

Ylinopeusrikosten sakkomenettely

Havaintoja ylinopeusrikosten käsittelystä Tampereella ja Vantaalla 2019
Teemu Moilanen

10/2021

TIIVISTELMÄ

Teemu Moilanen: Ylinopeusrikosten sakkomenettely: Havaintoja ylinopeusrikosten käsittelystä Tampereella ja Vantaalla 2019

Opinnäytetyön muoto: tutkimuksellinen

Julkisuusaste: Julkinen

Ohjaaja: lehtori Antti Jääskeläinen

Tutkinto: Poliisi (ylempi AMK)

Tutkimuksen kohteena on sakkomenettelyssä Tampereella ja Vantaalla vuonna 2019 käsitellyt ylinopeusrikokset. Tutkimuksen tarkoituksena on selvittää, miten hyvin kansalaisten yhdenvertaisuus toteutuu sakkomenettelyssä ja noudatetaanko rangaistuksen mittaamisessa ja sakon perusteluissa lainsäädäntöä ja Poliisihallituksen antamaa ohjeistusta.

Tutkimusta varten kerättiin Poliisiasian tietojärjestelmästä tietoa yli 2600 sakkomenettelyssä käsitellyistä ylinopeudesta. Tutkimusaineistoa analysoitiin tilastollisilla menetelmillä muun muassa laskeamalla eri muuttujien välisiä riippuvuuksia. Tutkimustuloksia vertailtiin myös aikaisempien aihealueesta tehtyjen tutkimusten tuloksiin.

Tutkimustulosten perusteella automaattisessa liikenteenvalvonnassa ei käytetä päiväsakon lukumäärän liukumaa Tampereella ja Vantaalla. Poliisipartiot puolestaan käyttävät päiväsakkojen lukumäärän liukumaa käsitellessään ylinopeuksia sakkomenettelyssä ja pääsääntöisesti myös perustelevat liukuman käyttämisen. Ylinopeusrikoksesta epäillyn sukupuoli ja ikä eivät tutkimustulosten perusteella vaikuttaneet päiväsakkojen lukumäärän liukuman käyttöön ja yhdenvertaisuus toteutuu tältä osin sakkomenettelyssä.

Sakkomenettelyn käsiteltyjen ylinopeuksien perusteluissa on kirjavuutta ja kansalaisten yhdenvertaisuutta voitaisiin parantaa tarkentamalla ohjeistusta teko-olosuhteiden kirjaamisessa ja liukuman käyttämisessä.

Sivumäärä: 50

Tarkastuskuukausi ja vuosi: 11/2021

Avainsanat: liikenne, kvantitatiivinen tutkimus, sakko, rangaistukset, ylinopeus

SISÄLLYS

1	JOHDANTO	1
1.1	Aihe ja tutkimuskysymykset.....	2
2	AIKAISEMPAA TUTKIMUSTA.....	3
3	VERTAILEVAT TUTKIMUKSET	3
3.1	Risto Tuorin liseniaattitutkimus 2002	4
3.2	Petri Jyllin tutkimus vuodelta 2012	6
4	YLINOPEUSRIKOSTEN RIKOSNIMIKKEET	7
4.1	Tahallisuuden arviointi.....	9
4.2	Liikenne rikosten tekijäpiiri.....	9
4.3	Tekopaikka.....	10
4.4	Tekotavat	10
4.5	Vaaran aiheutumisen arviointi	11
5	SAKKOMENETTELY.....	14
5.1	Soveltamisala	14
5.2	Sakkomenettely.....	16
6	RANGAISTUKSEN MITTAAMINEN	18
6.1	Rangaistuksen koventamisperusteet.....	20
6.2	Rangaistuksen lieventämisperusteet	22
6.3	Kohtuullistamisperusteet	24
7	SAKKOKÄSIKIRJA SAKKOMENETTELYN OHJEENA	25
7.1	Yleistä	25
7.2	Päätöksen perustelusta	25
7.3	Rangaistuksen mittaaminen sakkomenettelyssä	25
7.4	Havaintoja sakkokäsikirjasta.....	28
8	TUTKIMUSMENETELMÄN VALINTA.....	29
8.1	Tutkimusmenetelmä ja tutkimuksen kuvaaminen.....	29

8.2	Otanta ja rajaaminen	30
8.3	Aineistonkeruu	30
8.4	Tutkimusaineiston analysoiminen	31
8.5	Tutkimusetiikka	32
8.6	Tutkimuksen luotettavuuden arviointi.....	33
9	TUTKIMUSTULOKSET	34
9.1	Taustatietoja.....	34
9.2	Liukuman käyttö	39
9.3	Liukuman käytön perustelu.....	43
10	JOHTOPÄÄTÖKSET JA POHDINTA	43
10.1	Liukuman käyttö lakien ja ohjeistuksen mukaan	43
10.2	Automaattisen ja perinteisen liikenteenvalvonnan eroja.....	45
10.3	Perustelujen kirjaaminen sakkomenettelyssä	46
10.4	Lopuksi.....	47
	LÄHTEET	49

1 JOHDANTO

Perustuslain ja rikoslain mukaan kansalaisilla on oikeus yhdenvertaiseen kohteluun. Perustuslain 6 §:n mukaan ihmiset ovat yhdenvertaisia lain edessä, eikä ketään saa asettaa eri asemaan esimerkiksi iän ja sukupuolen vuoksi. Rikoslain 6:3.1 puolestaan säädetään, että rangaistusta määrättäessä on otettava huomioon kaikki lain mukaan rangaistuksen määrään ja lajiin vaikuttavat perusteet sekä rangaistuskäytännön yhtenäisyys. Poliisihallituksen ohjeessa nopeusvalvonnan puuttumisrajasta (POL-2016-8939) korostetaan, että ylinopeudesta epäiltyjä tulee kohdella yhdenvertaisesti. Ohjeessa todetaan, että yhdenvertaisuuden kannalta on myös tärkeää puuttua tietyn suuruisen nopeuden ylitykseen samalla tavalla.

Poliisin suorittama nopeusvalvonta on kansalaisille tutuin ja eniten keskustelua aiheuttavin valvonnan muoto. Ylinopeuden takia annettujen sakkojen määrä nousee keskusteluun aika ajoin myös mediassa etenkin silloin, kun varakas henkilö on saanut isot sakot.

Tutkin Poliisi (YAMK) opinnäytetyössäni ylinopeusrikosten sakkomenettelyä. Nykyisessä sakkomenettelyssä rikosasiat käsitellään tuomioistuimen ulkopuolella, ja tuomiovaltaa käyttävät esitutkintaviranomaiset ja syyttäjät (Sakkokäsikirja, 9). Sakkomenettelystä on säädetty sakon ja rikesakon määräämisestä annetussa laissa (Sakkolaki 754/2010), joka tuli voimaan vuonna 2016. Rikosasian käsittely tuomioistuimen ulkopuolella laajentaa esitutkintaviranomaisen julkista valtaa ja luonnollisesti samalla myös vastuuta. Tämä korostuu erityisesti vaatimuksena perustella sakot ja käyttää sakkomenettelyä yhdenvertaisesti koko Suomessa.

Liikenne rikosten seuraamusjärjestelmää on kehitetty vuosien varrella, mutta tutkittua tietoa sakkomenettelystä ylinopeusrikoksissa on vähän. Risto Tuori tutki vuonna 2002 Turun yliopistossa julkaisussa lisensoitetyössänsä tieliikenteen ylinopeusrikoksia summaarisessa menettelyssä. Petri Jylli tutki vuonna 2012 Lapin yliopistolle tekemässään pro gradu -tutkielman empiirisessä osassa ylinopeusrikosten rangaistuskäytäntöä. Jyllin tutkimuksen kohteena oli muun muassa liukuman käyttö sakkomenettelyssä. Jyllin tutkimuksen perusteella näyttää siltä, että liukuman käyttö sakkomenettelyssä oli vähentynyt verrattuna Tuorin tutkimusaineistoon (Jylli 2012, 65). Liukuman käyttö ja sen perusteleminen kuvaavat liikenteenvalvojan ammattitaitoa, ja suunnan pitäisikin olla toisenlainen

Tässä tutkimuksessa ylinopeusrikosta käytetään käsitteenä kaikista rikosnimikkeistä, jotka liittyvät nopeusrajoitusliikennemerkkin noudattamatta jättämiseen. Ylinopeuteen liittyvät rikosnimikkeet ja niiden tunnusmerkistöt on esitelty tarkemmin luvussa 4.

Sakkomenettelyllä tarkoitetaan tässä tutkimuksessa tuomioistuimen ulkopuolella tapahtuvaa asioiden kirjallista käsittelyä ja ratkaisua. Sakkomenettelyllä tarkoitetaan tässä tutkimuksessa myös kumotun rangaistusmääräysmenettelystä annetun lain (692/1993) ja rikesakkomenettelystä annetun lain

(66/1983) mukaista asioiden käsittelyä ja ratkaisua. Vuonna 2019 voimassa ollut sakkomenettely esitellään tarkemmin luvussa 5.

Automaattinen nopeusvalvonta tarkoittaa poliisin suorittamaa nopeusvalvontaa automaattisella nopeudenvalvontakalustolla. Poliisi tekee automaattista valvontaa kiinteillä kameratolpilla ja siirrettävillä ajoneuvoihin rakennetuilla valvontalaitteistoilla. Perinteinen nopeuden valvonta tarkoittaa poliisipartioiden suorittamaa valvontaa, jota poliisipartiot tekevät hälytystoiminnan, muun liikenteen valvonnan ja teemavalvonnan yhteydessä

1.1 Aihe ja tutkimuskysymykset

Tuomiovalta on siirtynyt sakkomenettelyssä tapahtuneiden muutosten takia enemmän poliisille, mikä on aiheuttanut poliisille vaatimuksen rangaistusten perustelujen yksityiskohtaisuudesta (Saari 2017, 25-26). Tavoitteena on, että sakon liukumaa käytetään ylinopeusrikkomuksista annettavien sakkojen yhteydessä siten, että liukuman käytössä otetaan huomioon mahdollisimman hyvin tekoajankohtana vallitsevat olosuhteet ja tekijän syyllisyys.

Automaattisen liikenteen valvonnan osuus nopeusvalvonnassa on lisääntynyt viime vuosina, mihin on vaikuttanut muun muassa henkilötyövuosien vähentyminen liikenteenvalvonnasta. Tutkimuksessa selvitetään, onko automaattisen ja perinteisen nopeusvalvonnan yhteydessä annettujen sakkojen perusteluissa ja liukuman käytössä eroja.

Tutkimuksessa saatuja tuloksia verrataan soveltuvin osin aikaisempiin tutkimuksiin (Tuori 2002 ja Jylli 2012). Tutkimustuloksia vertaamalla kuvataan, mitkä asiat sakkomenettelyssä ovat pysyneet ennallaan, ja mitkä muuttuneet.

Tutkimuskysymykset:

Miten hyvin ylinopeusrikkomuksista annettujen sakkojen perustelut ja liukuman käyttö vastaavat lainsäädäntöä ja Poliisihallituksen antamaa ohjeistusta?

Millaisia muutoksia ylinopeussakkojen perusteluissa ja liukuman käytössä on tapahtunut aikaisempiin tutkimuksiin nähden?

Mitä eroja on automaattivalvonnan ja perinteisen liikenteenvalvonnan ylinopeussakkojen perusteluissa ja liukuman käytössä?

Millä tavalla ylinopeusrikkomukseen syyllistyneen ikä (kokemus) ja sukupuoli vaikuttavat päiväsakon liukuman käyttöön?

Tutkimuksesta saatuja tuloksia voidaan hyödyntää erityisesti poliisin perus- ja täydennyskoulutuksessa. Tutkimus auttaa tunnistamaan keinoja, joilla ylinopeusrikkomuksiin voidaan puuttua mahdollisimman yhdenvertaisesti koko valtakunnan alueella kaikkina vuoden- ja vuorokaudenaikoina.

Tutkimuksessa tuotettua tietoa voidaan hyödyntää myös jatkotutkimuksessa. Esimerkiksi Risto Tuori tekee väitöskirjatutkimusta liittyen tieliikenteen ylinopeusrikkomuksiin ja yhtenä osa-alueena tutkimuksessa on ylinopeusrikkomusten seuraamuskäytännön kehitys 1997 – 2019.

Tutkimus rajataan sakkomenettelyssä käsiteltäviin ylinopeusrikoksiin, koska niiden osalta poliisin rooli seuraamuksen määrääjänä on merkittävä. Tutkimuksen ulkopuolelle on rajattu ylinopeusrikokset, joissa rikosnimikkeenä on törkeä liikenneturvallisuuden vaarantaminen, koska ne eivät kuulu sakkomenettelyn piiriin.

Tutkimuksen empiirisen osan ulkopuolelle rajataan vuonna 2020 käyttöön otettu liikennevirhemaksu. Tutkimuksessa päädyttiin tähän ratkaisuun sen takia, että COVID-19-viruksen ja liikennevirhemaksun käyttöön ottamiseen liittyvien hankaluuksien takia vuosi 2020 ei tarjoa vertailukelpoista tutkimusaineistoa.

