely voidaan aloittaa (Poliisihallitus [1] 2019).

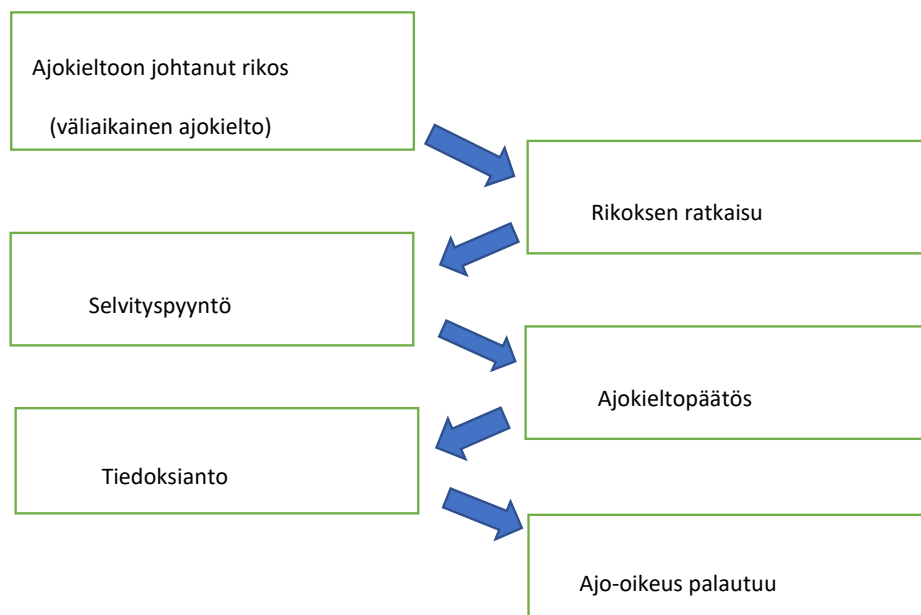
Hallintoasian käsittelyssä yleisen perustan muodostaa perustuslain 21 pykälä, jossa kerrotaan, että jokaisella on oikeus saada asia käsitellyksi asianmukaisesti ja ilman aiheutonta viivytystä (Mäenpää 2016, 2). Poliisi pyrkiikin aloittamaan kaikkien ajokieltoasioiden käsittelyn niin pian kuin se on mahdollista. Ajokieltoasioiden käsittelyssä keskeisessä osassa ovat käsittelyn julkisuus, oikeus tulla kuulluksi ja oikeus saada perusteltu päätös asiasta. Käsittelyn julkisuudella voidaan varmistaa, että kaikkia osapuolia kohdellaan yhdenvertaisesti. Oikeus tulla kuulluksi mahdollistaa jokaisen asianosaisen mahdollisuuden esittää oma mielipide asiasta, jos häneen ollaan kohdistamassa hallintolain mukaista päätöstä.

Poliisi noudattaa päätöksenteossa myös hallintolain 2 luvun hyvän hallinnon perusteita. Tämä tarkoittaa, että poliisin on ajokieltopäätöksissä kohdeltava kaikkia asianosaisia tasapuolisesti, joten samanlaisista teoista pitäisi seurata samanlainen päätös. Tämän takia päätöksiin laitetaan aina perustelut, jotta voidaan jälkikäteen näyttää, että päätökset ovat olleet

yhteneväisiä. Asianosaisella on myös oikeus saada palvelua molemmilla kansalliskielillä, Suomella tai Ruotsilla.

Hyvään hallintoon pyritään, jotta kansalaisten luottamus pysyy hyvänä. Mäenpää mainitsee (2016, 67), että ”luottamuksen vahvistamiseksi hallintoa pyritään parantamaan lisäämällä muun muassa sen avoimuutta, tehokkuutta, joustavuutta ja lähestyttävyyttä sekä tehostamalla mahdollisuuksia vaikuttaa viranomaisten toimintaan”. Mikäli poliisi ei noudattaisi hyvän hallinnon perusteita ajokieltopäätöksien teossa, voisi sillä olla negatiivisia vaikutuksia poliisin mielikuvasta ja kansalaiset voivat alkaa kyseenalaistamaan poliisin toimintaa myös muilla poliisin toimialoilla. Poliisiin luottaminen on korkealla tasolla, mikä pitää näkyä tasavertaisissa ajokieltopäätöksissä.

### 3.1 Ajokiellon eteneminen ja selvityspyyntö



Kuvio 1. Ajokiellon kulku.

Kuvio 1 kuvaa, kuinka ajokielto etenee. Ajokielto alkaa ajokieltoon johtaneesta rikoksesta. Ajokieltoon johtaneita rikoksia voivat olla vakava piittaamattomuus liikenneturvallisuuden vaarantamisessa, kulkuneuvon kuljettaminen oikeudetta, rattijuopumus, törkeä rattijuopumus, törkeä liikenneturvallisuuden vaarantaminen, vaarallisten aineiden kuljetusrikos tai toistuvat liikennesrikokset. Kaikki ajokieltoon johtaneet rikokset noudattavat samaa kaavaa. Poliisin saadessa rikoksen tekijä verekseltään kiinni, määrätään hänet lähes poikkeuksetta



väliaikaiseen ajokieltoon. Väliaikainen ajokielto toteutuu harvoin toistuvien liikenne rikkomusten kohdalla, koska kenttäpartio ei välttämättä tiedä, että toistuvia liikenne rikoksia on tullut niin paljon, että ajokielto voi olla ajankohtainen.

Toistuvissa liikenne rikkomuksissa kuljettaja määrätään ajokieltoon ajokorttilain 65 §:n mukaan, jos hän on neljästi kahden vuoden sisällä tai kolmesti vuoden sisällä syyllistynyt sellaiseen liikenne rikkomukseen, mitä ei käsitellä kiinteällä rikesakolla. Poikkeuksia ovat rikesakolla käsiteltävät matkapuhelimen käyttö ajon aikana ja nopeusrajoitusten rikkominen. Toistuviin liikenne rikkomuksiin lasketaan myös sosiaalilainsäädännön, eli ajo-, ja lepoaikojen rikkomiset. Ajoneuvorikkomukset, ammattipätevyys säännösten rikkomiset, liikenteen valvontaa vaikeuttavien laitteiden paljastin rikkomukset, vaarallisten aineiden kuljetus rikkomukset ja liikenneturvallisuuden vaarantamiset tai liikenne paot lasketaan lisäksi toistuviin liikenne rikkomuksiin. Tietojärjestelmät nostavat automaattisesti esille, jos henkilöllä on tullut täyteen toistuvat liikenne rikkomukset.

Ajokieltoon johtaneen rikoksen jälkeen poliisi joutuu odottamaan, että rikoksesta saadaan ratkaisu, jotta ajokieltoprosessi voidaan käynnistää. Mikäli rikos on käsitelty sakkomenettelyssä, voi poliisi ratkaista asian sakkomääräyksellä alle 20 päiväsakon tapauksissa, jolloin ajokieltoprosessi lähtee pyörimään nopeasti eteenpäin. Yli 20 päiväsakon rikoksissa tulee kyseeseen sakkovaatimus, josta ratkaisun antaa syyttäjä. Kaikki rikokset eivät kuitenkaan sovellu sakkokäsittelyyn, minkä takia joitakin rikoksia joudutaan selvittämään tuomioistuimessa asti. Tällaisia rikoksia ovat ne, joiden ankarin rangaistus on yli 6 kuukautta vankeutta. Asianomistaja ja rikoksesta epäilty voivat myös kieltäytyä sakkomenettelystä, vaikka ankarin rangaistus ei ylittäisi 6 kuukauden rajaa, jolloin asiaa ei voida myöskään sakolla ratkaista. Jos asia ratkaistaan tuomioistuimessa rikoksesta epäillyn eduksi, palautetaan ajo-oikeus välittömästi henkilölle, jos hänet on määrätty väliaikaiseen ajokieltoon kyseisestä rikoksesta.

Rikoksen ratkaisun jälkeen poliisi kuulee asianosaista hallintolain 6 luvun 34 § pykälän mukaan lähettämällä hänelle selvityspyynnön. Pääsääntöisesti selvityspyynnö pyydetään lähettämään kirjallisesti ja selvitys on lähetettävä takaisin poliisilaitokselle kahden tai kolmen viikon kuluessa (Poliisihallitus [1] 2019). Selvityspyynnön takarajan mentäessä umpeen ajokieltopäätös ratkaistaan ilman asianosaisten kuulemista. Suullinen kuuleminen toteutetaan vain silloin, jos kirjallinen menettely tuottaisi asianosaiselle huomattavia vaikeuksia. Tällaisia tilanteita voi tulla esiin tapauksissa, jossa asianosainen olisi luku- ja kir-

joitustaidoton (eml). Kirjallista selvitystä suositetaan sen takia, että se on ajankäytöllisesti huomattavasti edullisempi vaihtoehto viranomaisille. Suullinen käsittely veisi paljon enemmän aikaa kirjalliseen käsittelyyn verrattaessa. Selvityspyynnön saa lähettää poliisilaitokselle myös ennen kuin poliisi sitä erikseen pyytää.

Selvityspyynnön tarkoituksena on saada poliisin päätöksenteon tueksi tietoon ne seikat, joilla on merkitystä, kun henkilön ajokieltoa harkitaan. Selvitykseen, eli vastineeseen, on tärkeää, että asianosainen tuo esille, mitkä vaikutukset mahdollisesta ajokiellosta olisi hänen toimeentuloon, tai liikkumiseen. Hyvässä vastineessa tulisi siis käydä ilmi lyhyt kuvaus tapahtuneesta ja tarvittavat todistukset, joilla henkilö voi osoittaa ajo-oikeuden tarpeellisuuden. Poliisihallituksen ohjeen mukaan ([1] 2019) ”yleensä pelkästään asianosaisen omaa kertomaa ei voida pitää riittävä selvityksenä”. Täten esimerkiksi työnantajan todistus tai todistus läheisen sairaanhoidon tarpeesta on omiaan parantamaan vastineen uskottavuutta. Vastineeseen on suotavaa laittaa alkuun omat henkilötiedot, koska poliisin on esimerkiksi helppo tarkistaa julkisen liikenteen saatavuus google mapsin avulla, kun asianosaisen kotiosoite on tiedossa. Poliisi saa halutessaan asianosaisen kotiosoitteen tietoon myös omilla järjestelmillä, mutta tiedon hakeminen vie aina aikaa.

Ajokiellon katsotaan vaikuttavan toimeentuloon silloin, kun työtehtävien suorittaminen vaatii välttämättömästi ajo-oikeuden, eikä työnantaja pysty antamaan ajokiellon ajaksi muuta tehtävää (Poliisihallitus [1] 2019). Kuorma-auton tai taksin kuljettajalle voi olla liki mahdotonta antaa jokin toinen työtehtävä ajokiellon ajaksi, mikä voi johtaa lomauttamiseen ajokiellon ajaksi. Toisaalta esimerkiksi toimitusjohtaja ei välttämättä tarvitse työtehtävien suorittamiseen välttämättömästi ajo-oikeutta, sillä hän voi usein suorittaa työtehtävät myös ilman ajo-oikeutta. Tietenkin ajo-oikeuden puute voi hankaloittaa työtehtäviä, mutta hankaloittaminen ei tee asiasta vielä välttämätöntä.