2 AIKAISEMPAA TUTKIMUSTA

Ilmari Hallamaa on poliisi (YAMK) -opinnäytetyössään (2018) tutkinut sakkolakiuudistuksen vaikutuksia poliisin valvontatoimintaan. Hallamaa on tutkinut ansiokkaasti opinnäytetyönsä oikeusdogmaattisessa osiossa sakkomenettelyn historiaa Suomessa vuoteen 2018 saakka. Hallamaan tutkimuksessa sakkomenettelyn laadullisessa käsiteltiin sitä, mistä asioista sakkoja oli kirjattu, ja miten ne jakautuivat eri sakkolajien välillä. Hallamaa ei tutkinut tarkemmin sakon perusteluita tai liukuman käyttöä sakkomenettelyssä.

Konsta Arvelin on tutkinut pro gradu -tutkielmassaan (2018) vähäisistä liikenerikkomuksista annettavan liikennevirhemaksun suhdetta perus- ja ihmisoikeuksiin sekä rangaistuksen oikeutusta tieliikenteessä. Arvelinin tutkimus on tehty ennen liikennevirhemaksun käyttöönottoa.

Helinä Tiura-Virta on tutkinut pro gradu -tutkielmassaan (2020) poliisin roolia julkisen vallan käyttäjänä siirryttäessä rikesakosta liikennevirhemaksuun tieliikenteen vähäisissä rikkomuksissa. Tiura-Virta on tutkimuksessaan pohtinut muun muassa poliisin toimivaltuuksia liikennevalvonnassa ja tuomiovallan laajenemista liikennevirhemaksumenettelyyn siirryttäessä.

3 VERTAILEVAT TUTKIMUKSET

Tämän tutkimuksen tuloksia vertaillaan kahteen aikaisempaan tutkimukseen (Tuori 2002 ja Jylli 2012), joissa on niin ikään tutkittu ylinopeusrikkomusten seuraamuksia. Tässä alaluvussa esitellään Risto Tuorin ja Petri Jyllin tutkimusten tuloksia.

3.1 Risto Tuorin lisensiaattitutkimus 2002

Turun yliopiston oikeustieteellinen tiedekunta julkaisi vuonna 2002 Risto Tuorin samannimisen lisensiaattitutkimuksen pohjalta kirjan *Tieliikenteen ylinopeusrikkomukset summaarisessa menettelyssä*. Kirjassa Tuori esittelee tutkimustuloksia vuosilta 1997 ja 2000.

3.1.1 Vuoden 1997 tutkimus

Tutkimuksen kohteena oli poliisin vuonna 1997 ylinopeusrikkomuksista antamat rangaistusvaatimukset Tampereella (3105 kpl) ja Kokemäellä (998 kpl). Tutkimukseen ei sisällytetty rikesakolla käsiteltäviä rikkomuksia. Mainittakoon kuitenkin, että Kokemäen kihlakunnan alueella ylinopeudesta kirjattiin vuonna 1997 ainoastaan 45 rikesakkoa. (Tuori 2002, 165-166.)

Tutkimuksessa todettiin, että samasta nopeuden ylityksestä annettujen päiväsakkojen lukumäärä vaihteli merkittävästi. Päiväsakkojen normaalia alhaisempaa lukumäärää perusteltiin muun muassa olosuhteilla (erityisesti kesäiset olosuhteet), liikenteen määrällä, rikkomuksen tekopaikalla (ei risteystä, moottoritie tai kaksikaistainen tie), sakon kokonaisrahamäärän kohtuullistamisella ja mittaustavan perustumisella silmämääräiseen arvioon. Päiväsakkojen normaalia korkeampaa lukumäärää puolestaan perusteltiin olosuhteilla (erityisesti talviset olosuhteet), liikenteen määrällä, muiden ohittamisella ja sillä, että mittauksen kohde oli jarruttanut voimakkaasti ennen mittausta. Tuori kiinnitti huomiota siihen, että muutamissa tapauksissa perustelut vaikuttivat epäilyttävilä. Rangaistusvaatimuksessa oli esimerkiksi kuvattu rangaistuksen koventamisperuste, mutta silti päiväsakkojen lukumäärä oli alhaisempi kuin normaalitapauksessa. Tuori toi esille, että useissa tapauksissa päiväsakkojen lukumäärää oli lievennetty tai kovennettu perustelematta sen syytä tarkemmin. Tuorin päätelmään siitä, että tällainen käytäntö vähentää sakkomenettelyn luotettavuutta, on helppo yhtyä (Tuori 2002, 166-167).

Tutkimuksen perusteella automaattivalvonnassa annetut rangaistusvaatimukset noudattivat lähes poikkeuksetta sakotusohjetta. Koventamisperustetta käytettiin tapauksissa, joissa ylinopeuteen liittyi toinen rikkomus. (Tuori 2002, 167.)

Tutkimusajankohtana voimassa olleen sakotusohjeen mukaan teot, joista poliisi vaati alle 12 päiväsakkoa, käsiteltiin tieliikennelain 103 § mukaisina liikennesrikkomuksina, ja 12 päiväsakkoa tai sen ylittävät teot käsiteltiin tieliikennelain 98 § mukaisina liikenneturvallisuuden vaarantamisina. Tutkimusaineiston perusteella liikennesrikkomuksina käsiteltiin jopa 29-31 km/h nopeuden ylityksiä (26 % tutkimusaineistosta). (Tuori 2002, 167.)

Erikoisen poikkeuksen tutkimusaineistossa muodostavat vähätuloisten henkilöiden ylinopeusrikkomukset, joissa voimassa olleen lainsäädännön mukaan päiväsakkojen lukumäärää muutettiin siten, että teosta seurasi vähintään ylinopeudesta annetun rikesakon suuruinen sakkoseuraamus (Tuori 2002, 168).

3.1.2 Vuoden 2000 tutkimus

Uutta tutkimusta varten kerättiin tiedot vuonna 2000 Tampereella ylinopeudesta annetuista rangaistusmääräyksistä (1087 kpl) ja rikesakoista (1011 kpl) sekä Kokemäellä ylinopeudesta annetuista rangaistusmääräyksistä (712 kpl) ja rikesakoista (252 kpl). Rikesakkojen osalta tarkastelun kohteena on ollut ylinopeus, rajoitusalue ja sakon määrä. (Tuori 2002, 173.)

Tutkimuksessa kuvailtiin ylinopeusrikkomukseen syyllistyneiden sukupuolijakaumaa. Tutkimuksen perusteella miesten osuus Tampereen ylinopeusrikkomuksissa oli 87,8 prosenttia ja naisten 12,2 prosenttia. Vastaavasti miesten osuus Kokemäen ylinopeusrikkomuksista oli 82,9 prosenttia ja naisten 17,3 prosenttia. (Tuori 2002, 175).

Tutkimuksen perusteella noin puolet sakkomääräyksellä käsitellyistä ylinopeusrikkomuksista käsiteltiin normaalipäiväsakoilla eli taulukon mukaisesti liukumaa käyttämättä. Ohjetta lievemmin käsiteltiin noin kolmannes ylinopeusrikkomuksista ja vastaavasti ankarammin hieman yli kymmenes tapauksista. Automaattivalvonnassa taulukon mukainen päiväsakkojen lukumäärä seurasi vajaassa 40 prosentissa ylinopeusrikkomuksista. Seuraamus määrättiin normaalipäiväsakkoa lievempänä noin 34 prosentissa tapauksista ja ankarampana reilussa 26 prosentissa tapauksista. (Tuori 2002, 175.)

Tutkimuksen mukaan taulukon mukaisesta päiväsakkojen lukumäärästä poikkeamisen perusteluina käytettiin olosuhteita, mutta tutkimusaineistossa oli myös tapauksia, joissa poikkeamaa ei ollut perusteltu. Tutkimuksessa todetaan, että poikkeamisen syyt olivat pääasiassa samoja kuin vuonna 1997 esille tulleet. (Tuori 2002, 176.)

Tampereelta kerätyn tutkimusaineiston perusteella kaksi kolmasosaa ylinopeuksista käsiteltiin tieliikennelain mukaisina liikenne rikkomuksina. Kokemäellä vastaavasti ainoastaan neljännes tapauksista käsiteltiin liikenne rikkomuksina. Tampereella rangaistusmääräyksellä käsiteltyjen liikenne rikkomusten päiväsakkojen keskimääräinen lukumäärä oli 12,7 kpl ja Kokemäellä 10,5 kpl. Tutkimustulosten mukaan sakkokäsikirjan ohjetta, jonka mukaan liikenne rikkomuksen seuraamus on alle 12 päiväsakkoa, noudatettiin tarkemmin Kokemäellä kuin Tampereella. Tuori tosin huomioi, että Tampereen tutkimusaineistossa oli mukana myös tapauksia, joissa samalla rangaistusmääräyksellä käsiteltiin useampia rikkomuksia, ja päiväsakkojen lukumäärää on voitu korottaa myös sen takia. (Tuori 2002, 176-177.)

Lisäksi tutkimuksessa tutkittiin Tampereen kihlakunnan poliisilaitoksen tekemiä ajokieltopäätöksiä, joissa kuljettajan käyttäytymisen katsottiin osoittavan vakavaa piittaamattomuutta liikenneturvallisuutta kohtaan. Tutkimus nosti esille sen, että huomattavat ylinopeudet voidaan käsitellä rangaistusmääräysmenettelyssä liikenneturvallisuuden vaarantamisena tai törkeänä liikenneturvallisuuden vaarantamisena varsinaisessa rikosprosessissa. Usein arvion käytettävästä rikosnimikkeestä tekee poliisi-

sipartio, joka on myös todennut nopeuden ylityksen. Kansalaisen oikeusturvan näkökulmasta olisi tärkeää, että samankaltaiset tapaukset käsiteltäisiin samalla rikosnimikkeellä, koska se vaikuttaa merkittävästi ajokiellon pituuteen ja teosta määrättävään seuraamukseen. (Tuori 2002, 178-179.)

3.2 Petri Jyllin tutkimus vuodelta 2012

Petri Jylli tutki pro gradu -tutkielmassaan (2012) liikenne rikosoikeutta ja liikenteenvalvontaa liikenneturvallisuuden vaikutuskeinona. Lisäksi tutkielmassa käsitellään ylinopeusrikkomuksien rangaistuskäytännön kehitystä.

Tutkimusta varten kerättiin otannat sakkomenettelyssä käsitellyistä ylinopeusrikkomuksista. Otanta piti ajallisesti sisällään kaksi viikkoa maaliskuulta ja kaksi viikkoa elokuulta 2011. Tutkimuskohteina olivat ylinopeudesta annetut rikesakot ja rangaistusvaatimukset Vantaalla (890 kpl) ja Tampereella (462 kpl).

Vantaalla noin 60 prosenttia sakoista oli todettu automaattisessa liikenteen valvonnassa. Tutkimusaineistossa koostui sekä rikesakoista (741 kpl) että rangaistusmääräyksistä (149 kpl). (Jylli 2012, 53).

Vantaalla miesten osuus ylinopeusrikkomuksesta seuraamuksen saaneista oli 73,9 prosenttia ja naisten osuus 26,1 prosenttia. Naisten keskimääräinen ylinopeus oli hieman alhaisempi kuin miesten. 15,3 prosentissa aineistosta käsiteltiin liikenneturvallisuuden vaarantamisena ja 84,7 prosenttia liikenne rikkomuksena. Päiväsakon liukumaa käytettiin noin joka kuudennessa rangaistusmääräyksessä (15,4 %). (Jylli 2012, 54.)

Vantaalla 45,6 prosenttia ylinopeusrikkomuksista todettiin paikoissa, joissa nopeusrajoitus on 60 km/h tai vähemmän. Matalammilla nopeusrajoituksilla ylitykset olivat suurempia kuin isommilla nopeusrajoituksilla. Automaattinen nopeusvalvonta totesi suhteessa isomman osan nopeusylityksistä paikoissa, joissa nopeusrajoitus on yli 60 km/h. (Jylli 2012, 54.)

Tampereen otannassa (462 kpl) ylinopeudesta annetut seuraamukset jakaantuivat siten, että 395 tapusta käsiteltiin rikesakolla ja 67 rangaistusmääräyksellä. Automaattisessa liikenteenvalvonnassa todettujen ylinopeusrikkomusten määrä jakaantui lähes tasan perinteisen nopeusvalvonnan kanssa. Ylinopeusrikkomukseen syyllystyneistä kuljettajista 25,3 prosenttia oli naisia ja 74,7 prosenttia miehiä. Tampereen otannan perusteella sukupuoli ei vaikuttanut olevan isoa merkitystä keskimääräisen ylinopeuden suuruuteen. (Jylli 2012, 55.)

Tampereella ylinopeudet jakaantuivat siten, että 9,3 prosenttia tapauksista käsiteltiin liikenneturvallisuuden vaarantamisena ja 90,7 prosenttia liikenne rikkomuksina. Rangaistusvaatimuksissa liukumaa käytettiin noin joka neljännessä tapauksessa (25,6 prosenttia).

Tampereella 64,9 prosenttia ylinopeusrikkomuksista todettiin paikassa, jossa nopeusrajoitus on 60 km/h tai vähemmän. Myös Tampereella automaattivalvonta totesi suhteessa enemmän ylinopeusrikkomuksia paikoissa, joissa nopeusrajoitus on korkeampi. Nopeuden ylitykset olivat keskimäärin pienempiä paikoissa, joissa nopeusrajoitus oli yli 60 km/h. (Jylli 2012, 55-56.)