Välttämättömänä liikkumisena voidaan pitää sitä, jos henkilö esimerkiksi asuu harva-asutusalueella, missä ei yksinkertaisesti ole aktiivista julkista liikennettä. Työpaikalle pääseminen ilman ajo-oikeutta voi lisätä ajallisesti työmatkaa usealla tunnilla, mikä on ajokiellon pituuden kohtuullistamisperuste. Tarkkaa työmatkan ajallista lisäystä, milloin ajokieltoa voidaan tämän perusteella kohtuullistaa, ei ole määritelty. Välttämätön liikkuminen on myös sitä, jos ilman ajo-oikeutta kaupoissa käynti ja muiden peruspalveluiden toteuttaminen muodostuisi erittäin haastavaksi. Lisäksi, jos muiden perheenjäsenten kuljettaminen sairaanhoitoon tai lasten kuljettaminen päiväkotiin ei olisi mahdollista ilman ajo-oikeutta,

katsotaan ajokiellolla olevan vaikutusta henkilön välttämättömään liikkumiseen (Poliisihallitus [1] 2019).

Selvityksen jälkeen poliisi voi vihdoin tehdä asiasta ajokieltopäätöksen. Ajokieltopäätös laaditaan hallintolaki 43 §:n mukaan kirjallisesti ja siihen kuuluu hallintolain 44 §:n mukainen sisältö. Ajokieltopäätös sisältää ajokieltoasian ratkaisun perusteluineen, päätöksen tehneen viranomaisen nimen ja päätöksen päivämäärän. Ajokieltopäätöksen perusteluissa tulee käydä selkeästi ilmi, mitkä seikat johtivat lopulliseen päätökseen. Päätöksessä tulee käydä ilmi, mitä ajo-oikeuden tarpeeseen liittyviä seikkoja on otettu huomioon. Jos henkilö määrätään ajokieltoon ja ajokiellon pituutta on kohtuullistettu tai kovennettu, täytyy päätöksessä lukea perustelut kyseisille toimenpiteille.

Ajokieltopäätös voidaan lähettää postitse ajokorttilain 76 a §:n 3 momentin mukaan, jos ajokieltopäätöksenä on määräaikainen ajokielto ja ajokieltopäätöksen kohde on jo valmiiksi väliaikaisessa ajokiellossa. Väliaikaisen ajokiellon kohteena oleva kuljettaja on näissä tapauksissa entuudestaan tietoinen olevansa ajokiellossa. Ajokieltopäätös katsotaan näissä tapauksissa tiedoksi saaduksi seitsemän päivän jälkeen kirjeen lähettamisestä hallintolain 59 §:n 2 momentin mukaan, mutta ajokieltopäätös voidaan kuitenkin laittaa voimaan välittömästi päätöksen jälkeen.

Ajokieltopäätös lähetetään todisteellisena tiedoksiantona, jos ajo-oikeuden haltija ei ole väliaikaisessa ajokiellossa. Ajokieltoa ei voida laittaa voimaan, ennen kuin asianosainen on saanut päätöksen tiedoksi, koska asianosainen ei voi ilman tiedoksiantoa tietää olevansa ajokiellossa. Todisteellinen tiedoksianto on lähetettävä myös hallintolain 60 § 1 momentin mukaan, koska tiedoksisaannista lähtien alkaa kulumaan muutoksenhaun määräaika, mikäli asianosainen haluaa valittaa päätöksestä. Todisteellinen tiedoksianto voidaan antaa postitse saantitodistusta vastaan, jolloin kirjeen lähettäjälle, tässä tapauksessa poliisille, palautuu todistus siitä, että posti on mennyt perille oikealle ihmiselle, kun posti haetaan. Todisteellinen tiedoksianto voidaan antaa asianosaiselle myös henkilökohtaisesti, jolloin henkilö kutsutaan saapumaan poliisilaitokselle.

Sijaistiedoksiantoa voidaan käyttää hallintolain 61 §:n 1 momentin mukaan, jos todisteellisella tiedoksiannolla ei tavoiteta ajokieltopäätöksen kohteena olevaa henkilöä. Sijaistiedoksiannossa päätös voidaan antaa toimitettavaksi suljettuna kirjeenä henkilölle, joka asuu samassa taloudessa, kuin päätöksen kohteena oleva henkilö, jos sijaistiedoksiantajana on yli

15-vuotias. Sijaistiedoksianto voidaan myös antaa ajokieltopäätöksen kohteena olevan henkilön työnantajalle, kohteen työpaikalla olevalle henkilölle, tai yhteisön palveluksessa olevalle toimihenkilölle, missä päätöksen kohde käy. Sijaistiedoksianto edellyttää aina, että kyseiset henkilöt itse suostuvat antamaan kirjeen kohteelle.

Henkilön etsintäkuulutus on viimeinen keino antaa ajokieltopäätös tiedoksi, jos todisteellisella tiedoksiannolla ei tavoiteta asianosaista (Poliisihallitus [1] 2019). Tällöin poliisi huomaa, että henkilölle on annettava päätös tiedoksi, kun hän seuraavan kerran asioi poliisin kanssa ja ajokielto voidaan viimein laittaa voimaan.

Ajokieltopäätökseen on merkitty päivämäärä, milloin henkilö voi tulla hakemaan ajokorttinsa takaisin poliisilaitokselta. Ajokiellon alkaessa henkilön ajokortti otetaan poliisin haltuun, joten ajo-oikeus palautuu henkilölle vasta silloin, kun hän hakee ajokorttinsa takaisin poliisilaitokselta. On siis oltava tarkkana, ettei ajokorttia lähdetä hakemaan takaisin ajoneuvon kuljettajana.

Ajokieltopäätökseen, samoin kuin väliaikaiseen ajokieltoon, on mahdollista hakea muutosta oikaisuvaatimuksella, jonka ohjeet liitetään ajokieltopäätöksen mukaan. Oikaisuvaatimus on maksuton ja se on tehtävä 30 päivän kuluessa päätöksen tiedoksisaannista. Oikaisuvaatimus käsitellään kiireellisesti päätöksen antaneen poliisilaitoksen toimesta. Oikaisuvaatimuksen jälkeen päätökseen on mahdollista hakea muutosta valittamalla hallinto-oikeuteen. Hallinto-oikeuteen valittaminen on maksullista ja sen hinta on 260 euroa (Oikeus 2019). Maksua ei tarvitse maksaa, jos valituksen myötä päätös muuttuu valittajan eduksi. Valituksen tekeminen ei keskeytä mahdollista ajokieltoa, vaan ajokielto pysyy voimassa valituksesta huolimatta.

### **3.2 Ajokiellon kesto**

Ajokorttilain 66 §:n 3 momentin mukaan ajokiellon kesto on vähintään 1 kuukausi ja maksimissaan 6 kuukautta, jos ajokiellon syynä on vakava piittaamattomuus liikenneturvallisuutta kohtaan. Tämän lisäksi ajokorttilaki 66 §:n 4 momentin mukaan ajokiellon kestoa määriteltäessä otetaan huomioon ajokiellon vaikutukset toimeentuloon ja välttämättömään liikkumiseen, jotka on käyty läpi edellisessä kappaleessa. Kyseisten kohtien täytyminen voi kohtuullistaa ajokiellon normaalia kestoa yhdellä tai kahdella viikolla. Usein ihmiset

vetoavat suureen ajokokemukseen, millä he pyytävät ajokiellon pituuden lyhentämistä, mutta tämän ei katsota olevan lieventävä peruste.

<b>Ajokiellon normaali kes-</b> <b>to</b>	<b>Edellytykset</b>	<b>Liukuma</b>
<b>6 viikkoa</b>	alle 24 päiväsakkoa	1 kk - 8 viikkoa
<b>8 viikkoa</b>	24 - 28 päiväsakkoa	6 - 12 viikkoa
<b>12 viikkoa</b>	yli 28 päiväsakkoa	10 viikkoa - 6 kuukautta

Taulukko 3. Ajokiellon kesto vakavassa piittaamattomuudessa (Poliisihallitus [1] 2019).

Taulukossa 3 on esitetty ajokiellon kestoja kuvaava taulukko rikoksissa, jossa tekijä on syyllistynyt vakavaan piittaamattomuuteen liikenneturvallisuuksia kohtaan. Ajokiellon kesto määräytyy liikenneturvallisuuksien vaarantamisen tunnusmerkistön täyttävästä rikoksesta ja siitä tulleen sakkorangaistuksen mukaan. Mitä enemmän teosta on tullut päiväsakkoja, sitä pitempi ajokielto lähtökohtaisesti on. Ajokiellon pituus on täysin loogisesti pitempi, mitä moitittavammasta teosta on kyse. Ajokiellon kesto ei voi alittaa liukuman vähimmäiskestoja missään tilanteissa eikä sitä voi määrätä ehdollisena vakavan piittaamattomuuden tapauksissa (Poliisihallitus [1] 2019). Ajokiellon pituuden laskeminen aloitetaan siitä päivästä lähtien, jolloin väliaikainen ajokielto alkoi, jos asianosainen on sellaiseen määrätty.

Joissakin tapauksissa henkilöllä voi olla useampikin rikos, mistä on seurannut ajokieltoa. Esimerkiksi ensin henkilö on syyllistynyt vakavaan piittaamattomuuteen liikenneturvallisuuksia kohtaan, jonka johdosta hänet on määrätty väliaikaiseen ajokieltoon ja seuraavana päivänä hän syyllistyy kulkuneuvon kuljettamiseen oikeudetta. Näissä tapauksissa ajokieltopäätös määrätään yhteisenä ajokieltona, jossa molemmat rikokset otetaan käsittelyyn samaan aikaan. Ajokiellon kesto määrätään vakavimman teon mukaan ja toisen rikoksen kohdalta alkuperäiseen ajokieltoon lisätään puolet lievemmän rikoksen ajokiellosta. Jos henkilöllä olisi vielä kolmas rikos, niin sama kaava jatkuisi ja ajokieltoon lisättäisiin vielä kolmasosa kyseisen rikoksen ajokiellon pituudesta (Poliisihallitus [1] 2019). Yhteinen ajokielto on eduksi päätöksen kohteena olevalle henkilölle, koska hän saa alennusta muista ajokieltorikoksista, mutta samalla se helpottaa myös poliisin työtaakkaa, koska jokaisesta

ajokieltoasiasta ei tarvitse käydä ajokieltoprosessia erikseen läpi, vaan kaikki teot voidaan käsitellä samalla kertaa.

Ajokiellon yhtenä koventamisperusteena käytetään rikoslain 6 luvun 5 pykälän 1 momentin 5 kohtaa, jossa tekijän aikaisempi rikollisuus otetaan huomioon. Tämä tarkoittaa, että jos henkilö on aikaisemmin muutaman vuoden sisällä syylistynyt tekoon, mistä hän on saanut ajokieltoa, niin ajokiellon kesto on normaalia pidempi, vaikka teko ei itsessään herätä syytä ajokiellon koventamiseen. Kyseessä on niin sanottu ”rikoksen uusiminen”, jolloin kuljettajan katsotaan osoittavan ilmeistä piittaamattomuutta lakia kohtaan, mikä toimii perusteena ajokiellon pidentämiselle. Koventamisperustetta voidaan pitää myös ennalta estävänä tekijänä. Rikoksen tekijä tietää, että seuraavan kerran mahdollinen ajokielto on entistä pidempi, mikä voi hillitä taipumusta syylistyä kyseisiin rikoksiin.

Alle 18-vuotiaiden kohdalla rikoslain 6 luvun 8 pykälän 1 momentin 1 kohdan mukaan rangaistus määrätään heille lievempänä. Lievennetty rangaistusasteikko pätee pelkästään rangaistuksen määräämisessä, eli päiväsakkojen lukumäärässä, mistä vähennetään pois kolme neljänestä. Poliisihallituksen ohjeen mukaan ([2] 2019) ajokieltoa määrättäessä tätä vähennystä ei kuitenkaan oteta huomioon. Alaikäisille henkilöille ajokiellon pituus määrätään täysin samoin perustein kuin täysi-ikäisille, koska täytyy muistaa, että ajokielto oli seuraamus teosta, eikä niinkään rangaistus.

Ajokiellon sijasta kuljettajalle on myös mahdollista antaa varoitus. Ajokorttilain 73 §:n 1 momentin mukaan kuljettajalle voidaan antaa varoitus, jos ajo-oikeus on henkilölle toimeentulon tai liikkumisen kannalta välttämätön. Erityisesti toistuvissa liikenne rikkomuksissa ajokiellon sijasta voidaan antaa usein varoitus, jos kaikki rikkomukset ovat hyvin pieniä. Saman ajokorttilain pykälän 3 momentissa mainitaan myös, että mikäli henkilö on syylistynyt vakavaan piittaamattomuuteen, niin varoituksen antamiselle on oltava erityisen painavia syitä. Vakavassa piittaamattomuudessa esimerkiksi toimeentuloon tai välttämättömään liikkumiseen vetoaminen ei ole erittäin painava syy. Hallituksen esityksen (212/2010) mukaan erityisen painava syy voi perustua vammaisen kuljettamiseen tai säännölliseen sairauden hoitamiseen, eikä kulkemiseen ole muuta mahdollisuutta. Esityksen mukaan varoitusta ei voi silti käyttää edes erityisten edellytysten täytyessä, jos ajokieltoon johtaneesta teosta on aiheutunut vaaraa muille tienkäyttäjille. En ole tavannut yhtään ajokieltopäätöstä, missä kuljettaja olisi selvinnyt varoituksella vakavan piittaamattomuuden kohdalla.

## 4 TUTKIMUKSEN TOTEUTUS

Juha T. Hakala kärjittää kirjassaan (2004, 21), että yleensä ammattikorkeakoulujen opinnäytetyöt ovat joko tutkimustyyppisiä opinnäytteitä tai sitten erilaisia kehittämistöitä. Opinnäytetyö on oppimisprosessi, mikä opettaa opiskelijalle ongelmien ratkaisua, projekti-työskentelyä, tutkimuksellista ajattelutapaa, itsenäistä tiedonhankintaa ja tulosten kirjallista esittämistä (Heikkilä 2004, 27). Opinnäytetyöstä on mahdollista tehdä tietokoneohjelma, markkinointikampanja, video, tai jopa portfolio. Oma opinnäytetyöni on toteutettu määrällisenä tutkimuksena, koska tutkimukseni perustuu jo olemassa oleviin tietoihin, joita olen analysoinut. Tutkimuksen tarkoituksena oli selvittää vastauksia seuraaviin kysymyksiin; ketkä syyllistyvät vakavaan piittaamattomuuteen liikenteessä, millaisia erilaisia tekemuotoja vakava piittaamattomuus pitää sisällään ja mitkä kaikki tekijät vaikuttavat lopulliseen ajokiellon pituuteen.

Määrällinen tutkimus voi kulkea myös nimellä tilastollinen tutkimus ja Vallin mukaan (2015, 16) kaikki tutkimukset voidaan jakaa joko teoreettiseen tai empiiriseen tutkimukseen. Teoreettisen tutkimuksen tarkoituksena on uuden tieteellisen tiedon etsintä, kun taas empiirinen tutkimus keskittyy havainnoimaan valmiin tutkimuksen tuloksia. Empiirinen tutkimus jakautuu vielä kahteen tutkimusryhmään, kvalitatiiviseen, - ja kvantitatiiviseen tutkimusryhmään. (Holopainen & Pulkinen 2002, 20.) Kvalitatiivisella tutkimuksella pyritään ymmärtämään tutkimuksen kohdetta ja selittämään tutkimuksen kohteen käyttäytymistä ja päätöksien syitä. Kvalitatiivisessa tutkimuksessa tutkimuksen kohde on yleensä pieni, mutta sitä pyritään analysoimaan hyvin tarkasti (Heikkilä 2004, 16). Kvantitatiivisella tutkimuksella pyritään selvittämään kysymyksiä lukumäärien ja prosenttiosuuksien avulla. Kvantitatiivisella tutkimuksella ei usein pystytä selvittämään asioiden syitä, mutta sen avulla saadaan selville vallitseva tilanne. Kvantitatiivisella tutkimuksella saadaan vastauksia kysymyksiin mikä, missä, paljonko ja kuinka usein? (Heikkilä 2014, 15.) Kvantitatiivisessä tutkimusmenetelmässä tutkimuksen tulokset saadaan numeroiden muodossa ja tutkija joutuu itse tulkitsemaan ja kuvailemaan tutkimuksen tuloksia sanallisesti (Vilka, 2007, 14). Oma opinnäytetyöni kuuluu kvantitatiiviseen tutkimukseen.

Tutkimukset kiinnittävät huomion aina tiettyyn ennalta määritettyyn perusjoukkoon (Holopainen & Pulkinen 2002, 29), joka toimii tutkimuksen kohteena. Omassa tutkimuksessani

perusjoukkona esiintyvät henkilöt, jotka ovat syyllistyneet vuonna 2018 liikenteessä vakavaan piittaamattomuuden liikenneturvallisuutta kohtaan. Perusjoukosta kannattaa tehdä kokonaistutkimus, eli tutkia kaikki perusjoukkoon kuuluvat, mikäli perusjoukon suuruus on 100-300 (Heikkilä 2004, 33). Järvenpään poliisilaitoksen ajokieltopäätöksistä löytyi 297 päätöstä vuodelta 2018 vakavasta piittaamattomuudesta liikenneturvallisuutta kohtaan ja koko maassa määrättiin yhteensä 17 943 määrääikaista ajokieltoa kyseisestä rikoksesta poliisin tilastopalvelun eli PolStatin mukaan. On siis ymmärrettävää, että kokonaistutkimusta ei tästä aiheesta ollut millään tavalla järkevää suorittaa, sillä se olisi vaatinut useita tekijöitä ja työtunteja.

Otantatutkimus tulee silloin kyseeseen, jos tutkimus käsittelee tiettyä osajoukkoa perusjoukosta (Kananen 2015, 269). Otantatutkimuksessa perusjoukosta valitaan tietty otos, jonka tulee olla hyvin samanlainen perusjoukon kanssa (Vilkkä 2007, 51). Oma otokseni Järvenpään poliisilaitoksen ajokieltopäätöksistä on ominaisuuksiltaan täysin samanlainen, kuin koko perusjoukko, joten se sopii hyvin otantatutkimukseen. Otannan ja perusjoukon välinen homogeenisuus mahdollistaa sen, että tutkimuksen tulokset kuvaavat hyvin koko perusjoukkoa. Otantatutkimuksesta saadaan sitä luotettavampi, mitä suurempi tutkimuksen otanta on verrattuna perusjoukon kokoon. Otantatutkimuksella tavoitellaan samaa lopputulosta, kuin tutkittaisiin koko perusjoukkoa.

Otantatutkimuksen voi tehdä kokonaisotantana, yksinkertaisena satunnaisotantana, systemaattisena otantana, ositettuna otantana tai ryväsotantana (Vilkkä 2007, 52). Otantamenetelmän valintaan vaikuttavat perusjoukon maantieteellinen sijainti, käytettävissä olevat rekisterit ja luettelot, sekä budjetti (Heikkilä 2004, 35). Omassa tutkimuksessani on hyödynnetty ryväsotantaa, koska se tuntui ainoalta järkevältä menetelmältä, joka voi soveltua tämänkaltaiseen tutkimukseen. Kananen tiivistää (2015, 275), että ”ryväsotannassa tutkitaan kaikki ryppään alkio, esim. koko vuosikurssi yliopisto XY:ssä”. Oma ryppääni koostuu täten koko Järvenpään alueen 2018 vakavan piittaamattomuuden ajokieltopäätöksistä, mikä on samantyylinen alkio, kuin Kananen esittämässä ryppäässä. Ryväsotannan teko säästi omaa aikaa huomattavasti, koska kaikki aineistot olivat samassa paikassa.

Tämän luvun ensimmäisessä kappaleessa esitin, mihin kysymyksiin etsin tutkimuksessa vastauksia. Kysymyksiin ei ollut valmista materiaalia, joten jouduin ensin keräämään tarvittavan aineiston Itä-Uudenmaan poliisin Järvenpään poliisiaseman vuoden 2018 ajokieltopäätöksistä. Ajokieltopäätökset arkistoidaan aakkosjärjestyksessä ja poimin sieltä kaikki



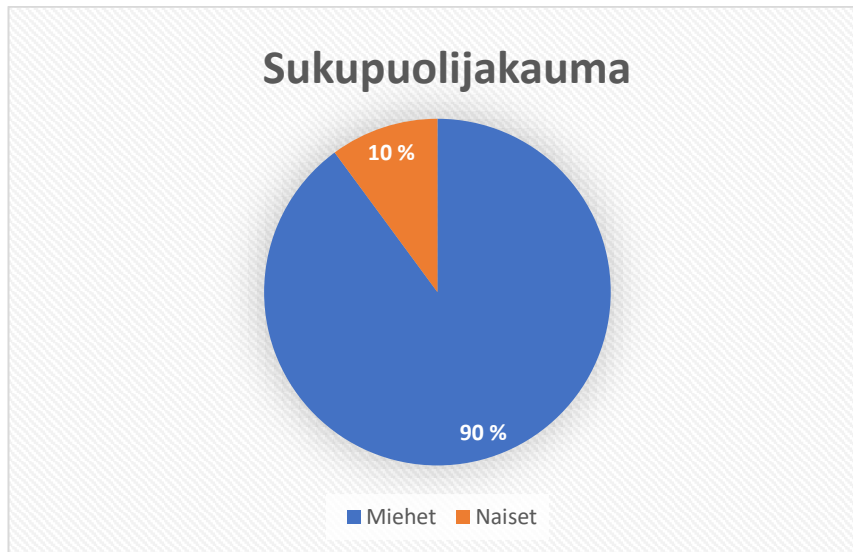
ajokieltopäätökset, mitkä koskivat vakavaa piittaamattomuutta. Näistä ajokieltopäätöksistä kirjasin ylös henkilön iän, sukupuolen, käytetyn ylinopeuden, voimassa olevan nopeusrajoituksen, päiväsakkojen lukumäärän, ajokiellon keston ja vastineen syyn, mikäli henkilö sellaisen toimitti. Tutkimus on toteutettu näiden tietojen pohjalta.

## **5 TUTKIMUKSEN TULOKSET**

Aineiston kerääminen oli työläämpää, kuin ajattelin, koska jouduin selaamaan manuaalisesti päätökset läpi ja Järvenpään poliisilaitoksen kaikki ajokieltopäätökset olivat samoissa kansioissa. Tämä tarkoitti sitä, että samoissa kansioissa oli myös muita ajokieltopäätöksiä, kuten toistuvista liikennesrikoksista ja terveysperusteisista syistä tehtyjä päätöksiä, jotka sivuutin kokonaan, koska ne eivät kuuluneet omaan tutkimukseeni. On mahdollista, että muutama vakavaa piittaamattomuutta koskeva päätös on jäänyt huomaamatta manuaalisen selauksen takia.

Aineistosta on tehty erilaisia kuvioita Excelliä hyödyntäen, joiden avulla tulosten hahmotaminen olisi helpompaa. Tuloksista on tehty piirakkakuvioita, joiden avulla esitetään yleiskuvaa muuttujien välisestä suhteesta, sekä pylväskuvioita, joiden avulla kuvataan tuloksien lukumääriä. Graafiset kuviot eivät itsessään riitä esittämään tutkimuksen tuloksia, jonka takia kuvioiden tuloksia on esitetty myös sanallisesti (Valli 2007, 135). Tuloksien kirjaaminen Excelliin tuotti itselleni hieman vaikeuksia, koska olin kirjannut tutkimuksen materiaalin ylös pieneen vihkoon ja kirjoitukset oli kirjattu pääosin melko huonolla käsialalla. Välillä myös oikean kuvion löytäminen tuotti hankaluuksia, koska en ole ennen tehnyt graafisia kuvioita Excelin avulla.