Tutkimustulokset osoittivat, että nopeusvalvonnan sakotuskynnys on muuttunut merkittävästi verrattuna vuoden 2002 tutkimustuloksiin. Tutkimuksen perusteella ylinopeusrikkomuksia on lukumäärältään eniten nopeusylityksen ollessa 20 km/h tunnissa tai vähemmän. Tutkimuksen päätelmänä oli, että tähän on vaikuttanut merkittävästi automaattisen nopeusvalvonnan lisääntyminen ja nopeusvalvontaan liittyvän ohjeistuksen muuttuminen. (Jylli 2012, 60.)

Tutkimustulosten perusteella normaalista päiväsakkojen lukumäärästä poikettiin 15,7 prosentissa rangaistusvaatimuksista: päiväsakkojen lukumäärää korotettiin 2,8 prosentissa ja vähennettiin 15,7 prosentissa tapauksista. Automaattivalvonnassa liukumaa käytettiin 13,3 prosentissa ja perinteisessä liikenteen valvonnassa 19,4 prosentissa rangaistusvaatimuksista. Liukuman käytön laadulliset perusteet vastaavat aikaisempia tutkimuksia ja ne voidaan jakaa ajotapaan, olosuhteisiin, liikenteen määrään ja paikkaan, jossa rikkomus on todettu (suojatiet, risteysalueet). Jyllin havainnon mukaan tutkimusaineistossa oli myös jonkin verran tapauksia, joissa liukumaa oli käytetty alaspäin, vaikka perusteita ei ollut kirjattu. (Jylli 2012, 65-66.)

4 YLINOPEUSRIKOSTEN RIKOSNIMIKKEET

Tässä luvussa esitellään ylinopeusrikoksiin liittyvät rikosnimikkeet. Niistä sakkomenettelyyn kuuluvia ovat liikennesrikkomus ja liikenneturvallisuuden vaarantaminen. Törkeä liikenneturvallisuuden vaarantaminen ei sovellu sakkomenettelyyn, koska siitä säädetty ankarin rangaistus on kaksi vuotta vankeutta. Tässä kappaleessa tarkastellaan myös liikenneturvallisuuden vaarantamisen törkeää tekemuotoa, koska tunnusmerkistön erojen tunnistaminen on tärkeää. Sillä, käsitelläänkö asia sakkomenettelyssä liikenneturvallisuuden vaarantamisena vai varsinaisessa rikosprosessissa törkeänä liikenneturvallisuuden vaarantamisena, on iso merkitys kansalaisen oikeusturvan kannalta, koska törkeästä tekemuodosta määrättävä rangaistus voi olla ankarampi ja ajokielto pidempi. Ajokorttilain 66 §:n 1 mom. perusteella kuljettaja, joka on syyllistynyt törkeään liikenneturvallisuuden vaarantamiseen, määrätään ajokieltoon vähintään kolmeksi kuukaudeksi. Ajokorttilain 66 §:n 3 mom. perusteella kuljettaja, jonka katsotaan syyllistyneen liikenneturvallisuuden vaarantamiseen ja jonka teko osoittaa vakavaa piittaamattomuutta liikenneturvallisuutta kohtaan, määrätään ajokieltoon vähintään yhdeksi kuukaudeksi.

Ylinopeutta ajava kuljettaja voi syyllistyä liikennesrikkomukseen, liikenneturvallisuuden vaarantamiseen tai törkeään liikenneturvallisuuden vaarantamiseen. Rikosnimikkeen valinta perustuu merkittävästi osin ylinopeuden suuruuteen, mutta siihen vaikuttavat myös olosuhteiden ja tahallisuuden arvi-

ointi sekä kuljettajan käyttämä ajoneuvo. Keskeistä rikosnimikkeen valinnassa on kuljettajan ylinopeuden ajamisella aiheuttaman vaaran arviointi. Alla oleva taulukko tuo esille rikosnimikkeiden välisiä eroja. Rikosnimikkeiden osalta on huomioitu vain tieliikenteessä ilmi tulevat tekemuodot.

	Liikenne rikkomus	Liikenneturvallisuuden vaarantaminen	Törkeä liikenneturvallisuuden vaarantaminen
Tahallisuus	Tahallaan tai huolimattomuudesta	Tahallaan tai huolimattomuudesta	Törkeästi huolimattomuudesta
Tekijäpiiri	Tienkäyttäjä	Tienkäyttäjä	Moottorikäyttöisen ajoneuvon tai raitiovaunun kuljettaja
Tekotavat	Rikkoo tieliikennelakia tai sen nojalla annettuja säännöksiä ja määräyksiä	Rikkoo tieliikenne- tai ajoneuvolakia taikka niiden nojalla annettuja säännöksiä tai määräyksiä	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
Vaara	Ei vaara edellytystä	on omiaan aiheuttamaan vaaraa toisen turvallisuudelle Huom! Mikäli menettely on omiaan aiheuttamaan ainoastaan vähäisen vaaran, ei täytä tunnusmerkistöä.	on omiaan aiheuttamaan vakavaa vaaraa toisen hengelle tai terveydelle
Seuraamus	sakko	sakko tai vankeutta enintään kuusi kuukautta	30 päiväsakkoa - enintään kaksi vuotta vankeutta

4.1 Tahallisuuden arviointi

Rikoslain 3 luvun 5 §:ssä säädetään, että rangaistusvastuun edellytyksenä on teon tahallisuus tai tuottamus ja jollei toisin ole säädetty, rikoslaisissa säädetty teko on rangaistava vain tahallisena. Liikenne rikkomuksen ja liikenneturvallisuuden vaarantamisen osalta teko on rangaistava, kun se on tehty tahallisena tai huolimattomuudesta. Törkeään liikenneturvallisuuden vaarantamisen osalta teko on puolestaan rangaistava, kun se on tehty tahallaan tai törkeästä huolimattomuudesta.

Rikoslain 3 luvun 6 §:ssä säädetään, että tekijä on aiheuttanut tunnusmerkistön mukaisen seurauksen tahallaan, jos hän on tarkoittanut aiheuttaa seurauksen taikka pitänyt seurauksen aiheutumista varmana tai varsin todennäköisenä. Seuraus on aiheutettu tahallaan myös, jos tekijä on pitänyt sitä tarkoittamaansa seuraukseen varmasti liittyvänä. Tapani ja Tolvanen tuovat esille, että vaarantamisrikkoksissa tahallisuuden kohdetta on vaikea täsmentää ja abstraktin vaaran aiheuttaminen tulee arvioida ulkopuolisen tarkkailijan näkökulmasta. Teko on tahallinen, jos tekijä on ollut tietoinen nopeusrajoituksen ylittämisestä ja tunnistanut vallitsevat olosuhteet. (Tapani ym. 2019, 303.)

Rikoslain 3 luvun 7 §:n 1 mom. säädetään, että tekijän menettely on huolimaton, jos hän rikkoo olosuhteiden edellyttämää ja häneltä vaadittavaa huolellisuusvelvollisuutta, vaikka hän olisi kyennyt sitä noudattamaan (tuottamus). Huolellisuusvelvollisuuden rikkomisella tarkoitetaan lähtökohtaisesti kiellettyä riskinottoa, joka ilmenee tarkastellessa sitä, miten tekijän olisi pitänyt ja miten hän olisi voinut tilanteessa toimia. Lainsäädännöllä pyritään säätämään toimimista riskialttiissa tilanteissa ja muodostamaan ihmisille säännöt, joiden perusteella riskin todennäköisyyttä vaaran aiheutumiselle voidaan alentaa. (Tapani ym. 2019, 316-317). Liikennesäännöt ovat hyvä esimerkki tavasta, jolla lainsäätäjät pyrkii ohjaamaan tienkäyttäjien käyttäytymistä siihen suuntaan, että liikenteessä on turvallista liikkua. Rikkomalla sääntöjä tienkäyttäjät ottaa kielletyn riskin ja toimii tilanteessa tavalla, joka lisää vaaran aiheutumisen todennäköisyyttä. Tarkasteltaessa tekijän menettelyn huolimattomuutta kiinnitetään huomiota siihen, miten hänen olisi pitänyt tilanteessa toimia ja olisiko hän voinut toimia niin.

4.2 Liikenne rikosten tekijäpiiri

Tieliikennelain (267/1981) 103 §:n mukaiseen liikenne rikkomukseen ja rikoslain 23 luvun 1 §:n mukaiseen liikenneturvallisuuden vaarantamiseen voi syyllistyä tienkäyttäjänä. Vuonna 2020 kumotun tieliikennelain (267/1981) 2 § 1 mom. 10 kohdassa säädettiin, että tienkäyttäjällä tarkoitetaan jokaista, joka on tiellä taikka sillä olevassa ajoneuvossa tai raitiovaunussa. Uudessa tieliikennelaissa (729/2018) 2 § 2 mom. 2 kohdassa säädetään, että tienkäyttäjällä tarkoitetaan jokaista, joka on tiellä taikka *kuljettaa* sillä olevaa ajoneuvoa tai raitiovaunua. Lain esitöissä tuotiin esille, että ajoneuvotekniikan kehittymisen myötä oli tarpeen tarkentaa vastuun määrittelyä kuljettajan osalta. Uudessa tieliikennelaissa kuljettajalla tarkoitetaan henkilöä, joka päättää ajoneuvon liikkumista. Täsmennyksellä määritetään ajoneuvon kuljettamisen vastuu henkilölle, joka päättää ajoneuvon liikkumisesta, vaikka sen ohjaamiseen osallistuisi tietokone tai tietojärjestelmä. (HE 180/2017 vp, 132-133.)

Huomionarvoista on, että tieliikenteessä törkeään liikenneturvallisuuden vaarantamiseen voi syyllistyä vain moottorikäyttöisen ajoneuvon tai raitiovaunun kuljettajana. Voimassa olevan ajoneuvolain (82/2021) 2 §:n 1 mom. 27 kohdan perusteella moottorikäyttöisellä ajoneuvolla tarkoitetaan autoa, moottoripyörää, mopoa, kolmi- tai nelipyöräistä L-luokan ajoneuvoa, traktoria, moottorityökoneetta tai maastoajoneuvoa. Kumotun ajoneuvolain 2 § 1 mom. 2 kohdan mukaan moottorikäyttöisellä ajoneuvolla tarkoitettiin konevoimalla kulkevaa ajoneuvoa; moottorikäyttöisiä ajoneuvoja ovat auto, mopo ja moottoripyörä sekä kolmi- ja nelipyöräisten L-luokkien ajoneuvot samoin kuin traktori, moottorityökone ja maastoajoneuvo. Kuljettajaa ei ole tarkemmin määritelty tieliikennelaisissa ja ajoneuvolaisissa, mutta uuden tieliikennelain esitöiden perusteella lakia valmistellessa on ollut katse tulevaisuuteen ja huomattu, että tulevaisuudessa tietokoneet ja tietojärjestelmät osallistuvat ajoneuvon ohjaamiseen päätöksenteon jäädessä kuitenkin kuljettajalle.

4.3 Tekopaikka

Vuonna 2020 kumotun tieliikennelain (267/1981) 2 §:n 1 mom. 1 kohdan perusteella tie oli yleisnimitys yleisestä ja yksityisestä tiestä, kadusta, rakennuskaavatiestä, moottorikelkkailureitistä, torista sekä muusta yleiselle liikenteelle tarkoitettusta tai yleisesti liikenteeseen käytetystä alueesta

Voimassa olevan tieliikennelain 2 §:n 1 mom. 1 kohdassa tien määritelmää on yksinkertaistettu. Tiellä tarkoitetaan uudessa laissa maantietä, katua, yksityistä tietä, moottorikelkkailureittiä tai muuta yleiselle liikenteelle tarkoitettua taikka yleisesti liikenteeseen käytettyä aluetta.

Lain esitöissä on täsmennetty, että maantiellä tarkoitetaan maantielain (503/205) mukaista tietä, joka on luovutettu yleiseen liikenteeseen ja jonka ylläpitämisestä huolehtii valtio. Tiet on jaoteltu liikenteellisen merkityksensä vuoksi valtateihin, kantateihin, seututeihin ja yhdysteihin. Hallituksen esityksessä tuodaan esille, että katua ja yksityistietä ei ole määritelty tarkasti lainsäädännössä. (HE 180/2017 vp, 132-133.)

Oikeuskäytännössä tien ulkopuolisiksi alueiksi luetaan muun muassa omakotitalon piha, yhtiön suljettu tehdasalue, varuskunta-alue, Puolustusvoimien harjoitusalueen tiet, jos ulkopuolisilla ei ole pääsyä alueelle, sekä muut alueet, joille pääsy on mahdollista vain omistajan luvalla (Lappi-Seppälä ja Ojala 2021, luku Liikennerekokset).

4.4 Tekotavat

Tässä luvussa teko tapaa tarkastellaan vain siltä osin, kun se koskee ylinopeuden ajamista. Liikennerekomukseen ja liikenneturvallisuuden vaarantamiseen voi syyllistyä rikkomalla tieliikennelakia tai sen nojalla annettuja säännöksiä ja määräyksiä. Liikenneturvallisuuden vaarantaminen pitää lisäksi sisällään myös ajoneuvolain ja sen nojalla annetut säännökset ja määräykset.