## 5.1 Sukupuolijakauma



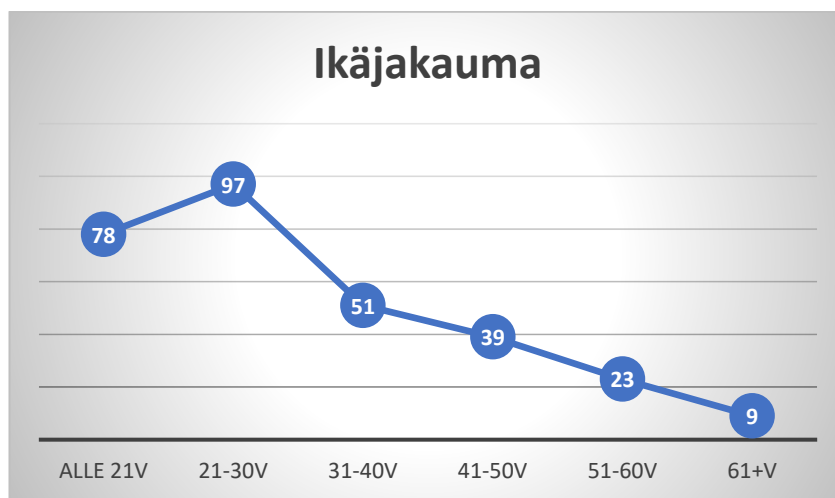
Kuvio 2. Ajokieltopäätösten sukupuolijakauma.

Kuviossa 2 käy ilmi, että suurin osa vakavaa piittaamattomuutta koskevat ajokieltopäätökset olivat kohdistuneet miehiin. Miehiä oli tutkimuksessa 267, kun taas naisten osuus oli vain 30. Tilastokeskuksen mukaan ajokortillisen ihmisten määrä 1.7.2018 oli Suomessa 3 748 650 kappaletta, joista miesten osuus oli 53,1%. Sukupuolten välinen ero ei ole siis kovinkaan suuri ajokorttien määrässä, mutta silti miesten osuus vakavassa piittaamattomuudessa liikenneturvallisuutta kohtaan on melko huomattava.

Myös muut tutkimukset tukevat miesten suurempaa osuutta liikennerikoksiin naisiin verrattuna. Esimerkiksi Pääkkösen tekemässä opinnäytetyössä (2017, 21) yhden kuukauden ajokieltoon määrätystä henkilöstä toistuvien liikennerikkomusten takia 79 % on miehiä. Tämän lisäksi tilastokeskuksen mukaan vuonna 2018 selvitettyissä rattijuopumusrikoksissa oli 15 984 miestä ja 2 333 naista, joten miesten osuus on tässäkin huomattava, yli 85 %. Luvut ovat samanlaisia myös vuonna 2018 selvitettyissä liikennerikoksissa, liikenneturvallisuuden vaarantamisissa ja törkeissä liikenneturvallisuuden vaarantamisissa. Liikennerikoksissa miesten osuus oli 79 %, liikenneturvallisuuden vaarantamisissa 72 % ja törkeissä liikenneturvallisuuden vaarantamisissa jopa 91 %. Miesten osuuden synkentää vielä se, että vuonna 2017 miesten osuus liikenneonnettomuudessa menehtyneistä oli 76 % (Tilastokeskus 2017).

Edellä olevat tilastotiedot näyttävät toteen miesten taipumuksen liikenteessä tapahtuviin rikoksiin. Liikenneviraston tekemän henkilöliikennetutkimuksen mukaan (2016, 87) miehet ajavat keskimäärin 31,2 km vuorokaudessa, kun naisten vastaava osuus on 15,9 km, eli miehet ajavat paljon enemmän. Tämä ei kuitenkaan selitä miesten suurta osuutta erityisesti vakavimmissa liikennerikoksissa. Syitä miesten taipumukseen liikennerikoksien suhteen ei tällä tutkimuksella pystytä selvittämään.

## 5.2 Ikäjakauma



Kuvio 3. Ajokieltopäätösten ikäjakauma.

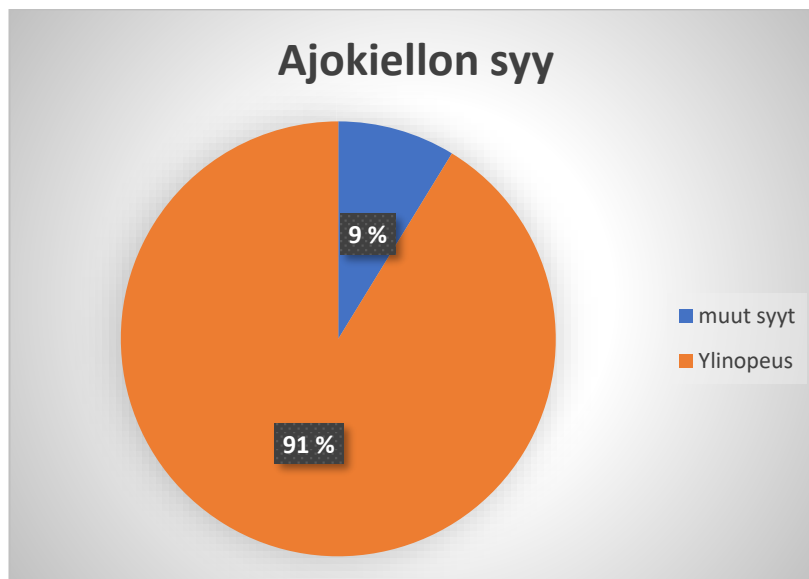
Alle 21-vuotiaiden määrä tutkimuksessa oli 78 ja 21-30-vuotiaiden määrä oli 97. Alle 30-vuotiaat siis muodostivat yhteensä jopa 59% tapauksista. 30 ikävuoden jälkeen liikennekäyttäytymisessä on havaittavissa muutosta, koska käyrä kääntyy melko voimakkaaseen laskuun, jonka jälkeen teot vähenevät tasaisesti. 31-40-vuotiaiden määrä oli 51 ja 41-50-vuotiaiden määrä 39. Yli 51-vuotiaiden määrä oli melko pieni, 32 henkilöä, kun sitä verrataan koko tutkimusjoukkoon. Pieni määrä ei liene kenellekään yllätys, koska on yleisesti tiedossa, että ikääntyneet ihmiset ovat hyvin rauhallisia liikenteessä, koska heidän kognitiiviset taidot, kuten havainnointi ja tarkkaavaisuus heikentyvät iän myötä.

Tulokset ovat melko mielenkiintoisia, koska alle 20-vuotiaita ajokortillisia henkilöitä oli tilastokeskuksen mukaan 1.7.2018 yhteensä 160 452 ja 20-30-vuotiaita ajokortillisia oli yhteensä 564 086. Nuoret henkilöt ottavat tutkimuksen mukaan pienemmällä kynnyksellä tietoisia riskejä liikenteessä, sillä 30-39-vuotiaiden ajokortillisten määrä oli jo yli 616 000.

Ajokortillisten määrä on siis suurempi, mitä vanhempia ikäluokkia tarkastellaan, mutta vakavaan piittaamattomuuteen syyllistyy silti enemmän nuoret kuljettajat.

Liikenneviraston henkilöliikennetutkimuksessa (2016, 87) ilmenee, että 18-34-vuotiaat ajavat kuitenkin kaikista vähiten sekä miehissä, että naisissa, kun katsotaan vuorokauden keskimääräistä matkasuoritetta kilometreinä. Yli 75-vuotiaat henkilöt ajavat luonnollisesti yllä mainittua ryhmää vähemmän. Naisten ajamat kilometrit pysyvät noin 4 kilometrin haitarissa 18-64 vuoden välillä, mutta miehissä 35-54-vuotiaat ajavat jopa yli 13 kilometriä enemmän verrattuna 18-34-vuotiaisiin. Ikäjakaumassa on havaittavissa sama piirre, kuin sukupuolijakaumassa, sillä vaikka vanhemmat ihmiset ajavat enemmän, eivät he kuitenkaan ole syyllistynyt yhtä paljon nimenomaan vakavaan piittaamattomuuteen liikenteessä.

### 5.3 Ajokiellon syy



Kuvio 4. Ajokiellon syy vakavassa piittaamattomuudessa.

Ylinopeus on huomattavasti yleisin syy, kun syyllistytään ajokorttilain 64§ 2 momentin 3 kohdan rikokseen. Suuria ylinopeuksia oli yhteensä 271 kappaletta ja muita syitä oli 26 kappaletta. Muita ajokieltoon johtaneita syitä olivat;

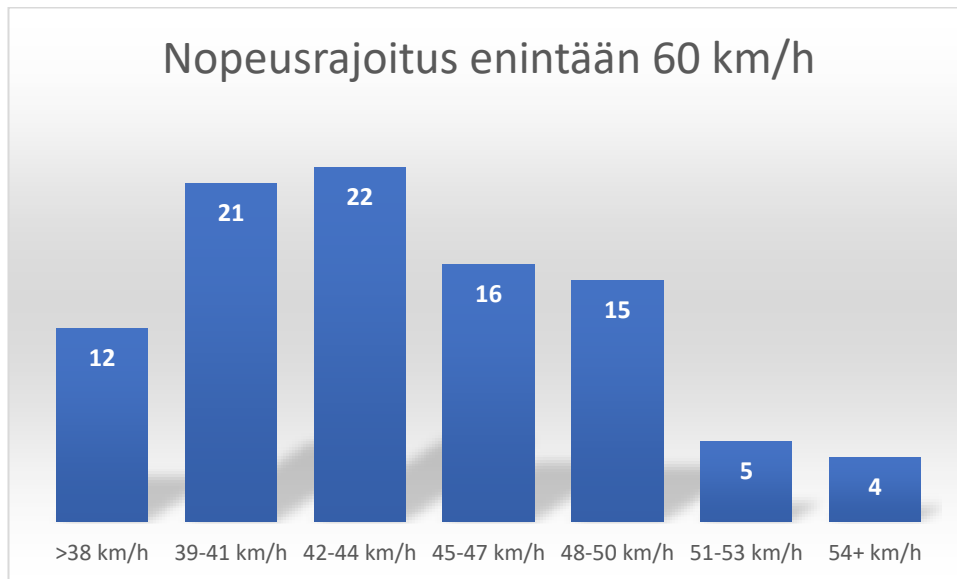
- suojatien eteen pysähtyneen ajoneuvon ohittaminen siten, että jalankulkija joutui väistämään (3 kpl.)
- mopon tai moottoripyörän etupyörän nostaminen ilmaan yleisellä tiellä (7 kpl.)
- liikenneonnettomuuden aiheuttaminen ohittamalla oikealta puolelta ja liian suuren tilannenopeuden pitäminen (1 kpl.)
- ”driftasi”, eli ajoi sivuluisussa mutkaan (1 kpl.)

- kivikuorman pitäminen peräkärkyssä ilman sidontaa (1 kpl).
- ulos tieltä ajaminen (1 kpl).
- väärään suuntaan ajaminen yleisellä tiellä (1 kpl).
- poliisia karkuun ajaminen (6 kpl).
- kuorma-auton tahallinen ajopiirturin manipulointi (2 kpl).
- stop-merkin laiminlyönti ja toisen ajoneuvon kylkeen törmääminen (1 kpl).