Liikenneviraston tunnusmerkistön mukaisista teoista voidaan antaa huomautus, määrätä rikesakko tai antaa päiväsakkoja. Törkeään liikenneturvallisuuden vaarantamiseen voi rikoslain 23 luvun 2 §:n 1 mom. 1 kohdan perusteella syyllistyä moottorikäyttöisen ajoneuvon kuljettaja, joka huomattavasti ylittää sallitun enimmäisnopeuden. Huomattavan ylinopeuden suuruutta ei ole tarkemmin määritetty rikoslaissa. Lain esitöiden perusteella huomattavan ylinopeuden katsotaan olevan 30 km/h - 50 km/h. Lakia valmistellessa asiaa on tarkasteltu poliisiosaston seuraamuksen määräämisestä rangaistusmääräys- ja rikesakkomenettelyssä annetun ohjeen (sisäasianministeriön poliisiosaston julkaisu 1995) sekä alioikeuksien tuomiokäytännön perusteella. Lain esitöissä tuodaan ansiokkaasti esille se, että ylinopeuden huomattavuuden arviointiin vaikuttavat erityisesti olosuhteet, joissa ylinopeus on ajettu ja sen arviointi, kuinka vakavaa vaaraa toisen hengelle ja terveydelle ylinopeuden ajaminen on ollut omiaan aiheuttamaan. (HE 32/1997 vp, 17.)

Vuonna 2019 poliisihallitus julkaisi *Käsikirjan rangaistusten määräämiseksi sakon ja rikesakon määräämisestä annetun lain mukaisessa sakkomenettelyssä* (Sakkokäsikirja). Sakkokäsikirjan liitetäulukoissa on määritelty, mitä seuraamuslajeja käytetään eri ylinopeuksien perusteella. Rikesakolla käsiteltäviä ylinopeuksia ovat enintään 20 km/h ylinopeudet (Mopo enintään 15 km/h). Päiväsakoilla käsiteltäviä ylinopeuksia ovat käsikirjan mukaan 21 km/h - 47 km/h ylitykset nopeusrajoituksen ollessa enintään 60 km/h ja 21 km/h - 50 km/h ylitykset nopeusrajoituksen ollessa yli 60 km/h. Ylinopeuden ollessa 48 km/h / 51 km/h tai enemmän, sakkokäsikirja ohjaa kirjaamaan asiasta rikosilmoituksen törkeästä liikenneturvallisuuden vaarantamisesta, jos rikos on ollut omiaan aiheuttamaan vakavaa vaaraa toisen hengelle ja terveydelle. (Sakkokäsikirja, 549-550.) Sakkomenettelyn katsotaan rajoittuvan siis maksimissaan 47 km/h - 50 km/h -ylinopeuksiin ja rikosnimikkeenä voi olla liikennevirasto tai liikenneturvallisuuden vaarantaminen. Liikennevirastosta käytetään rikosnimikkeenä, kun teko ei ole rikoslain 23 luvun 1 §:n 3 mom. nojalla omiaan aiheuttamaan ainoastaan vähäisen vaaran. Vuonna 2020 voimaan tulleen tieliikennelain (729/2018) nojalla liikennevirastoja ei voida käsitellä enää päiväsakoilla. Tieliikennelain 160 §:n perusteella liikennevirastosta määrättävä seuraamus on liikennevirastomaksu.

4.5 Vaaran aiheutumisen arviointi

Liikenneturvallisuuden ja törkeän liikenneturvallisuuden vaarantamisen tunnusmerkistöjen täyttyminen vaatii, että teko on ollut omiaan aiheuttamaan vaaraa. Liikenneturvallisuuden osalta vaarantaminen täyttyy, kun teko on omiaan aiheuttamaan vaaraa toisen turvallisuudelle ja törkeän tekemuodon osalta, kun teko on omiaan aiheuttamaan vakavaa vaaraa toisen hengelle ja terveydelle (rikoslaki 23:1 ja 23:2). Liikenneviraston osalta tunnusmerkistön täyttyminen ei vaadi, että teosta aiheutuisi vaaraa.

Liikenneturvallisuuden vaarantaminen ei siis edellytä, että teosta olisi konkreettisesti aiheutunut tosiasiallisesti vaaraa toisen turvallisuudelle. Tunnusmerkistön mukainen ”omiaan aiheuttamaan vaaraa”

tarkoittaa niin sanottua abstraktia vaarantamista ja perustuu siihen, onko lain tai sen nojalla annettujen säännösten ja määräyksien rikkominen ollut niin vakavaa, että jälkikäteen tilannetta arvioituna voidaan katsoa, että teosta olisi voinut aiheutua henkilövahinkoja. Rangaistusvastuu edellyttää siis, että tekohetkellä on ollut vakavasti otettava mahdollisuus vahinkoon. (Lappi-Seppälä ja Ojala 2021, luku Liikenne rikokset.) Huomioitavaa on, että suojeltavana oikeushyvinä on toisen turvallisuus. Mikäli teosta voidaan katsoa aiheutuneen vaaraa ainoastaan tekijälle itselleen tai omaisuudelle, ei liikenneturvallisuuden vaarantamisen tunnusmerkistö täyty.

Teko on omiaan aiheuttamaan vaaraa, vaikka suojelun kohde ei todellisuudessa olisikaan ollut vaaran piirissä, mikäli jälkikäteen tarkasteltuna (ex-post) voidaan pitää varteenotettavana vaihtoehtona sitä, että joku olisi voinut olla vaaran piirissä. Abstraktin vaaran tarkastelussa tekoa arvostellaan sääntöjen rikkomisen vakavuuden ja vallitsevien tieliikenneolosuhteiden valossa. Niiden perusteella tehdään todennäköisyysarvio, jossa arvioinnin kohteena on tekotyypin konkreettisissa vallinneissa olosuhteissa aiheuttama vaara. (Tolvanen 2014, 310.) Tapani ja Tolvanen tuovat esille, että ex post -näkökulmasta voidaan vain äärimmäisen harvoin todeta, että vahinkoseurausta ei olisi voinut tapahtua. (Tapani ym. 2019, 249). Esimerkiksi ylinopeutta ajaneen kuljettajan teon voidaan katsoa olleen omiaan aiheuttamaan vaaraa, vaikka ketään ei olisikaan ollut vaaran piirissä teon hetkellä, mikäli varteenotettavana vaihtoehtona voidaan pitää sitä, että joku olisi voinut olla vaaran piirissä. Mikäli sääntöjen rikkominen on ollut vakavaa, voitaneen vain erittäin poikkeuksellisissa olosuhteissa tulla siihen loppupäätelmään, että teosta ei olisi ollut omiaan aiheuttamaan vaaraa toisen turvallisuudella.

Mikäli vahingon tai konkreettisen vaaran mahdollisuutta ei voida sulkea pois ex post -näkökulmasta, riskinoton luonnetta on tarkasteltava ex ante -näkökulmasta. Tämä tarkoittaa sitä, että tarkastelun alle otetaan vaaran asteen ja vaaran varmuuden syntymisen mahdollisuus. Ex-ante -näkökulmasta vaaran astetta ja mahdollisuutta arvioidaan yhtäaikaisesti kahdesta eri näkökulmasta. Ensinnäkin arvioidaan, mitä ulkopuolisella tarkkailijalla on ollut tunnistettavissa tekotilanteesta ja toiseksi, mitä tekijä on tosiasiallisesti tietänyt vallitsevista olosuhteista. (Tapani ym. 2019, 252.) Ex ante -näkökulmasta voidaan siis tulla siihen lopputulemaan, että mikäli kuljettaja on tietänyt varmasti, että vaaraa ei voi aiheutua, teko ei ole ollut omiaan aiheuttamaan vaaraa (Tolvanen 2014, 311.)

Arvioitaessa vaaraa huomion tulee keskittyä siihen, mitkä vallitsevat olosuhteet ovat konkreettisesti olleet. Tolvanen tuo esimerkillä oivallisesti esille sen, että esimerkiksi ylinopeuden ajaminen koulun läheisyydessä sunnuntaina tai yöaikaan ei tee siitä automaattisesti vaaraa aiheuttavaa. (Tolvanen 2014, 311.) Vastaavasti voitaneen myös arvioida vaaran astetta ja mahdollisuutta tietyömaiden läheisyydessä, joissa nopeusrajoituksia on alennettu tietöiden vuoksi. Olennaista tarkastelussa on silloin se, ovatko työt käynnissä tai onko tien rakenne sellainen, että ylinopeus on omiaan lisäämään vaaran astetta ja vahingon todennäköisyyttä.

Tolvanen toteaa, että sallitun ja kielletyn raja määritellään normatiivisesti. Kielletyksi muodostuu ajoneuvon kuljettaminen sääntöjen vastaisesti, kun se ylittää oikeudellisesti sallitun vaaran asteen. Tolvanen tuo esille, että viime kädessä oikeuden ratkaisut linjaavat, mitä tieliikenteessä on pidettävä vaarallisena. (Tolvanen 2014, 311.) Ylinopeusrikosten käsittelyssä uuden tieliikennelain nojalla lainsoveltajalla ei juurikaan ole mahdollisuutta arvioida, onko kyseessä liikenne rikkomus vai liikenneturvallisuuden vaarantaminen. Isoissa nopeuden ylityksissä lainsoveltaja joutuu kuitenkin harkitsemaan, täyttääkö teko törkeän liikenneturvallisuuden tunnusmerkistön. Moottorikäyttöisellä ajoneuvolla tehdyt enintään 20 km/h (mopo 15 km/h) ylinopeudet käsitellään liikenne rikkomuksena hallinnollisessa menettelyssä, jonka seuraamuksena on liikennevirhemaksu. Yli 20 km/h ylinopeudet käsitellään liikenneturvallisuuden vaarantamisina, joista seuraamuksena on päiväsakkorangaistus. Tämä siitäkin huolimatta, että liikenneturvallisuuden vaarantamiseksi ei katsota rikoslain 23 luvun 1 §:n 3 mom. mukaisista menettelyä, joka on omiaan aiheuttamaan ainoastaan vähäistä vaaraa. Vanhan tieliikennelain mukaisia yli 20 km/h ylityksiä voitiin vielä käsitellä sekä liikenne rikkomuksena että liikenneturvallisuuden vaarantamisena ja lainsoveltaja joutui arvioimaan tapauskohtaisesti, kumman tunnusmerkistön teko täytti.

Tuoreessa julkisuuttakin huomattavasti saaneessa Itä-Suomen hovioikeuden tuomiossa (I-S HO 21/127075) perustellaan liikenneturvallisuuden vaarantamisen tunnusmerkistön täyttymistä nimenomaan vähäistä suuremman vaaran aiheutumisen näkökulmasta. Hovioikeuden tarkasteltavana oli käräjäoikeuden päätös (Pohjois-Savon KO 21/104689), jossa vastaajan ei katsottu syyllistyneen liikenneturvallisuuden vaarantamiseen kuljettamalla henkilöautoa 101 km/h nopeudella paikassa, jossa nopeusrajoitus on 80 km/h. Käräjäoikeus arvioi, että vastaajan nopeuden ylitys ei ollut omiaan aiheuttamaan vähäistä suurempaa vaaraa muiden turvallisuudelle, koska tapahtumapaikkana oli pitkä ja suora tieosuus, keliolosuhteet olivat hyvä, nopeuden ylitys oli kestänyt hyvin lyhyen ajan ja koska vastaajalla oli keskimääräistä paremmat taidot hallita ajoneuvonsa kaikissa mahdollisissa tilanteissa toimittuaan vuosia poliisina ja ajokouluttajana. Hovioikeus puolestaan katsoi, että vastaajan teko oli kokonaisuutena arvioiden omiaan aiheuttamaan vähäistä suurempaa vaaraa muiden tienkäyttäjien turvallisuudelle. Hovioikeus arvioi ratkaisussaan, että vahinkoseurauksen todennäköisyyttä vähensi se, että tieolosuhteet ja näkyvyys olivat hyvät ja risteysalue oli vastaajan mukaan tyhjä, eikä sivutieltä ollut pyrkimässä ajoneuvoja valtatielle. Hovioikeus katsoi vahinkoseurausta lisäksi seikoiksi sen, että ylinopeuden ajaminen tapahtui risteysalueella vaikeuttaen vastaajan kykyä arvioida ajoneuvojen etäisyyttä ja vaaransi risteysalueen turvallisen ylittämisen. Hovioikeus katsoi nopeuden ylityksen olleen tuntuva, vaikka se olikin kestänyt vain lyhyen aikaa. Hovioikeus arvioi, että ajotaidolla ei ole merkitystä asian arvioinnissa, koska kyseessä on abstraktiin vaaraan perustuvasta säännöksestä.

Törkeän liikenneturvallisuuden tunnusmerkistön toteutuminen vaatii, että teko on omiaan aiheuttamaan vakavaa vaaraa toisen hengelle ja terveydelle. Vaaran vakavuuden arvioinnissa arviointi keskittyy vahinkoseurauksen todennäköisyyteen ja vaaran vakavuuteen. Merkittävä ylinopeus lisää yhtäaikaaisesti vahingon todennäköisyyttä ja siitä mahdollisesti aiheutuvien henkilövahinkojen vakavuutta.

Vakavan vaaran aiheutuminen voi tulla kyseeseen, vaikka teolla ei olisi konkreettisesti vaarannettu kenenkään yksilöidyn henkilön henkeä tai terveyttä. Sen voidaan arvioida aiheutuneen, kun on olemassa varteenotettava mahdollisuus, että tapahtumapaikalla on yleisesti ottaen henkilöitä, joiden henkeä ja terveyttä vaarannetaan.

Ratkaisussa KKO 2019:74 tuomioistuimien katsoi, että A syyllistyi törkeään liikenneturvallisuuden vaarantamiseen kuljettamalla autoa siten, että hän oli yöaikaan kääntynyt kahdesti kulkusuunnassaan oikealla liikennevalon näyttäessä punaista ja että A:n teko oli ollut omiaan aiheuttamaan vakavaa vaaraa toisen hengelle tai terveydelle

Ratkaisun perusteluissa todetaan, että lain esitöiden mukaan (HE 32/1997 vp s. 2 ja 18) vakavan vaaran arvioinnissa kiinnitetään huomiota muun muassa ajotapaan, ajoneuvon kuntoon, tapahtumapaikkaan sekä liikenneolosuhteisiin, esimerkiksi näkyvyyteen, keliin ja liikennetiheyteen. Useiden vakavien rikkomusten esiintyminen samassa tapahtumainkulussa otetaan huomioon teon kokonaisarvioinnissa. Lisäksi teon törkeysarvioinnissa on otettava huomioon mahdollisten vahinkojen vakavuus ja niiden todennäköisyys. Korkein oikeus arvioi, että A:n menettely on ollut omiaan aiheuttamaan vaaraa ensiksi siten, että hän olisi voinut itse törmätä muihin tienkäyttäjiin, kuten moottoriajoneuvoihin, pyöräilijöihin tai jalankulkijoihin. Toiseksi muut tienkäyttäjät olisivat voineet joutua äkillisesti väistämään A:ta ja joutua sen seurauksena onnettomuuteen. A:n menettelyyn on siten sisältynyt merkittävä vakavan vahingon mahdollisuus.

5 SAKKOMENETTELY

Tässä luvussa esitellään vuonna 2019 voimassa ollutta sakkomenettelyä, johon kuuluivat myös rikesakkomääräykset. Vuonna 2020 tulleen tieliikennelain kokonaisuudistuksen myötä rikesakkomenettely poistui ylinopeusrikkomuksen seuraamuksena ja tilalle tuli liikennevirhemaksu.

5.1 Soveltamisala

Sakkomenettelystä on säädetty laissa sakon ja rikesakon määräämisestä (Sakkolaki, 754/2010). Sakkolaki asetettiin voimaan 1.12.2016 lailla tuomioistuimen ulkopuolisista rikosasioiden käsittelyä koskevan uudistuksen voimaantulusta (983/2016). Sakkolain 1 §:ssä säädetään, että lain soveltamisalaan kuuluvat yksinkertaiset ja selvät asiat, joista voidaan määrätä seuraamukseksi *sakkorangaistus* rikkomuksesta, josta ei ole säädetty ankarampaa rangaistusta kuin sakko tai enintään kuusi kuukautta vankeutta; *rikesakko* rikkomuksesta, jonka rangaistukseksi rikesakko on erikseen laissa säädetty ja enintään 1000 euron suuruinen menettämisseuraamus, jonka perusteena on joko sakkorangaistus tai rikesakko. Sakkolain 1 §:n 2 mom. perusteella asia voidaan käsitellä silloinkin, kun rikkomuksesta saattaa seurata muu seuraamus kuin sakko tai kuusi vuotta vankeutta, jos rikkomuksen tehneelle ei vaadita määrättäväksi tätä seuraamusta.

Yksinkertaisella rikosasialla tarkoitetaan asian oikeudellista luonnetta. Yksinkertainen rikosasia on oikeustositseikastoltaan suoraviivainen eikä sisällä vaikeita oikeudellisia tulkintakysymyksiä. Yleisimmin yksinkertaisen rikosasian on todennut lainvalvoja valvonnan yhteydessä tai se perustuu enintään kahden todistajan kertomaan tapahtuneesta. Yksinkertaisen asian selvittämiseksi ei ole tarpeen suorittaa monimutkaista tai muutoin poikkeuksellista todistelua. (Sakkokäsikirja, 20.)

Asian selvyydellä tarkoitetaan sitä, että rikoksesta on olemassa selvä näyttö, joka perustuu usein rikoksesta epäillyn tunnustamiseen tai todistajien kertomaan tapahtumista. Toisaalta asia voidaan pitää selvänä, vaikka epäilty kiistäisikin syyllistyneensä rikokseen, jos asiaan liittyvä näyttö on selvä. Näytön avulla yksinkertainen rikosasia näytetään toteen. (Sakkokäsikirja, 20.)

Asia voi tulla yksinkertaiseksi ja selväksi myös varsinaisessa esitutkinnassa ja tutkintatoimien perusteella voidaan siirtyä sakkomenettelyyn asian ratkaisemiseksi. Myös syyttäjä voi siirtää rikosasian takaisin esitutkintaviranomaiselle, mikäli syyteharkinnan aikana syyttäjä toteaa, että asiaa voidaan pitää yksinkertaisena ja selvänä. (Sakkokäsikirja, 20.)

Sakkolain 1 §:n 3 mom. perusteella sakkomenettelyn ulkopuolelle jääviä asioita ovat virkarikos sekä merilain 20 luvussa ja sotilasoikeudenkäyntilain 2 §:ssä tarkoitetut asiat.

Sakkolain 1 §:n 4 mom. perusteella sakkomenettelyyn kuuluu myös rikosuhrimaksun määrääminen. Rikosuhrimaksusta annetun lain (669/2015) 2 §:n perusteella rikosuhrimaksun on velvollinen suorittamaan se, joka tuomitaan rangaistukseen rikoksesta, josta säädetty ankarin rangaistus on vankeutta. Maksuvelvollisuutta ei kuitenkaan ole, jos tekijä on rikoksentekehetyllä alle 18-vuotias. Rikosuhrimaksun on velvollinen suorittamaan myös oikeushenkilö, joka tuomitaan yhteisösakkoon. Rikosuhrimaksusta annetun lain 3 §:n perusteella rikosuhrimaksun suuruus on 40 euroa tai 80 euroa.

1.1.2021 voimaan tulleen muutoksen perusteella sakkomenettelyä ei voida soveltaa rikkomukseen, mikäli rikkomukseen syyllistyneen käytös osoittaa piittaamattomuutta lain kielloista ja käskyistä. Sakkolain 1 §:n 5 mom. täsmennetään, että piittaamattomuus tulee ilmi, mikäli rikkomukseen syyllistyneelle on edeltävän vuoden aikana määrätty vähintään kuusi sakko- tai rangaistusmääräystä ja teot ovat samankaltaisia. Lain esitöiden perusteella rikosten toistuvuuden arvioinnissa otetaan huomioon sakkorangaistukseen johtaneet teot (pl. rikesakot ja tuomioistuimen määräämät sakot), ja henkilön piittaamattomuus lain kielloista ja käskyistä on pääteltävissä uuden rikoksen ja aikaisempien rikoksien välisestä suhteesta. Esitöiden perusteella piittaamattomuutta osoittaisivat teot, joissa henkilö syyllistyy toistuvasti samankaltaisiin rikoksiin osoittaen johdonmukaista piittaamattomuutta tietyn tyyppisistä toisten intresseistä. (HE 178/2018 vp, 18.)

5.2 Sakkomenettely

Sakkomenettelyssä käytettävät menettelytavat määritellään sakkolain 2 §:ssä. Sakkomenettelyn valintaan vaikuttavat rikoksen vakavuus sekä rikoksesta epäillyn kannanotto sakkomenettelyn käytettävyyteen.

5.2.1 Rangaistusvaatimus

Sakkolain 2 §:n 1 kohdan perusteella rangaistusvaatimuksella tarkoitetaan epäillylle tiedoksi annettava sakkorangaistusta tai rikesakkoa sekä menettämisseuraamusta koskevaa vaatimusta tilanteessa, jossa epäilty ei suostu asian käsittelemiseen sakkolain mukaisessa menettelyssä.

Epäilty voi muuttaa kantaansa rangaistusvaatimuksen tiedoksiantamisen jälkeen maksamalla sakon tai rikesakon kokonaan 30 päivän kuluessa. Mikäli epäilty ei ilmaise suostumustaan maksusuorituksella, asia siirretään esitutkintaan. Esitutinnan aikana epäilty voi vielä ilmoittaa halukkuutensa asian käsittelyyn sakkomenettelyssä. Mikäli epäilty ei kuitenkaan missään vaiheessa prosessia ilmaise suostumustaan sakkomenettelyyn, asia tutkitaan esitutkinnassa ja siirretään syyteharkintaan esitutinnan päätyttyä, ellei esitutkintaa päätetä muulla perusteella. (Sakkokäsikirja, 55.)

5.2.2 Sakkovaatimus

Sakkolain 2 §:n 2 kohdan perusteella sakkovaatimuksella tarkoitetaan epäillylle annettavaa vaatimusta, jolla hänelle vaaditaan rikkomuksesta sakkorangaistusta ja menettämisseuraamusta, tai hänen pyydettyään päiväsakon rahamäärän määräytymisperusteen muuttamista sakkorangaistusta ja menettämisseuraamusta.

Esitutkintaviranomainen antaa epäillylle tiedoksi sakkovaatimuksen, jos rikkomus ei kuulu rikesakko-rikkomuksiin, jotka on lueteltu laissa rikesakko-rikkomuksista (986/2016). Sakkovaatimuksella käsitellään myös ne rikkomukset, joita ei voida käsitellä sakkolain 3 §:n 2 mom. 1-13 kohdissa luetelluissa tapauksissa. Sakkolain 3 §:n 2 mom. perusteella sakkovaatimuksella käsitellään myös yksittäinen rikkomus, mikäli siitä vaadittava rangaistus on yli 20 päiväsakkoa.

Asiaa ei voida käsitellä sakkovaatimuksella, mikäli asianomistaja ei anna suostumusta asian käsittelyyn sakkomenettelyssä. Suostumuksen puuttuessa asiasta kirjataan rikosilmoitus ja asia selvitetään esitutkinnassa ja sen päätyttyä asia siirretään syyteharkintaan. Mikäli epäilty ei anna suostumusta sakkomenettelyyn, asia käsitellään täysimääräisessä rikosprosessissa tai epäillylle annetaan rangaistusvaatimus, jolloin hänellä on 30 päivän kuluessa mahdollisuus ilmaista suostumuksensa sakkomenettelyyn maksamalla sakko kokonaan tai osissa. (Sakkokäsikirja, 50.)

5.2.3 Sakkomääräys

Sakkolain 2 §:n 3 kohdan perusteella sakkomääräyksellä tarkoitetaan ratkaisua, jolla valvontaa suorittava virkamies määrää rikkomuksesta sakkorangaistuksen ja menettämisseuraamuksen.

Sakkomääräys voidaan antaa sakkolain 3 §:n 2 mom. 1-13 kohdissa lueteltujen lakien rikkomisesta ja yksittäisestä teosta määrättävä seuraamus voi olla enintään 20 päiväsakkoa. Sakkomääräys tarkoittaa, että asiaa ei siirretä vaatimuksella toiselle viranomaiselle ratkaistavaksi (aikaisemmin syyttäjä), vaan esitutkintaviranomainen päättää esitutkinnan määrämällä rikoksesta epäillylle rangaistuksen. Sakkomääräyksessä päiväsakkojen lukumäärä voi kuitenkin ylittää 20 päiväsakkoa, mikäli sakkomääräyksellä määrätään yhteinen sakkorangaistus kahdesta tai useammasta rikkomuksesta. (Sakkokäsikirja, 48.)

Esitutkintaviranomainen ei voi määrätä rikkomuksesta sakkomääräystä, mikäli asianomistaja ei anna suostumusta asian käsittelyyn sakkomenettelyssä. Asianomistajan suostumuksen puuttuessa asia käsitellään normaalisti rikosprosessissa. Mikäli epäilty ei anna suostumusta sakkomenettelyyn, sakkomääräyksen sijasta hänellä voidaan antaa rangaistusvaatimus tai siirtää asia normaaliin rikosprosessiin. (Sakkokäsikirja, 48.)

5.2.4 Rikesakkomääräys

Sakkolain 2 §:n 4 kohdan perusteella rikesakkomääräyksellä tarkoitetaan ratkaisua, jolla määrätään rikesakko ja menettämisseuraamus.

Rikoslain 2a luvun 8 §:n perusteella rikesakko on euromäärältään kiinteää sakkoa lievempi varallisuusrangaistus, joka säädetään rikesakkorikkomuksista annetulla lailla eräiden rikkomusten ainoaksi lajiksi. Uuden tieliikennelain myötä 1.6.2021 alkaen tieliikennettä koskevat rikkomukset siirtyivät hallinnollisen menettelyn piiriin ja ne käsitellään liikennevirhemaksulla.

5.2.5 Rangaistusmääräys

Sakkolain 2 §:n 5 kohdan perusteella rangaistusmääräyksellä ratkaisua, jolla syyttäjä sakkovaatimuksen tai rangaistusvaatimuksen perusteella määrää sakkorangaistuksen ja menettämisseuraamuksen.

Syyttäjä voi antaa rangaistusmääräyksen sakkovaatimuksen tai rangaistusvaatimuksen mukaisena, vaadittua lievempänä tai ankarampana tai jättää sen kokonaan antamatta. Syyttäjä voi myös antaa rikesakkomääräyksen, jos hän toteaa, että sakkorangaistuksen asemasta on annettava rikesakkomääräys. (Sakkokäsikirja, 55.)