Yllä olevien kohtien lisäksi 2 kuljettajaa oli määrätty ajokieltoon, koska he kuljettivat liikenteeseen soveltumatonta tai liikennekäytöstä poistettua mopoa samalla ajaen ylinopeutta. Molemmat henkilöistä olivat alle 18-vuotiaita miehiä. Liikennekäytöstä poistetulla ajoneuvolla ei ole turvallista ajaa, koska niissä voi olla vakavia puutteita, kuten jarrujen toimimattomuus, mikä voi johtaa liikenneonnettomuuteen. Ylinopeus korostaa vielä onnettomuuden riskiä, jos ajoneuvo ei ole säädösten mukainen.

Yhteensä 7 henkilöä nosti moottoripyörällä eturenkaan ilmaan yleisellä tiellä ja heistä kaikki olivat alle 18-vuotiaita miehiä. Poliisia karkuun ajaneet henkilöt olivat myös kaikki alle 18-vuotiaita miehiä. Onko nuorissa näyttämisen halua, vai miksi yksikään täysi-ikäinen ei ole tässä tutkimuksessa syylistynyt yllä mainittuihin tekoihin? Yksi syy nuorten miesten karkuun ajamiselle voisi olla, että heidän käyttämä ajoneuvo oli viritetty liian tehokkaaksi, eivätkä he halunneet jäädä siitä kiinni. Todellista syytä nuorten karkuun ajamiselle ei kuitenkaan pystytä tällä tutkimuksella selvittämään. Yksikään henkilö ei tutkimuksessa ajanut henkilöautolla poliisia karkuun. Todennäköisesti tämä johtuu siitä, että henkilöautolla tämänkaltaisen teko muuttuu helposti törkeän liikenneturvallisuuden vaarantamisen puolelle, koska henkilöautolla vakavan vaaran aiheuttaminen muille tienkäyttäjille on paljon helpompaa verrattuna moottoripyörään tai mopoon, koska henkilöauton koko ja massa ovat niin paljon suuremmat.

## 5.4 Ylinopeudet



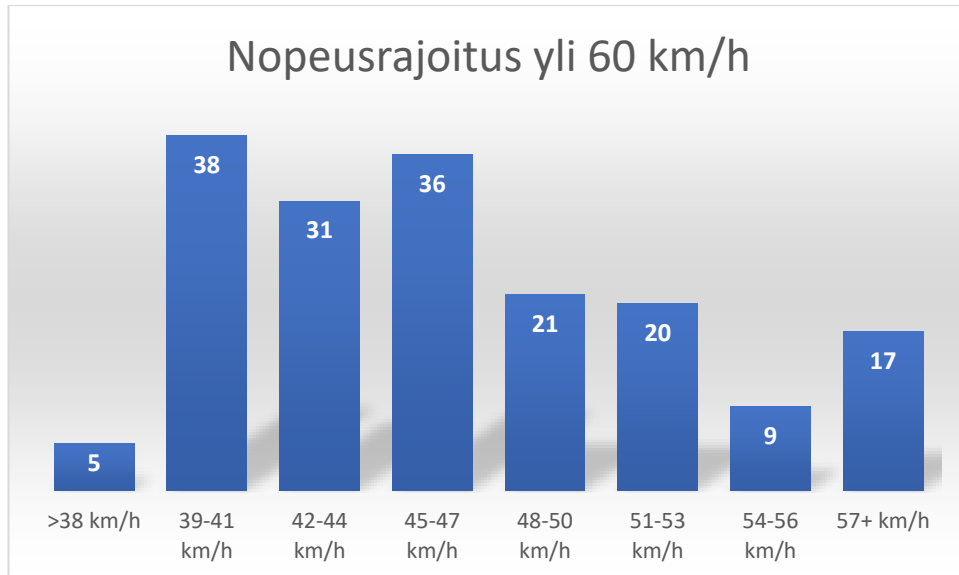
Kuvio 5. Nopeuden ylitykset.

Kuvioissa 5 kuvataan, kuinka monta nopeuden ylitystä ja kuinka suuria ne olivat sellaisilla alueilla, jossa suurin sallittu nopeus oli enintään 60 km/h. Ylinopeuksia oli yhteensä 94 ja suurin osa nopeuden ylityksistä jakautuu tasaisesti 39-50 km/h välille.

Yksi vakavan piittaamattomuuden tunnusmerkistöistä täyttyy, kun rikoksesta seuraa yli 20 päiväsakon rangaistus. Nopeusrajoituksen ollessa enintään 60 km/h, tarvitaan 36-38 km/h ylitys taulukon 1 mukaisesti, jotta rangaistus on yli 20 päiväsakkoa. 36-38 km/h nopeusrajoitus ei ole kuitenkaan ehdoton, koska poliisilla on mahdollisuus käyttää liukumaa eli alentaa tai nostaa päiväsakkojen lukumäärää. Alle 38 km/h ylityksiä oli 12 kappaletta ja niistäkin vain yksi oli alle 35 km/h, jolloin liukumaa oli käytetty ylöspäin. Jokainen ylinopeudesta määrätty ajokielto on kuitenkin lähtenyt vähintään 22 päiväsakon perusteella. Joukossa on muutama poikkeus alaikäisten kohdalla, jossa ajokielto on määrätty 19 päiväsakon mukaan, koska heidän sakkorangaistusta on lievennetty RL 6:8§ 1 momentin mukaisesti. Ilman alaikäisen vähennystä heidän päiväsakkojen lukumäärä olisi ollut 26, minkä perusteella ajokieltokin olisi pitänyt määrätä, kuten sivulla 22 on käyty läpi.

Yli 51 km/h ylityksiä on yhteensä 9 kappaletta ja taulukon 1 mukaan yli 48 km/h ylityksissä tapaukset arvioidaan erikseen poliisin esitutkinnassa. Räikein nopeudenylitys tapahtui 50 km/h alueella, jossa kuljettaja ajoi 115 km/h. Nopeuden ylitys oli jopa 65 km/h, mutta tapaus päättyi silti perusmuotoiseen liikenneturvallisuuden vaarantamiseen. Yli 51 km/h

ylitykset siirtyvät sen takia suoraan esitutkintaan, koska niissä täytyy harkita, täyttääkö rikos jo RL 23:2, törkeän liikenneturvallisuuden vaarantamisen tunnusmerkistön. Poliisi ei tee lopullista päätöstä asiasta, vaan sen tekee syyttäjä tai tuomioistuin.



Kuvio 6. Nopeuden ylitykset

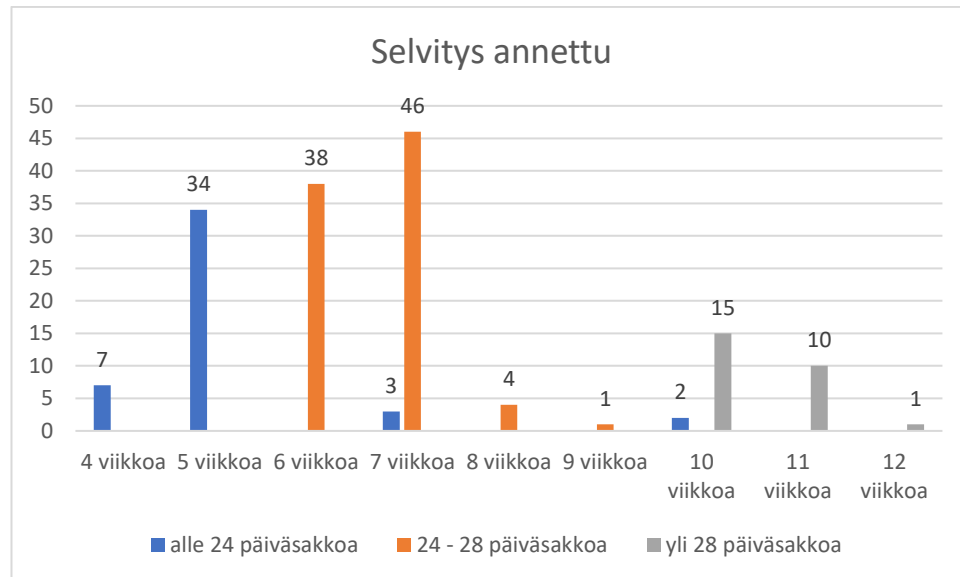
Kuviossa 6 kuvataan nopeuden ylitykset ja määrät, kun nopeusrajoitus on yli 60 km/h. Nopeuden ylityksiä tapahtui yhteensä 177, mikä on melkein puolet enemmän, kuin kuviossa 5. Ylinopeuksia tapahtuu paljon enemmän, kun nopeusrajoitus nousee yli 60 km/h, tai sitten kuljettajia on vain jäänyt enemmän kiinni näillä alueilla. On tietenkin huomioitava, että yli 60 km/h olevia teitä on kokonaispituuden perusteella paljon enemmän, mikä selittää osaltaan rikoksien suurempaa määrää. Tässä kuviossa yleisin nopeuden ylitys hajaantuu hyvin tasaisesti 39-47 km/h välille.

Taulukon 2 mukaan normaalipäiväsakkojen määrä on yli 20, kun nopeuden ylitys on 39-41 km/h ja taulukossa 1 vastaava ylitys oli 36-38 km/h. Tämä johtuu siitä että, nopeusrajoituksen ollessa yli 60 km/h, arvioidaan nopeudenylitystä hieman lievemmin. Alle 38 km/h ylityksiä oli vain 5 kappaletta ja niissäkin oli käytetty liukumaa, jolloin päiväsakkojen määrää oli nostettu normaalista. Ajokiellot määrättiin ilman poikkeuksia vähintään 22 päiväsakon mukaan nopeusrajoituksen ollessa yli 60 km/h.

Yli 50 km/h ylityksiä oli yhteensä 46. Näissä ylityksissä tapaukset arvioidaan samalla tapaa esitutkinnassa ja mietitään törkeän liikenneturvallisuuden vaarantamisen tunnusmerkistön täyttymistä. Suurin ylinopeus oli 63 km/h ylitys, kun nopeusrajoitus oli 100 km/h.

Muutenkin kuviossa 6 on paljon enemmän esitutkintaan johtavia nopeuden ylityksiä verrattuna kuvioon 5. Johtuuko tämä siitä, että isommalla tiellä sorrutaan herkemmin ajamaan suurempaa ylinopeutta, vai onko suurin osa tämän kaltaisista nopeudenylityksistä alle 60 km/h alueilla johtanut törkeään liikenneturvallisuuden vaarantamiseen, jolloin ne eivät tulleet osaksi tutkimusta?

### 5.5 Selvitykset ajokielloista



Kuvio 7. Ajokortin tarpeellisuudesta annetut selvitykset.