Sakkomenettelyssä ylinopeusrikkomuksista määrättyt seuraamukset ovat siis rikesakko ja sakkorangaistus. Rikesakkorikkomuksista annetun lain 7 §:ssä säädettiin, että moottorikäyttöisen ajoneuvon

kuljettajalle määrätään suurimman sallitun nopeuden tahallisesta tai huolimattomuudesta tapahtuneesta ylityksestä 140-200 euron suuruinen rikesakko. Mopoilijalle määrättävän rikesakon suuruus enintään 15 km/h ylityksestä on 100 euroa.

Rikoslakin 2a luvun 1 §:n perusteella sakko tuomitaan päiväsakkoina. Ylinopeusrikkomuksissa päiväsakkojen lukumäärä määräytyy nopeusrajoituksen ja todetun ylityksen mukaisesti. Enintään 60 km/h nopeusrajoitusalueella sovelletaan hieman ankarampaa rangaistusasteikkoa kuin nopeusrajoitusalueella, jossa nopeusrajoitus on vähintään 70 km/h. Päiväsakkojen lukumäärä määräytyy teon vakavuuden perusteella. Poliisihallitus on ohjeistanut sakkokäsikirjan liitteissä normaalista päiväsakkojen lukumäärästä ylinopeustapauksissa. Lisäksi lainsoveltaja voi käyttää niin sanottua liukumaa ja määrätä tai vaatia määrättäväksi sakkorangaistuksen tyyppitapausta lievempänä tai ankarampana. Sakkokäsikirjan ohjeistuksen perusteella lainsoveltaja voi ylinopeustapauksissa käyttää liukumaa neljä päiväsakkoa normaalia rangaistusta ankarampana tai lievempänä.

Rikoslain 2a luvun 2 §:n perusteella päiväsakon rahamäärä on vahvistettava siten, että se on kohtuullinen sakotettavan maksukykyyn nähden. Päiväsakon rahamäärän laskennassa otetaan huomioon keskimääräinen kuukausitulo vähennettynä veroilla ja maksuilla sekä peruskulutusvähennys. Elatusvelvollisuus voi alentaa päiväsakon rahamäärää.

Rikoslain 3 §:n perusteella sakon kokonaismäärä muodostuu kertomalla päiväsakkojen lukumäärä päiväsakon rahamäärällä. Päiväsakon rahamäärästä annetun lain (609/1999) 7 §:n perusteella sakon vähin kokonaismäärä ylinopeustapauksissa on mopoilijalle 100 euroa ja moottorikäyttöisen ajoneuvon kuljettajalle 200 euroa.

6 RANGAISTUKSEN MITTAAMINEN

Rikosoikeudellinen yhdenvertaisuusperiaate on ilmaistu perustuslain 6 §:ssä ja rikoslain 6 luvun 3 §:ssä. Yhdenvertaisuusperiaatteella tarkoitetaan sitä, että samankaltaisia tapauksia käsitellään samanlaisesti ja erikaltaisia tapauksia erillisesti. Tapauksista on kyettävä erottamaan samankaltaisuuteen vaikuttavat rikosoikeudellisesti relevantit seikat, joita vertailemalla voidaan arvioida tapausten samankaltaisuutta. Mikäli tapauksien rikosoikeudellisesti olennaisissa piirteissä havaitaan riittävästi samankaltaisuutta, tulee niistä rankaista samalla tavalla. (Tapani & Tolvanen 2016, 20-21.) Ylinopeustapauksissa on helppoa löytää samankaltaisuutta todetun ylinopeuden määrän suhteen ja kenties tekopaikan sekä ajankohdan suhteen, mutta silti tapaukset poikkeavat toisistaan, kun otetaan huomioon muun muassa teon aikana vallinneet olosuhteet ja tekijän syyllisyys.

Rikoslain 6. luvun 4 §:n mukaan rangaistuksen mittaamisessa on otettava huomioon se, että rangaistus on oikeassa suhteessa rikoksen vahingollisuuteen ja vaarallisuuteen, teon vaikuttamiin sekä rikoksesta ilmenevään muuhun tekijän syyllisyyteen. Rangaistuksen mittaamisen perussäännös on suhteellisuusperiaatteen normatiivinen perusta (Tapani & Tolvanen 2016, 16). Suhteellisuusperiaatteetta

voidaan tarkastella relatiivisesta ja absoluuttisesta näkökulmasta. Relatiivisesta näkökulmasta tarkastellaan eri rikosten asemaa suhteessa toisiin rikoksiin ja niiden välistä moitittavuussuhdetta eli yksinkertaistettuna laitetaan eri rikoksia törkeysjärjestykseen. Relatiivinen näkökulma tarkastelee rikosten välisiä törkeyseroja, jotta rangaistukset olisivat oikeassa suhteessa rikoksen törkeyteen. Absoluuttisessa näkökulmassa tarkastelun kohteena on puolestaan rikoksen ja rangaistuksen välinen suhde ja rangaistuksen yleisestävä vaikutus. (eml., 17-18.) Lainsäädännössä rikosnimikkeistä on eri törkeysasteita ja eri rikoksista seuraa erilaisia rangaistuksia. Törkeistä rikoksista tuomitaan ankarampia rangaistuksia kuin lievistä rikoksista. Osa liikenne rikoksista käsitellään päiväsakoilla ja lievemmistä rikkomuksista seuraamuksena on rikesakko. Sakkomenettelyä varten Poliisihallitus on ohjeistanut, minkälaisia seuraamuksia lainsoveltajan tulisi määrätä eri rikkomuksista. Normatiivisena pohjana toimivat eri rikosten rangaistussäännökset. Absoluuttisesta näkökulmasta tarkastelu kohdistuu esimerkiksi ylinopeudesta annettaviin seuraamuksiin. Rangaistukset kovenevat ylinopeuden kasvaessa ja tällä pyritään vaikuttamaan kuljettajien riskinottohaluun.

Rikossäännöksillä suojataan erilaisia oikeudellisia intressejä, esimerkiksi henkeä ja terveyttä, varallisuutta tai liikenneturvallisuutta. Jotta rangaistus kyetään mittaamaan oikein, tulee ymmärtää mitä oikeudellista intressiä sovellettavalla rikossäännöksellä suojataan. (Tapani & Tolvanen 2016, 46.)

Liikenneturvallisuuden vaarantamisessa ja sen törkeässä tekemuodossa teon vahingollisuuden ja vaarallisuuden arviointi kohdistuu teon abstraktiin vaaran arviontiin. Teon ei siis tarvitse aiheuttaa konkreettista vaaraa suojattavalla oikeushyvälle eli toisen turvallisuudella, vaan tunnusmerkistön täytymiseen riittää, että teko on omiaan aiheuttamaan sille vaaraa. Vaarallisuusarvioinnissa otetaan huomioon, kuinka todennäköinen vahinko on, miten laajaa vahinkoa olisi voinut aiheutua ja miten vakavia vahingot olisivat olleet. (Tapani & Tolvanen 2016, 48.) Vaarallisuusarviointi ylinopeuteen liittyvissä rikoksissa tulee ottaa huomioon monesta eri näkökulmasta. Vaaran todennäköisyyttä voidaan arvioida muun muassa liikenteen määrän, tekoajankohdan ja -paikan perusteella. Vaaran aiheuttaman vahingon vakavuutta voidaan arvioida muun muassa ylinopeutta ajavan ajoneuvon koon ja kunnan perusteella. Tarkastelunäkökulmana voi olla myös, tapahtuuko teko taajamassa, jossa on paljon kevyttä liikennettä.

Tieliikenne rikoksissa teon vaarallisuuden arviointi on keskeisin rangaistuksen mittaamisen peruste. Tapanin ja Tolvasen mukaan rikoslain 6. luvun 4 §:ssä mainittu syyllisyys on erittäin hankala mittausperuste, koska sillä tarkoitetaan eri asioita rikosoikeuden vastuuopissa ja rangaistuksen mittaamisesta koskevassa seuraamusopissa. He kuitenkin korostavat, että rangaistuksen mittaamisen näkökulmasta tuottamuksen ja tahallisuuden välillä ei ole perusteltua tehdä tarkkarajaista tarkastelua. Syyllisyyden mittaamista tulisi käyttää teon moitittavuuden määrittelyssä (Tapani & Tolvanen 2016, 65-66.) Syyllisyyden arviointi on hankalaa tuomioistuimessa ja varmasti myös sakkomenettelyn yhteydessä. Ylinopeustapauksissa tekijän syyllisyyttä osoittavia seikkoja voi tulla esiin puhutettaessa asia-

kasta. Syyllisyyden asteesta kertoo myös se, että ylinopeuden ajaja voi syyllistyä samalla muihin liikenneturvallisuutta vaarantaviin tekoihin, kuten esimerkiksi ohittamiseen näkyvyyden ollessa riittämättömän turvalliseen ohittamiseen. Ajotapavalvonnan yhteydessä poliisi voi havaita, että ylinopeutta ajava auto ajaa jatkuvaa ylinopeutta tai ajaa reilua ylinopeutta automaattisten valvontapisteiden välillä ja hiljentää nopeuttaan sallitaksi ainoastaan niiden kohdalla. Tämä kertoo selkeästi tekijän tahallisuudesta ja tulisi ottaa huomioon mitattaessa rangaistusta.

6.1 Rangaistuksen koventamisperusteet

Rikoslain 6 luvun 5 §:ssä säädetään rangaistuksen koventamisperusteista, joita ovat:

1. rikollisen toiminnan suunnitelmallisuus
2. rikoksen tekeminen osana järjestäytyneen rikollisryhmän toimintaa
3. rikoksen tekeminen palkkiota vastaan
4. rikoksen tekeminen rotuun, ihonväriin, syntyperään, kansalliseen tai etniseen alkuperään, uskoon tai vakaumukseen, seksuaaliseen suuntautumiseen tai vammaisuuteen perustuvasta vaikuttimesta taikka niihin rinnastettavasta muusta vaikuttimesta sekä
5. tekijän aikaisempi rikollisuus, jos sen ja uuden rikoksen suhde rikosten samankaltaisuuden johdosta tai muuten osoittaa tekijässä ilmeistä piittaamattomuutta lain kielloista ja käskyistä.

Jo tässä vaiheessa on syytä huomioida, että lainkäyttäjän on käytettävä erityistä tarkkuutta argumentoidessaan koventamisperusteita ja oikeusturvasyistä tulkittava niitä suppeasti (HE 44/2002 vp, 195).

Rikollisen toiminnan suunnitelmallisuudella koventamisperusteena tarkoitetaan sitä, että tekijä valmistautuu rikoksen tekemiseen suunnittelemalla sitä pidempään. Tapani ja Tolvasen mukaan koventamisperusteiden soveltaminen ei edellyttäne, että suunnitelmallisuus kattaa koko tapahtumainkulun (Tapani & Tolvanen 2016, 75-76). Lain esitöiden perusteella rikoksen suunnitelmallisuus on pääteltävissä sen tekotavasta. Suunnitelmallisuuteen viittaavat erityisesti pitkäaikaiset valmistelutoimenpiteet ennen rikoksen tekemistä. Suunnitelmallisuutta osoittavat myös toimet, joilla taataan rikoksen onnistuminen sekä poikkeuksellisen laajamittaiseen toimintaan tähtäävät hankkeet. (HE 44/2002 vp, 191.) Oikeuskirjallisuudessa rikollisen toiminnan suunnitelmallisuutta ei ole yhdistetty liikenne rikoksiin ja ylinopeuden ajamiseen. Mielestäni hallituksen esityksen perusteella kyseeseen voisi tulla esimerkiksi yleisen liikenteen sekaan suunniteltu autokilpailu, jonka yhteydessä tietoisesti rikotaan liikennesääntöjä. Koventamisperusteiden käyttäminen jäisi kuitenkin helposti sakkomenettelyn ulkopuolelle, koska asia ei olisi enää yksinkertainen ja selvä.

Rikoksen tekeminen osana järjestäytyneen rikollisryhmän toimintaa on toinen koventamisperusteista. Järjestäytyneellä rikollisryhmällä tarkoitetaan rikoslain 6 luvun 5 §:n 2 mom. mukaisesti vähintään kolmen henkilön muodostamaa tietyn ajan koossa pysyvää rakenteeltaan jäsentynyttä yhteenliittymää, joka toimii yhteistuumin tehdäkseen rikoksia, joista säädetty enimmäisrangaistus on vähintään neljä

vuotta vankeutta, taikka 11 luvun 10 §:ssä tai 15 luvun 9 §:ssä tarkoitettuja rikoksia. Lain esitöiden perusteella koventamisperusteen soveltaminen edellyttää, että ryhmä on järjestäytynyt vakavien rikoksien tekemistä varten. Soveltamisalaan kuuluvat kuitenkin myös vähäisemmät rikokset, jos ne välittömästi edistävät ryhmän yhteistä toimintatavoitetta. (HE 44/2002 vp, 191.) Liikenne rikokset jäävät selkeästi tämän koventamisperusteen ulkopuolelle, koska olisi vaikea nähdä niiden välittömästi edistävän järjestäytyneen rikollisryhmän välittömiä tavoitteita.