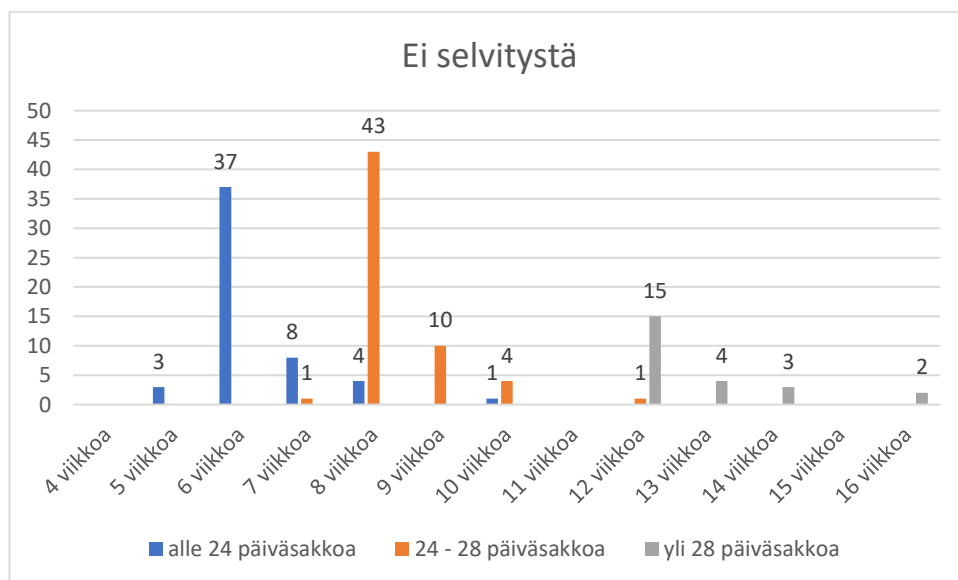
Yhteensä 161 asianosaista toimitti poliisille vastineen ajokiellon keston vaikuttavista tekijöistä, mikä on hieman yli puolet kokonaismäärästä. Toimeentuloon vetoaminen oli ylivoimaisesti yleisin ajokieltoon vaikuttava asia. 107 henkilöä vetosi tähän ja he tarvitsivat joko työtehtävien suorittamiseen ajo-oikeutta, tai he eivät ilman ajo-oikeutta pystyneet kuljettamaan työssä vaadittavia esineitä mukanaan. Tällaisia tilanteita oli usein rakennustyömiehillä, joiden työpisteet vaihtelivat usein ja he joutuvat kuljettamaan työvälineitään paikasta toiseen. Toiseksi yleisin vastineen syy oli vetoaminen välttämättömään liikkumiseen. Välttämättömään liikkumiseen vetosi 43 henkilöä, joista 34 perusteli, etteivät he ilman ajo-oikeutta pääse töihin ilman kohtuutonta vaivaa, koska alueella ei joko ollut julkista liikennettä tai sitten julkinen liikenne kulki todella harvoin. Välttämättömänä liikkumisena perusteltiin myös läheisen ihmisen vientiä sairaalahoitoihin ja yleistä perheen kuljettamista kauppoihin, harrastuksiin ja kouluihin perheen ainoana ajo-oikeuden haltijana.

Päiväsakkojen lukumäärän ollessa alle 24 kappaletta, on ajokielto normaalisti taulukon 3 mukaan 6 viikkoa. Kuvio 7 näyttää, että erittäin suuri osa ajokielloista on määrätty lieven-



nettynä, jos asianosainen on toimittanut selvityksen. Selvityksen on tietenkin oltava myös asianmukainen, jotta lievennys on mahdollinen. 7 henkilön kohdalla ajokiellon pituus oli vähintään 4 viikkoa, mikä on ajokiellon ehdoton minimiaika ja 34 henkilön kohdalla ajokiellon pituus oli vähintään 5 viikkoa. Kahdesti ajokielto määrättiin jopa vähintään 10 viikkoisena, kun päiväsakkojen lukumäärä oli alle 24 kappaletta, mikä on yli taulukon 3 liukuman. Tämä selittyy sillä, että kyseisissä tapauksissa on vakavan piittaamattomuuden lisäksi ollut jokin toinenkin ajokieltoon johtanut syy, esimerkiksi kulkuneuvon kuljettaminen oikeudetta, jolloin ajokielto on määrätty yhteisenä.

24 – 28 päiväsakkojen tapauksissa ajokiellon normaali pituus on taulukon 3 mukaan 8 viikkoa ja yli 28 päiväsakon ylityksissä 12 viikkoa. Myös näissä tapauksissa liukumaa on käytetty suurimmilta osin alenevasti ajokieltoa määrättäessä. Ajokielto on muutaman kohdalla pysynyt normaalikestoisena lähinnä sen takia, että henkilö on syyllistynyt toistamiseen vastaavaan tekoon muutaman vuoden sisällä. Poliisihallituksen ohjeen ([1] 2019) mukaan ajokiellon vaikutuksiin vetoaminen ei tule lieventää ajokieltoa, jos liikennesääntöjen rikkominen on toistuvaa. Ajo-oikeuden lieventäviä seikkoja ei siis oteta huomioon, jos asianosainen rikkoo liikennesääntöjä jatkuvasti, vaikka ajo-oikeus on hänelle tärkeä työn tai liikkumisen kannalta. Tärkein havainto, minkä kuviosta 7 voi kuitenkin tehdä on se, että asiallisella selvityksellä ajokiellon pituus todellakin pienenee yhdellä tai kahdella viikolla.



Kuvio 8. Ei selvitystä ajokortin tarpeellisuudesta

136 henkilöä ei toimittanut poliisille minkäänlaista selvitystä ajo-oikeuden tarpeellisuudesta. Tällöin ajokiellon pituus noudatti lähes poikkeuksetta taulukon 3 mukaista normaalin

ajokiellon kestoja. Kuviossa 8 on nähtävissä, että 95 ajokieltoa määrättiin normaalikestoiseksi, mikä on noin 69 % osuus. Loput ajokiellot olivat suurimmalta osin korotettuja.

Alle 24 päiväsakon rikoksissa 56 % määrättiin 6 viikon ajokieltoon, 24 – 28 päiväsakon rikoksissa 62 % määrättiin 8 viikon ajokieltoon ja yli 28 päiväsakon rikoksissa 62 % määrättiin 12 viikon ajokieltoon. Ajokieltoja lievennettiin vain neljä kertaa, kolmesti alle 24 päiväsakkojen kohdalla ja kerran 24 – 28 päiväsakon kohdalla. Ajokiellon koventamista taas on määrätty huomattavasti enemmän verrattuna kuvioon 7, missä ne olivat harvinaisia.

Kovennetut ajokiellot perustuivat suurimmilta osin kuljettajan edellisiin liikenne rikoksiin, eli tekijä oli muutaman vuoden sisällä syyllistynyt vastaaviin tekoihin entuudestaan, minkä takia ajokiellon pituutta lisättiin. Joukossa oli myös kulkuneuvon kuljettamista oikeudetta ja tekoja, missä kuljettaja syyllistyi useampaan ajokieltoon johtaneeseen tekoon samalla kertaa, kuten poliisia karkuun ajaminen, mihin sisältyi huomattava ylinopeus. Muuten ajokiellon pituuden määrittäminen on helppoa, jos tekijä ei toimita selvitystä ja teko on yksinkertainen, koska silloin käytetään normaalia ajokiellon kestoja.

## 6 POHDINTAA

Ajokieltoprosessin kulku on samanlainen vakavan piittaamattomuuden osalta, kuin muidenkin ajokieltojen ja olen onnistunut esittämään sen sillä tavoin, että jokainen tämän opinnäytetyön lukenut tietää, miten prosessi etenee. 1.6.2019 lähtien poliisi on alkanut tekemään päätökset kaikista ajokielloista, mikä lisää poliisin kuormaa huomattavasti. Tällä päätöksellä haluttiin ilmeisesti yhtenäistää ajokieltopäätöksiä, sillä käräjäoikeuksien välillä saattoi olla eriäväsyyksiä ajokieltojen pituuksien suhteen. Lisääntyneellä työmäärällä on kuitenkin vaarana, että prosessin kesto paisuu niin pitkäksi, että henkilö on kerinnyt kärsimään ajokiellon jo siinä vaiheessa, kun päätös lopullisesta ajokiellosta tehdään. Pahimmissa tapauksissa henkilö on ajokiellossa pitempään, kuin on tarkoitus, koska poliisi ei ole kerinnyt käsittelemään asiaa. Kaikki ajokieltoasiat eivät myöskään pääse välittömästi tuomioistuimen ratkaistavaksi, minkä takia asianosainen voi huomaamattomasti jäädä väliaikaiseen ajokieltoon niin pitkäksi ajaksi, että tuomion tultua ajokielto onkin jo kärsitty. Väliaikaisessa ajokiellossa oleva voikin pyytää väliaikaisen ajokiellon päättymään, jos hän on ollut tutkittavaan rikokseen nähden jo huomattavan pitkän ajan väliaikaisessa ajokiellossa ja asia on lähetetty eteenpäin tuomioistuimelle. Tämä vaatii kuitenkin asianosaisen omaa aktiivisuutta. Tuomioistuimen ratkaisu voi olla myös epäillyn rikoksen kumoaminen, jol-

loin asianosainen on ollut ajokiellossa, vaikkei hän ole lopulta syyllistynyt mihinkään rikokseen. Kaikista ikävin tapaus tulee vastaan silloin, jos henkilö tuomitaan ensin käräjäoikeudessa syylliseksi, mutta tuomio kumotaankin hovioikeudessa tai ääritapauksissa vasta korkeimmassa oikeudessa, jolloin henkilö on kärsinyt täyden ajan ajokiellosta syyttömänä.

Mielestäni ajokieltoprosessi on muuten toimiva ja oikeudenmukainen prosessi, jossa jokainen asianosainen saa tasapuolisen kohtelun. Ajokieltoprosessissa on pyrkimys yhden kosketuksen periaatteeseen. Ajokieltorikoksien kuulusteluissa voidaan jo kysyä ajokieltoon vaikuttavista asioista, jolloin asianosaista kuultaisiin etukäteen, eikä selvityspyyntöä enää tarvitsisi lähettää. Tämä vaatii kuitenkin kuulusteltavalta osapuolelta hyvää ammattitaitoa, että hän muistaa kysyä ajokieltoon vaikuttavista seikoista. Kuulustelu pitää tietenkin vielä kopioida lupahallintoon, jotta siellä työskentelevät henkilöt saavat tämän tiedon. Vaihtoehtoisesti henkilölle voidaan ilmoittaa jo esitutkinnan aikana, että asiasta voit lähettää kirjallisen selvityspyynnön poliisille jo etukäteen, jotta asian käsittely nopeutuisi, jos asianosainen tuomitaan ajokieltorikoksesta. Sakolla käsiteltävissä rikoksissa henkilölle voi, ja kannattaa informoida, että selvityksen voi lähettää heti. Asian informointi on kuitenkin yksittäisen poliisimiehen tehtävänä, joka sattuu sillä hetkellä asioimaan ajokieltorikoksen kanssa. Valitettavasti kaikki poliisit eivät ole tietoisia ajokieltoprosessin kulusta, jonka takia tieto ei myöskään välity rikoksen tekijälle.