Rikoksen tekeminen palkkiota vastaan on kolmas koventamisperusteissa. Lain esitöiden perusteella palkkion ottaminen vastaan osoittaa rikoksen tekijässä korkeampaa syyllisyyttä. Rikoksen tekijä suostuu rikkomaan yhteiskunnan normeja vastaan, kun hän saa korvauksen siitä. Koventamisperusteen käyttäminen edellyttää sitä, että palkkiosta on sovittu etukäteen tai että tekijä voi odottaa aikaisempien kokemustensa perusteella saavan palkkion rikoksen tekemisestä. Lain esitöissä korostetaan kokonaisarvostelun ja teon motivaatioperustan merkitystä ja teon suunnitelmallisuutta. (HE 44/2002 vp, 192.) Tapanin ja Tolvasen mukaan koventamisperuste tullee käytettäväksi törkeimpien rikoksien yhteydessä (Tapani & Tolvanen 2016, 83). Lain ja sen esitöiden perusteella koventamisperusteen käyttöä ei ole kuitenkaan rajattu lievemmistä rikoksista. Liikenne rikoksena tutkittavaksi voisi tulla esimerkiksi taksin kuljettajan ajama ylinopeus, jossa asiakas on luvannut lisäkorvauksen, jos he ehtivät lentokentälle ajoissa. Kuvatussa esimerkissä kyseessä ei ole välttämättä kovin suunnitellusta teosta ja koventamisperusteen käyttöä tulee oikeusturvasyistä tulkita varovasti. Samassa esimerkissä tosin tulee harkittavaksi taksin kuljettajan syyllisyyden arviointi rangaistuksen mittaamisessa.

Neljälle rangaistuksen koventamisperusteella ei ole liittymäpintaa liikenne rikoksiin, joten jätän sen tarkemman tarkastelun ulkopuolelle. Neljäs koventamisperuste koskee rikoksia, jotka on tehty *rasistisista tai muuhun niihin rinnastettavista syistä*. Lain esitöiden perusteella koventamisperusteen ensisijainen tarkoitus on suojata ennen kaikkea kansallisia, rodullisia ja etnisiä vähemmistöryhmiä rasistista väkivaltaa vastaan. Poikkeuksellisissa tapauksissa rikoksen kohdistaminen enemmistöryhmäänkin voi olla koventamisperuste, jos rikos on tehty tähän ryhmään kuulumisen vuoksi. (HE 44/2002 vp, 192.)

Viimeisenä rangaistuksen koventamisperusteena on *tekijän aikaisempi rikollisuus, jos sen ja uuden rikoksen suhde rikosten samankaltaisuuden johdosta tai muuten osoittaa tekijässä ilmeistä piittaamattomuutta lain kielloista ja käskyistä*. Tapani ja Tolvanen tuovat esille, että rikoksien uusiminen ei automaattisesti kovenna rangaistusta, vaan ratkaisevaa on teosta ilmenevä piittaamattomuus. Tekojen samankaltaisuutta arvioidaan tarkastella arvioimalla uuden ja aikaisemman rikoksen suhdetta. (Tapani & Tolvanen 2016, 89.) Lain esitöissä tuodaan esille, että rikosten samankaltaisuus ei ole riittävä peruste, mikäli rikosten toistaminen on osoitus pikemminkin rikoksiin urautuneesta elämäntavasta kuin tietoisesta ja ilmeisestä oikeusjärjestyksen uhkaamisesta. Koventamisperusteen soveltamisen ulkopuolelle jää myös satunnainen rikosten uusiminen. Rikosten välistä satunnaisuutta kuvaa rikosten välillä oleva pitkäkö aika. (HE 44/2002 vp, 194-195.) Tapani ja Tolvanen ovat tutkineet, mitä

lain esitöihin kirjattu pitkäkö tarkoittaa tutustumalla tuomioistuimen ratkaisuihin. He tulivat päätelmis-
sään siihen lopputulemaan, että viiden vuoden välein tehdyt rikokset eivät osoita ilmeistä piittaamat-
tomuutta lain kielloista ja käskyistä. Tapani ja Tolvanen toivat esille, että täsmällistä rikoksen uusimi-
sen välillä kuluva aika, joka osoittaa ilmeistä piittaamattomuutta lain kiellosta ja käskyistä, on käy-
tännössä mahdotonta määritellä. (Tapani & Tolvanen 2016, 89.) Liikenne-rikosten yhteydessä koven-
tamisperuste on yleisesti käytössä rikoslain 23 luvun 10 §:n mukaisessa kulkuneuvon kuljettamisessa
oikeudetta.

6.2 Rangaistuksen lieventämisperusteet

Rikoslain 6 luvun 6 §:ssä säädetään perusteista, joiden perusteella rikollisesta teosta määrättävää
rangaistusta voidaan lieventää. Lieventämisperusteita ovat:

1. rikoksen tekemiseen vaikuttanut huomattava painostus, uhka tai muu sen kaltainen seikka;
2. rikokseen johtanut voimakas inhimillinen myötätunto taikka poikkeuksellinen ja äkkiarvaama-
ton houkutus, asianomistajan poikkeuksellisen suuri myötävaikutus tai muu vastaava seikka,
joka on ollut omiaan heikentämään tekijän kykyä noudattaa lakia;
3. tekijän ja asianomistajan välillä saavutettu sovinto, tekijän muu pyrkimys estää tai poistaa ri-
koksensa vaikutuksia taikka hänen pyrkimyksensä edistää rikoksensa selvittämistä; ja
4. 8 §:n 1 ja 3 mom. mainitut perusteet

Lieventämisperusteita voidaan tulkita laajemmin kuin koventamisperusteita, koska lieventämisperus-
teet vaikuttavat syytetyn eduksi (HE 44/2002 vp, 195).

Ensimmäisen lieventämisperusteen mukaan rangaistusta voidaan lieventää, jos *rikoksen tekemiseen vaikuttanut huomattava painostus, uhka tai muu sen kaltainen seikka*. Lain esitöiden mukaan kohdan tulkinnassa on kyse syyllisyysarvioinnista eli siitä, onko tekijällä ollut valinnanvapautta ja onko teko syntynyt tekijän omasta aloitteesta tai halusta. Esimerkkeinä lieventämisperusteen ilmenemisestä on esimiehen alaiselle antama käsky rikoksen tekemiseen. Lain esitöiden perusteella soveltaminen edellyttää, että painostus, uhka tai vastaava vaikutin on ollut huomattava. (HE 44/2002 vp, 195.) Lain esi-
töiden perusteella tulkitsemisen, että lieventämisperuste voisi tulla kyseeseen myös tutkittaessa liikenne-
rikoksia. Työntekijä voi syyllistyä ylinopeutta ajamalla liikenneturvallisuuden vaarantamiseen, koska hänen esimiehensä on käskennyt häntä pitämään kiinni aikatauluista. Työntekijä voi pelätä tulevansa irtisanotuksi ja ajaa painostettuna nopeusrajoituksista piittaamatta. On myös huomioitava, että tällöin tulee tutkia, onko työnantaja tahallaan taivuttanut työntekijän rikoslain 5 luvun 5 §:n mukaisesti tahalli-
seen rikokseen.

Toinen rangaistuksen lieventämisperuste on *lainnoudattamiskyvyn heikentyminen*. Lain esitöiden pe-
rusteella perustetta voidaan soveltaa tilanteissa, joissa rikosta ei ole ennakkoon suunniteltu, vaan

päätökseen rikoksen tekemisestä on vaikuttanut olennaisesti houkutteleva ja suotuisa tilaisuus. Inhimillinen myötätunto puolestaan voi vaikuttaa lainnoudattamiskykyyn puolestaan esimerkiksi tilanteessa, jossa äiti anastaa puutteessa eläville lapsilleen ruokatarvikkeita. (HE 44/2002 vp, 196.) Henkilöauton tai moottoripyörän kuljettajakin voi varmasti tuntee poikkeuksellista ja äkkiarvaamatonta houkutusta testata uuden ajoneuvon tehoja liikenteessä ja ylittää sallitun nopeusrajoituksen. Lain esitöiden perusteella lievennys on kuitenkin tarkoitettu rajattavaksi vain päähänpistossa tehtyihin rikoksiin, joiden olennaisena aiheena on houkutteleva ja suotuisa tilaisuus (HE 44/2002 vp, 196).

Kolmas rangaistuksen lieventämisperuste on *tekijän ja asianomistajan välillä saavutettu sovinto, tekijän muu pyrkimys estää tai poistaa rikoksensa vaikutuksia taikka hänen pyrkimyksensä edistää rikoksensa selvittämistä*. Ylinopeusrikoksissa kahta ensimmäistä vaihtoehtoa on tarpeetonta tutkia enempää. Ylinopeusrikoksissa ei ole asianomistajaa ja rikoksen vaikutusta ei pysty poistamaan, koska teot koskevat sääntöjen noudattamatta jättämistä tai abstraktin vaaran aiheuttamista. Sen sijaan rikoksen tekijän pyrkimys edistää rikoksen selvittämistä voisi tulla kyseeseen myös ylinopeusrikoksissa. Lain esitöiden mukaan tekijä voi edistää oman rikoksen selvittämistä vilpittömällä käyttäytymisellä kuulusteluissa, tunnustamalla rikoksen esitutkinnassa ja oma-aloitteisesti antamalla itsensä ilmi (HE 44/2002 vp, 196). Ylinopeusrikokset tulevat pääsääntöisesti tutkittavaksi poliisin oman valvonnan kautta, jolloin poliisi tunnistaa rikoksen tekijän joko paikan päällä tai automaattivalvonnassa otettujen valokuvien perusteella. Rikoksen tunnustaminen näissä tapauksissa ei edistä rikoksen selvittämistä, koska se tulee selvitettyksi esitutkintaviranomaisen toimesta muutenkin. Sen sijaan esitutkinnassa on myös liikenne rikoksia, joissa rikoksesta epäiltyä ei ole tunnistettu ja rikos ei selviä ilman rikoksen tekijän omaa aktiivista toimintaa. Usein nämä tapaukset rajautuvat kuitenkin sakkomenettelyn ulkopuolelle ja koskevat lähinnä törkeitä liikenneturvallisuuden vaarantamisia.

Rangaistuksen lieventämisen lisäksi rangaistus voi pienentyä, mikäli rangaistusasteikkoa lievennetään rikoslain 6 luvun 8 §:n tai 8a §:n perusteella. Rangaistusasteikon lieventämisellä tarkoitetaan sitä, että tekijälle tuomitaan kolme neljänestä rikoksesta säädetyn vankeus- tai sakkorangaistuksen enimmäismäärästä ja vähintään rikoksesta säädetyn rangaistuslajin vähimmäismäärä. Rangaistusasteikkoa lievennetään rikoslain 6. luvun 8 §:n perusteella, kun:

1. tekijä on tehnyt rikoksen alle 18-vuotiaana;
2. rikos on jäänyt yriytykseen
3. tekijä tuomitaan avunantajana rikokseen soveltaen, mitä 5 luvun 6 §:ssä säädetään, tai hänen osallisuutensa rikokseen on muutoin muiden osallisuutta selvästi vähäisempi;
4. rikos on tehty olosuhteissa, jotka läheisesti muistuttavat vastuuvapausperusteiden soveltamiseen johtavia olosuhteita; tai
5. siihen on edellä 6 tai 7 §:ssä mainituilla tai muilla poikkeuksellisilla perusteilla tuomiossa mainittavia erityisiä syitä.

Rangaistusasteikkoa lievennetään kahteen kolmannekseen rikoslain 6 luvun 8a §:n perusteella, kun tekijä myötävaikuttanut rikoksensa selvittämiseen siten kuin oikeudenkäynnistä rikosasioissa annetun lain (689/1997) 1. luvun 10 ja 10 a §:ssä ja 5 b luvussa sekä esitutkintalain (805/2011) 3. luvun 10 a §:ssä säädetään.

6.3 Kohtuullistamisperusteet

Rikoslain 6. luvun 7 §:ssä säädetään, että rangaistuksen lieventämisperusteiden lisäksi lieventävänä seikkana on otettava huomioon myös:

1. tekijälle rikoksesta johtunut tai hänelle tuomiosta aiheutuva muu seuraus
2. tekijän korkea ikä, heikko terveydentila tai muut henkilökohtaiset olot sekä
3. rikoksen tekemisestä kulunut huomattavan pitkä aika,

jos vakiintuneen käytännön mukainen rangaistus johtaisi näistä syistä kohtuuttomaan tai poikkeuksellisen haitalliseen lopputulokseen.

Rangaistuksen kohtuullistamisen taustalla on tuomittavan seuraamuksen vaikutusten arviointi ja tarpeettomien haittojen vähentäminen. Kohtuullistamisperusteissa kyse ei ole rikoksen vakavuuden tai syyllisyyden arvioimisesta. (HE 44/2002 vp, 199.)

Ensimmäinen kohtuullistamisperuste on, että *tekijälle on rikoksesta johtunut tai hänelle on tuomiosta aiheutuva muu seuraus*. Lain esitöiden perusteella muilla seurauksilla tarkoitetaan viranomaisten määräämiä seuraamuksia, kuten huomattavaa vahingonkorvausta, lastensuojelun pakkotoimia, tuntuvia konfiskaatiomääräyksiä ja virkamiehille määrättäviä kurinpitotoimenpiteitä. Seuraamuksia voivat olla myös työpaikan menetys ja rikoksen saama poikkeuksellinen julkisuus. Kohtuullistamisperustetta voidaan myös mahdollisesti soveltaa, jos rattijuopumukseen syyllistynyt tekijä loukkaantuu vakavasti rikoksen yhteydessä. (HE 44/2002 vp, 199-200.)