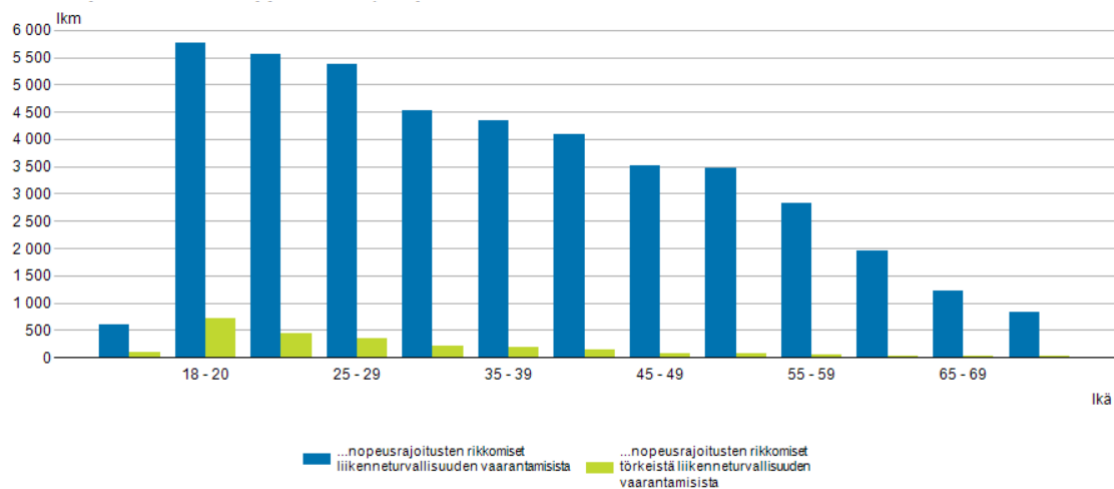
Tiedoksiannon kohdalla poliisi voi kohdata ikäviä ongelmia, jos tiedoksiantoa ei meinata saada perille. Kaikki henkilöt eivät välttämättä asu siinä osoitteessa, missä he ovat kirjoilla, joten heidän tavoittaminen voi olla hankalaa, jolloin päätöksen antaminen viivästyy, eikä ajokieltoa voida laittaa täytäntöön. Periaatteessa tämä tarkoittaa sitä, että henkilö pystyy pakoilemaan ajokieltoa melko kauan, koska poliisilla tuskin on resursseja aktiivisesti etsiä henkilöitä pelkästään päätöksen tiedoksiannon takia. Sijaistiedoksianto onkin hyvä keino saada päätös tiedoksi, mutta siinä on ongelmana, että se ei ole ketään velvoittava toimenpide eli siitä voi kieltäytyä. Tulevaisuudessa poliisi alkaa varmasti antamaan päätöksiä tiedoksi sähköisesti, mutta sähköinen tiedoksianto ei poista sitä ongelmaa, jos päätöksen kohde päättää pakoilla ajokieltoa.

## **6.1 Iän vaikutus**

Nuoren kuljettajan voidaan olettaa olevan kokemattomampi liikenteessä, kuin vanhemman kuljettajan. Tästä huolimatta nuoret kuljettajat ottavat tietoisia riskejä enemmän, kuin van-

hemmat kuljettajat, koska 59 % vakavaan piittaamattomuuteen syyllistyneistä oli alle 30-vuotiaita. Tutkimuksessa ei käy tarkalleen ilmi, missä ikäluokassa liikennekäyttäytyminen muuttuu parempaan suuntaan, mutta nuorten suurempaa osuutta ei voi väheksyä.

Nuorten kuljettajien ajotapaa on selvitetty valtioneuvoston nuoret raportissa (2002), jossa kerrotaan, että nuorten kuljettajien riskialttiille ajamiselle on ominaista suuret ylinopeudet, lyhyet turvamarginaalit, liikennesäännöistä poikkeaminen ja vähäinen turvalaitteiden käyttö. Suuret ylinopeudet ja liikennesäännöistä poikkeamiset ovat yleisin syy vakavassa piittaamattomuudessa, minkä takia nuoret edustavat suurta joukkoa tutkimuksessa.



Lähde: Rikos- ja pakkokeinotilasto, Tilastokeskus

Kuvio 9. Vuonna 2018 selvitettyihin rikoksiin syylliseksi epäillyt törkeissä ja normaaleissa liikenneturvallisuuden vaarantamisissa.

Liikenneturvan koulutuspäällikkö Satu Tuomikoski on antanut haastattelun (Kärki 2018), missä hän kertoo, että nuorten miesten onnettomuuksissa on usein taustalla tietoinen riskinotto, kun taas nuorten naisten kohdalla onnettomuus on johtunut jostain muusta syystä, kuten huonosta kelistä. Riskinotolla tarkoitetaan muun muassa suurta ylinopeutta. Ehkä tutkimuksesta voidaan päätellä, että iän ja kokemuksen karttuessa kuljettajat ovat enemmän tietoisia riskienottoon liittyvistä riskeistä. Mitä vanhemmaksi kuljettaja tulee, sitä enemmän liikennekäyttäytyminen muuttuu suotuisampaan suuntaan. Tilastokeskuksen luomassa tilastossa (kuvio 9) on myös huomattavissa liikennekäyttäytymisen muutos, koska nopeusrajoitusten rikkominen laskee iän myötä. Olen itse kuullut puhuttavan, että erityisesti nuoret henkilöt saattavat helposti ryhmäpaineen alla syyllistyä huomattavaan ylinopeuteen, koska näyttämisen halu on suuri nuorena iässä, eikä ylinopeuden lisäyksen

riskejä osata vielä tunnistaa riittäväällä vakavuudella. Yksin ajaessa nuori harvemmin ajaa yhtä suurella nopeudella.

Ajokorttilaki uudistui 1.7.2018, jolloin ajokoulutuksen määrä väheni autokouluissa. Ennen uudistusta ajokoulutukseen kuului 20 teoriatuntia ja 17 ajotuntia ja uudistukseen jälkeen määrät tippuivat 8 teoriatuntiin ja 10 ajotuntiin. Tiputus on melko huomattava ja mielestäni 10 tunnin ajokokemus on hyvin vähäinen varsinkin henkilölle, jolla ei ole aikaisempaa ajokokemusta alla. Ajokorttilain uudistuksessa myös opetusluvan saanti helpottui, koska opetuslupaopettajan ei tarvitse enää käydä teoriakokeessa, eikä opetusautoa tarvitse muutokatsastaa. Tämä muutos lisää opetusluvalla kortin ajajia entisestään. Nähtäväksi jää, kasvaako nuorten henkilöiden osuus vakavassa piittaamattomuudessa entisestään, kun pakollisen ajokoulutuksen määrä väheni huomattavasti. Nuorten liikennerikoksia ei voi kuitenkaan laittaa pelkästään puutteellisen ajokoulutuksen piikkiin, koska liikenteessä käytäytymiseen liittyy myös muutkin asiat, kuin pelkästään ajokokemus, kuten asenteet ja arvot. Mielestäni ajokokemuksella on enemmän vaikutusta pieniin liikenneonnettomuuksiin, kun taas asenteet ja arvot vaikuttavat paljon enemmän tietoiseen riskinottoon ja erityisesti vakaviin liikennesääntöjen rikkomisiin. Autokouluun kuuluu riskiajokoulutus, jolla pyritään saamaan ajokortin ajaja ymmärtämään liikenteen riskit. Tämän lisäksi myös koulut järjestävät liikenteeseen kohdistuvia luentoja. Itse muistan, kuinka meille kävi luennoimassa ylinopeudesta johtuneesta liikenneonnettomuudesta vammautunut ihminen liikenneturvallisuuden tärkeydestä. Liikenneturvallisuutta onkin pyrittävä markkinoimaan nuorille jo varhaisella iällä, jotta he ymmärtävät sen merkityksellisyyden tien päällä.

## **6.2 Vakavan piittaamattomuuden tunnusmerkistö**

Vakava piittaamattomuus ei ole helppo käsite mieltää. Aina ei ole helppoa tulkita, milloin tekijän toiminta ylittää piittaamattomuuden rajan. Ylinopeuden suhteen vakavan piittaamattomuuden täyttymisen rajaa voidaan tarkastella päiväsakkojen perusteella, mutta milloin teko muuttuu törkeäksi liikenneturvallisuuden vaarantamiseksi? Erityisesti yli 60 km/h nopeusrajoitetuilla alueilla oli 36 kappaletta huomattavia nopeuden ylityksiä. Huomattavana nopeuden ylityksenä pidän yli 51 km/h ylitystä, koska tällöin tapaukset arvioidaan esitutkinnassa erikseen. ”Keskimääräinen ylinopeus on törkeänä liikenteen vaarantamisena tuomituissa teoissa ollut 50 – 60 km/h” (Lappi-Seppälä ym. 585). Jostain syystä nämä nopeuden ylitykset ovat kuitenkin jääneet normaaleiksi liikenneturvallisuuden vaarantamisiksi. Todennäköisesti teot eivät olleet omiaan aiheuttamaan vakavaa vaaraa muille tienkäyt-

täjille ja henkilö on kuljettanut ajoneuvoa yksin tai kokonaisarvostelun perusteella törkeä tekemuoto ei täytynyt. Syitä voi vain arvailla. Toisaalta esimerkiksi ajokiellon pituus ei olisi varmastikaan varmastikaan muuttunut, koska törkeässä liikenneturvallisuuden vaarantamisessa vähimmäisajokiellon pituus on 3kk, mikä on hyvin saman pituinen, kuin näin suurissa ylityksissä vakavan piittaamattomuuden kanssa.

Vakava piittaamattomuus toteutui kuitenkin myös muilla tavalla, kuin pelkästään ylinopeuden muodossa. Tekemuotoja oli muun muassa stop-merkin laiminlyönti, ajopiirturin manipulointi ja poliisia karkuun ajaminen. Nämä rikokset ovat ymmärrettävästi vakavan piittaamattomuuden puolella, koska onnettomuusriskit kasvavat, jos tieliikennesääntöjä rikotaan vastaavin tavoin. Enemmän kysymyksiä herättää esimerkiksi ulos tieltä ajaminen, jonka johdosta henkilö määrättiin vakavan piittaamattomuuden perusteella ajokieltoon. Päätöksessä ei oltu perusteltu, miten ajoneuvo oli ajautunut ulos, joten teon arviointia on ulkopuolisena henkilö vaikea tehdä. Epäselväksi jäi, oliko autossa olla matkustaja, minkä takia teko oli liikenneturvallisuuden vaarantamisen kärkipäässä, vai joutuiko jokin toinen auto väistämään, jotta törmäystä ei tapahtunut? Myös moottoripyörällä keuliminen on varmasti yksi vaikeasti arvioitava teko, koska mielestäni vakavan piittaamattomuuden tunnusmerkistö ei täyty, jos henkilö keulii tyhjällä tiellä, jolloin hän vaarantaa vain oman turvallisuutensa, mutta liikenteen seassa keuliminen voi täyttää vakavan piittaamattomuuden vaatimukset, sillä silloin kuljettaja ei hallitse täysin omaa ajoneuvoaan ja vaaran aiheuttamisen mahdollisuus on todellisesti olemassa. Lähtökohtaisesti poliisi voi perustella vakavaa piittaamattomuutta siis siten, että liikennesäännöistä on poikettu vakavasti ja teko on ollut omiaan aiheuttamaan vaaraa.

Muita vakavan piittaamattomuuden tekemuotoja, mitä tutkimuksessa ei ilmennyt voi olla seuraavia:

- Ajoneuvon ohittaminen tavalla, joka on omiaan aiheuttamaan vaaraa toisen turvallisuudelle. Esimerkiksi mäessä tai kaarteessa ohitus, jossa näkyvyys on todella huono.
- Ei antanut esteetöntä kulkua suoja tiellä olevalle jalankulkijalle tavalla, joka on omiaan aiheuttamaan vaaraa toisen turvallisuudelle.
- Ei pitänyt riittävää etäisyyttä edellä kulkevaan siten, että aiheutti päälle ajon vaaran tavalla, joka on omiaan aiheuttamaan vaaraa toisen turvallisuudelle.

Nämä kohdat on valittu siksi, että ne kuuluvat RL 23:1, liikenneturvallisuuden vaarantamisen alle ja näistä normaalipäiväsakkojen määrä on yli 20 päiväsakkoa. Tutkimuksessa ei

ollut yhtään tekoa, missä kuljettaja olisi ajanut punaisten liikennevalojen läpi, mikä oli itselleni yllätys. KKO: 2019:74 ratkaisussa kuljettaja oli tuomittu törkeään liikenneturvallisuuden vaarantamiseen, koska hän oli yöaikaan ylittänyt liikennevaloilla opastetun risteyksen silloin, kun hänelle oli osoitettu punainen valo. Yöajasta huolimatta teko oli ollut omiaan aiheuttamaan vakavaa vaaraa toisen hengelle tai terveydelle, minkä takia teko ei voinut mennä normaalina liikenneturvallisuuden vaarantamisena ja täten mahdollisena vakavana piittaamattomuutena. Punaisten valojen laiminlyönti ei tässä tapauksessa ole verrannollinen siihen, että henkilö ajaa letkassa liikennevaloista ja valot ovat juuri vaihtuneet punaiksi.

### **6.3 Työn luotettavuus ja arviointi**

Työssä on käytetty pohjana hallintolakia, ajokorttilakia ja rikoslain 23 lukua, joihin poliisin ajokieltopäätökset perustuvat. Kyseisten lakien lisäksi työssä on hyödynnetty poliisihallituksen ohjeita rikosperusteisten ajokieltoasioiden käsittelystä ja hallituksen esityksiä, joten ajokieltoprosessin kulku on vakavan piittaamattomuuden osalta pystytty esittämään pääpiirteittäin alusta loppuun siten, että tämän työn lukemalla lukijalla pitäisi olla hyvä kuva kyseisestä ajokieltoprosessista. Tätä samaa ajokieltoprosessia kulkevat myös muut ajokieltorikokset, joten tästä opinnäytetyöstä on hyötyä myös muissa ajokielloissa.

Tutkimustyön luotettavuudessa pitää ottaa huomioon, että tutkimukseen on otettu vain 1,6 % koko vuoden 2018 vastaavista ajokielloista, mikä on epätavallisen pieni, kun tutkimusta tehdään. Kaikki tapaukset ovat kuitenkin samantapaisia, eli liikennesäännöistä on poikettu vakavasti, joten pieneksi jäänyt tutkimusjoukko on mielestäni hyväksyttävä. Mitään suuria johtopäätöksiä tutkimuksen tuloksista ei voi tehdä, mutta ne ovat varmasti suuntaa antavia. Uskon, että kokonaistutkimus antaisi samat tulokset tekijöiden sukupuolen ja iän tarkastelussa. Suurempi tutkimus antaisi myös varmasti lisää vakavan piittaamattomuuden teko-  
muotoja.

Tutkimuksella haettiin vastauksia kysymyksiin; ”ketkä syyllistyvät vakavaan piittaamattomuuteen liikenteessä, millaisia erilaisia tekotapoja vakava piittaamattomuus pitää sisällään ja mitkä kaikki tekijät vaikuttavat lopulliseen ajokiellon pituuteen”. Tutkimus antoi hyvin vastauksia tutkittaviin kysymyksiin ja vakavaa piittaamattomuutta osoittavia tekoja löytyi useita, joista tyypillisin syy oli ylinopeus. Vakavaan piittaamattomuuteen syyllistyivät pääosin miehet ja enemmistö tekijöistä oli nuoria, alle 30-vuotiaita. Ajokiellon pituus

väheni suurimmalta osalta vastineen antaneilta, mikä osoittaa, että päätöksen teossa otetaan huomioon ajokortin tarpeellisuutta osoittavat seikat, mutta ajokieltoa myös kovennettiin, jos siihen oli edellytykset.

Tutkimuksessa olisi voinut käyttää pienempää haitaria erityisesti iän kohdalla, koska 10 vuoden ikähaitari on melko suuri ja ihmisen käytös ja ajattelu kehittyy huomattavasti 10 vuoden sisällä. Näin suurella ikähaitarilla ei saada selville, missä iässä käyttäytyminen on alkanut muuttumaan parempaan suuntaan. Ajokiellon pituus on esitetty myös laajalla skaalalla, mutta mielestäni sillä ei ole merkitystä onko ajokielto 35 päivää, vai 37 päivää, kun tutkimuksessa tarkasteltiin juurikin sitä, mitkä asiat vaikuttavat ajokiellon pituuteen.

Opinnäytetyön tekeminen käsiteltävästä aiheesta oli hyvin opettavainen ja se kehitti paljon omaa ammattitaitoani, koska työ vaati melko paljon tutustumista lainsäädäntöön. Johdannossa olin kertonut, että en aikoinaan osannut vastata asiakkaan kysymyksiin, kun määräsin hänet väliaikaiseen ajokieltoon vakavan piittaamattomuuden takia. Nykyään sama ongelma ei varmasti enää toistu. Opinnäytetyötä ei ollut helppo tehdä vakavasta piittaamattomuudesta ja sen ajokieltoprosessista, koska aiheesta on hyvin vähän kirjallisuutta. Opinnäytetyölle oli myös toinen vaihtoehto, jossa työ olisi tehty haastattelujen kautta, jolloin olisin haastatellut vakavan piittaamattomuuden kanssa työskenteleviä henkilöitä.



## LÄHTEET

HE 32/1997 vp. Hallituksen esitys eduskunnalle liikennerikoksia koskevan lainsäädännön uudistamisesta.

HE 212/2010 vp. Hallituksen esitys eduskunnalle ajokorttilaiksi ja eräksi siihen liittyviksi laeiksi.

HE 103/2017 vp. Hallituksen esitys eduskunnalle laeiksi sakon ja rikesakon määräämisestä annetun lain ja ajokorttilain muuttamisesta sekä eräksi niihin liittyviksi laeiksi.

Hakala, Juha Tapani 2004: Opinnäyteopas ammattikorkeakouluille. Helsinki, Gaudeamus.

Heikkilä, Tarja 2004: Tilastollinen tutkimus. Helsinki: Edita

Heikkilä, Tarja 2014: Tilastollinen tutkimus. Helsinki: Edita

Helminen, Klaus & Kuusimäki, Matti & Rantaeskola, Satu 2012: Poliisilaki. Helsinki, Talentum Oyj.

Holopainen, Martti & Pulkkinen, Pekka 2002: Tilastolliset menetelmät. Helsinki, Sanoma Pro oy.

Ihalainen, Heikki & Kujanpää, Olavi & Piipponen, Seppo & Väinölä, Markku 2005: Näkökulmia poliisin liikenneturvallisuuustyöhön. Helsinki, Edita Prima oy.

Kärki, Taneli 2019. Kaleva. Luettavissa:

<https://www.kaleva.fi/uutiset/kotimaa/miksi-nuoret-miehet-kaahaavat-vuosittain-liikenteessa-kuolee-noin-40-nuorta-miestä/807938/> (luettu 28.9.2019)

Juurakkovesikko Nina 2019. Rikosperusteisten ajokieltoasioiden käsittely siirtyi poliisille. Suomen poliisijärjestöjen liiton jäsenlehti 3/2019, 20-22.

Kananen, Jorma 2015: Opinnäytetyön kirjoittajan opas: näin kirjoitan opinnäytetyön tai pro gradun alusta loppuun. Jyväskylä, Jyväskylän ammattikorkeakoulu.

Lappi-Seppälä, Tapio & Hakamies, Kaarlo & Koskinen, Pekka & Majanen, Martti & Melander, Sakari & Nuotio, Kimmo & Nuutila, Ari-Matti & Ojala, Timo & Rautio, Ilkka 2008: Rikosoikeus: Oikeuden perusteokset. Helsinki, WSOYpro.

Lehtonen, Tuomas 2019. Oikeuspolitiikka. Lakimiesuutiset. Luettavissa:

<https://lakimiesuutiset.fi/ajokiellot-poliisin-tyolistalle/> (luettu 20.8.2019)

Liikenneturva 2016. Luettavissa:

[https://www.liikenneturva.fi/sites/default/files/materiaalit/Tutkittua/Tilastot/tilastokatsaukset/taustapaketti\\_nuoret\\_sarmana\\_liikenteessa\\_25.1.2016.pdf](https://www.liikenneturva.fi/sites/default/files/materiaalit/Tutkittua/Tilastot/tilastokatsaukset/taustapaketti_nuoret_sarmana_liikenteessa_25.1.2016.pdf) (luettu 3.10.2019)

Liikennevirasto 2016. Henkilöliikennetutkimus. Luettavissa:

[https://julkaisut.vayla.fi/pdf8/lti\\_2018-01\\_henkiloliikennetutkimus\\_2016\\_web.pdf](https://julkaisut.vayla.fi/pdf8/lti_2018-01_henkiloliikennetutkimus_2016_web.pdf) (luettu 28.9.2019)

Mäenpää, Olli 2016: Hallintolaki ja hyvän hallinnon takeet. Helsinki, Edita Publishing Oy.

KHO:2009:60

KHO:2014:95

KHO:2019:74

Oikeus 2019. Hallinto-oikeudet. Luettavissa:

[https://oikeus.fi/hallintooikeudet/hameenlinnanhallinto-oikeus/fi/index/valituksenteko\\_0.html](https://oikeus.fi/hallintooikeudet/hameenlinnanhallinto-oikeus/fi/index/valituksenteko_0.html) (luettu 28.9.2019)

Poliisi [1] 2019. Liikenneturvallisuus. Luettavissa

<https://www.poliisi.fi/liikenneturvallisuus>, (luettu 10.8.2019).

Poliisi [2] 2019. Liikenneturvallisuus, ajokiellot. Luettavissa:

<https://www.poliisi.fi/liikenneturvallisuus/ajokiellot> (luettu 10.8.2019).

Poliisihallitus [1] 2019. POL-2019-10957. Rikosperusteisen ajokieltoasian käsittely.

Poliisihallitus [2] 2019. POL-2019-13145. Käsikirja rangaistusten määräämiseksi sakon ja rikesakon määräämisestä annetun lain mukaisessa sakkomenettelyssä.

Poliisihallitus 2012. Käsikirja seuraamusten määräämiseksi rangaistusvaatimus- ja rikesakkoasioissa. Luettavissa:

<https://docplayer.fi/2406533-Kasikirja-seuraamusten-maaraamiseksi-rangaistusvaatimus-ja-rikesakkoasioissa.html> (luettu 4.9.2019)

Pääkkönen Lasse 2017. Poliisin määräämä ajokielto ja varoitus. Poliisiammattikorkeakoulu. AMK-opinnäytetyö.

Tilastokeskus 2017. Tieliikenneonnettomuustilasto. Luettavissa:

[https://www.stat.fi/til/ton/2017/ton\\_2017\\_2019-01-23\\_tie\\_001\\_fi.html](https://www.stat.fi/til/ton/2017/ton_2017_2019-01-23_tie_001_fi.html) (luettu 3.10.2019)

Tolvanen, Matti 1999: Tieliikenne rikokset. Helsinki, Kauppakaari OYJ.

Tolvanen, Matti & Frände, Dan & Matikkala, Jussi & Tapani, Jussi & Viljanen, Pekka & Walhberg, Markus 2010: Keskeiset rikokset. Helsinki, Edita.

Tolvanen, Matti 2009: Tieliikenteen käsikirja. Helsinki, Edita.

Valli, Raine 2015: Johdatus tilastolliseen tutkimukseen. Jyväskylä, PS-kustannus.

Valtioneuvoston periaatepäätös tieliikenneturvan parantamiseksi 2016. Tiedosta liikenneturvallisuutta. Luettavissa:

<https://valtioneuvosto.fi/paatokset/paatos?decisionId=0900908f804fd1b5> (luettu 10.8.2019)

Valtioneuvoston julkaisu 2002. Nuoret raportti. Luettavissa:

[https://julkaisut.valtioneuvosto.fi/bitstream/handle/10024/78357/1\\_16\\_2002.pdf?sequence=1](https://julkaisut.valtioneuvosto.fi/bitstream/handle/10024/78357/1_16_2002.pdf?sequence=1) (luettu 10.8.2019)

Vilka, Hanna 2007. Tutki ja mittaa. Määrällisen tutkimuksen perusteet. Helsinki: Tammi.