Toista kohtuullistamisperustetta voidaan soveltaa, *kun tekijän korkea ikä, heikko terveydentila tai muut henkilökohtaiset olot* sitä edellyttävät. Lain esitöiden perusteella edellä mainitut seikat tulevat lähinnä arvioitavaksi, kun tehdään valintaa ehdollisen ja ehdottoman vankeustuomion välillä, mutta niillä voi olla vaikutusta myös ehdottoman vankeuden pituuteen (HE 44/2002 vp, 200).

Kolmantena kohtuullistamisperusteena on, että *rikoksesta on kulunut huomattavan pitkä aika*. Lain esitöiden perusteella huomattavan pitkää aikaa tulee tarkastella eri näkökulmista. Asiaa voidaan lähestyä tarkastelemalla rikoksen vanhentumisaikaa, rikoksen olosuhteita ja rikoksen tekijän elämäntilanteessa tapahtuvia muutoksia. (HE 44/2002 vp, 200-201.)

7 SAKKOKÄSIKIRJA SAKKOMENETTELYN OHJEENA

7.1 Yleistä

Poliisihallitus antaa tarkentavia ohjeita sakkomenettelyn soveltamisesta *sakkokäsikirjassa* (Käsikirja rangaistuksen määräämiseksi sakon ja rikesakon määräämistä annetun lain mukaisessa sakkomenettelyssä 2019). Sakkokäsikirjan tarkoituksena on olla lainsoveltajan keskeinen oikeuslähde sakkomenettelyä koskevien säädösten lisäksi. Sakkokäsikirjan tarkoitus on, että sakkomenettelyn soveltaminen on ohjeistettu lainsoveltajalle mahdollisimman yksityiskohtaisesti. Sakkokäsikirjan tärkein tavoite on, että sakkomenettelyssä käytetään rikosoikeudellista tuomiovaltaa rikosoikeudellisen yhdenvertaisuusperiaatteen mukaisesti koko valtakunnassa. (Sakkokäsikirja, 9.)

Käyn tässä luvussa läpi Poliisihallituksen sakkomenettelyä koskevaa ohjeistusta. Keskityn niihin asiakokonaisuuksiin, jotka ovat merkityksellisiä tutkimuksen kannalta eli rangaistuksen mittaamiseen, liukuman käyttöön ja päätösten perustelujen vaatimuksiin.

7.2 Päätöksen perustelusta

Päätösten perustelujen tarkoituksena on lisätä viranomaisten toiminnan läpinäkyvyyttä ja osoittaa konkreettisesti, mistä syystä ja millä perusteilla yksilön oikeushyviin puututaan. Perusteluista ilmenee, mihin seikkoihin ja oikeudelliseen päättelyyn ratkaisu perustuu. (Sakkokäsikirja, 58.)

Sakkokäsikirjassa lainsoveltajaa ohjeistetaan perustelemaan sakkomenettelyssä käsiteltävät asiat siten, että perustelu pitää sisällään sekä oikeus- että todistusosiseikat. Oikeustosisekoilla tarkoitetaan niitä tekijöitä, jotka kuuluvat käsiteltävänä olevan asian tunnusmerkistön kuvaamiseen ja todistusosiseikoilla puolestaan tarkoitetaan sitä, miten oikeustosisekat on näytetty toteen. Sakkomenettelyssä päätös perustellaan sakon teonkuvaukseen. (Sakkokäsikirja, 59-60.) Esimerkiksi sakkomenettelyssä käsiteltävissä ylinopeustapauksissa oikeustosisekat muodostuvat liikenneturvallisuuden vaarantamisen tunnusmerkistön kuvaamisesta. Ne pitävät sisällään tapahtumapaikalla voimassa olevan nopeusrajoituksen, todetun nopeuden ja vallitsevat olosuhteet. Esimerkkita-pauksessa todistusosiseikalla puolestaan tarkoitetaan sitä, miten nopeuden ylitys ja olosuhteet on näytetty toteen, eli kuka on todennut nopeuden, millä tavalla nopeus on mitattu ja miten vallitsevat olosuhteet on todettu.

7.3 Rangaistuksen mittaaminen sakkomenettelyssä

Aikaisemmassa luvussa kävin läpi rangaistuksen rikoslain yleisiä oppeja, jotka koskevat rikoksesta tuomittavan rangaistuksen mittaamista. Poliisihallitus on tarkentanut yleisiä oppeja taatakseen kansalaisten yhdenvertaisen kohtelun koko Suomessa. Sakkokäsikirjassa on määritelty jokaista sakkomenettelyssä käsiteltävää rikkomusta koskeva niin sanottu suositusseuraamus.

Sakkokäsikirjassa lainsoveltajaa ohjeistetaan toimimaan rikoslain yleisten oppien mukaisesti määrätessään rangaistusta. Rangaistuksen mittaamisessa on otettava huomioon erityisesti rikoksen vahingollisuus ja vaarallisuus, teon vaikuttimet sekä rikoksesta ilmenevä muu tekijän syyllisyys. Rangaistuskäytännön yhtenäisyyden vuoksi on tärkeää, että lainsoveltajat määräävät sakkomenettelyssä seuraamukset sakkokäsikirjan ja siinä olevien rangaistusasteikkojen mukaisesti. (Sakkokäsikirja, 66.)

Sakkokäsikirja ohjaa lainvalvojaa kiinnittämään huomiota siihen, että päiväsakkojen lukumäärä on oikeassa suhteessa tehtyyn rikokseen ja päiväsakkojen lukumäärä on sama riippumatta päiväsakon rahamäärästä (Sakkokäsikirja, 67). Lainvalvojan tulee siis kiinnittää ainoastaan huomiota siihen, mikä on päiväsakkojen lukumäärä ja jättää huomioimatta sakon kokonaissumma mitatessaan rangaistusta.

Sakkokäsikirjan erityisessä osassa jokaisen rikkomusnimikkeen kohdalle on merkitty tyypillinen päiväsakkojen lukumäärä, jonka lainvalvoja määrää tai vaatii rikoksesta epäillylle. Tyypillistä päiväsakkojen lukumäärää kutsutaan normaalipäiväsakoksi ja se lyhennetään useissa yhteyksissä NPS. Normaalipäiväsakkoa käytetään rikkomusnimikkeen osoittamissa tyyppitapauksissa. Sakkokäsikirja velvoittaa lainvalvojaa soveltamaan sakkomenettelyssä ensisijaisesti normaalipäiväsakkoja, ellei olosuhteissa ole sellaisia tekijöitä, jotka edellyttävä poikkeamista päiväsakkojen normaalista lukumäärästä. (Sakkokäsikirja, 67.) Sakkokäsikirjan liitteenä olevissa taulukoissa (kuva1) kuvataan normaalipäiväsakkojen lukumäärä ja liukuman käyttö ylinopeustapauksissa.

Nopeusrajoitus enintään 60 km/h

Nopeusylitys (km/h)	Normaalipäiväsakko	Liukuma	Rikesakko (euroa)		Huomioitavaa
			Muut	Mopo	
-10			170	100 ¹	Tämän nopeusluokan ylinopeudet käsitellään ensisijaisesti rikesakkorikkomuksina. Rangaistuksen mittaaminen päiväsaikoissa tässä nopeusluokassa koskee vain sellaisia tekoja, jotka täyttävät liikenneturvallisuuden vaarantamisen tunnusmerkistön.
11-15					
16-20			200		
21-23	12	8-16	Normaalipäiväsakon ja liukuman käyttö koskee rangaistuksen mittaamista: <ul style="list-style-type: none"> • tieliikennelain (257/1981) 4 §:n 2 momentissa ja tieliikenneasetuksen (182/1982) 3 §:n 2 momentissa säädettyä liikenteenohjauslaitteella määrätyn nopeusrajoituksen; • tieliikennelain 25 §:ssä säädetyn yleisen nopeusrajoituksen; sekä • ajoneuvoikohtaisen nopeusrajoituksen noudattamatta jättämisestä määrättävissä sakoissa (ks. liitetaulukko 3). Normaalipäiväsakkoa ja liukumaa voidaan käyttää myös silloin, kun kyse on pihakadun tai kävelykadun nopeusrajoituksen noudattamatta jättämisestä. Tieliikennelain 33 §:n ja 33 a §:n mukaan pihakadulla ja kävelykadulla suurin sallittu nopeus on enintään 20 km/h. Tällöinkin ajonopeus on sovitettava jalankulun mukaiseksi.		
24-26	14	10-18			
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-	Sakkomenettelyn käytöstä on tarvittaessa keskusteltava syyttäjän kanssa, koska liikenneturvallisuuden vaarantamiset, joissa rikkomuskohtainen rangaistus on yli 20 päiväsakkoa, kuuluvat syyttäjän tuomiovaltaan. Jos rikos on omiaan aiheuttamaan vakavaa vaaraa toisen hengelle tai terveydelle, tulee asiasta tehdä rikosilmoitus törkeästä liikenneturvallisuuden vaarantamisesta, selvittää se tavanomaisessa tai suppeassa esitutkinnassa syyteharkinnan edellyttämässä laajuudessa ja siirtää asia syyttäjälle syyteharkintaan.				

Nopeusrajoitus yli 60 km/h

Nopeusylitys (km/h)	Normaalipäiväsakko	Liukuma	Rikesakko (euroa)	Huomioitavaa
11-15				
16-20			200	
21-23	10	6-14	Normaalipäiväsakon ja liukuman käyttö koskee rangaistuksen mittaamista: <ul style="list-style-type: none"> • tieliikennelain 4 §:n 2 momentissa ja tieliikenneasetuksen 3 §:n 2 momentissa säädettyä liikenteenohjauslaitteella määrätyn nopeusrajoituksen; • tieliikennelain 25 §:ssä säädetyn yleisen nopeusrajoituksen; sekä • ajoneuvoikohtaisen nopeusrajoituksen noudattamatta jättämisestä määrättävissä sakoissa (ks. liitetaulukko 3). 	
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-	Sakkomenettelyn käytöstä on tarvittaessa keskusteltava syyttäjän kanssa, koska liikenneturvallisuuden vaarantamiset, joissa rikkomuskohtainen rangaistus on yli 20 päiväsakkoa, kuuluvat syyttäjän tuomiovaltaan. Jos rikos on omiaan aiheuttamaan vakavaa vaaraa toisen hengelle tai terveydelle, tulee asiasta tehdä rikosilmoitus törkeästä liikenneturvallisuuden vaarantamisesta, selvittää se tavanomaisessa tai suppeassa esitutkinnassa syyteharkinnan edellyttämässä laajuudessa ja siirtää asia syyttäjälle syyteharkintaan.			

Kuva 1. Sakkokäsikirjan liitteet moottorikäyttöisellä ajoneuvoilla tehdyissä tieliikenteen ylinopeusrikkomuksissa (Sakkokäsikirja, 549-550)

Poikkeustilanteita varten rikkomusnimikkeiden kohdalle on kirjattu myös normaalipäiväsakkoon liittyvä liukuma. Liukumalla tarkoitetaan yksittäisen teon sisällä olevaa rangaistusasteikkoa, jota lainvalvoja voi käyttää tyyppitapauksesta poikkeavissa teoissa. Lainsoveltaja voi käyttää liukuma-asteikkoa, kun havaitsee rikokseen liittyvän sellaisia olosuhteita tai muita seikkoja, joiden perusteella voi pitää sitä tyyppitapausta lievempänä tai vakavampana. (Sakkokäsikirja, 67.)

Sakkokäsikirjan mukaan sakon perusteluihin tulee kirjata kaikki ne oikeustositteikat, jotka vaikuttavat rangaistuksen mittaamiseen ja liukuman käyttöön. Perustelujen kirjaaminen on tarpeen, jotta viranomaistoiminnan läpinäkyvyyttä, rangaistusjärjestelmän käytön yhdenvertaisuutta ja oikeudenmukaisuutta voidaan tarkastella jälkikäteen ja taata kansalaisten yhdenvertainen kohtelu ja rangaistuskäytännön yhtenäisyys. (Sakkokäsikirja, 67.)

Sakkokäsikirjan mukaan myös liukuma-asteikon alittavia ja ylittäviä päiväsakkojen lukumääriä voidaan käyttää poikkeuksellisissa tapauksissa. Esimerkitapauksina sakkokäsikirjassa mainitaan tapaukset, joissa liukuman ylittäminen perustuu vakiintuneeseen rangaistuskäytäntöön tai kun sakkomenettelyssä käsitellään liikenneturvallisuuden vaarantamisia, jotka osoittavat vakavaa piittaamattomuutta liikenneturvallisuutta kohtaan. (Sakkokäsikirja 68.)

Sakkokäsikirjassa huomioidaan, että liukuman lisäksi sakkomenettelyssä voidaan joissakin tapauksissa käyttää erilaisia aikaisemmassa luvussa esitetyjä koventamis-, lieventämis- ja kohtuullistamisperusteita. Perusteiden käyttäminen voi kuitenkin johtaa siihen lopputulokseen, että asia ei ole enää yksinkertainen ja selvä ja se ei sovellu sen takia enää sakkomenettelyyn. (Sakkokäsikirja, 85.)

Sakkokäsikirjassa annetaan ohjeita myös väliaikaiseen ajokieltoon määräämisestä. Käyn tässä kappaleessa läpi sakkokäsikirjan ohjeistusta läpi niiltä osin, jotka koskevat ylinopeuden takia määrättävää ajokieltoa. Sakkokäsikirja tuo esille sen, että ajokiellon perusteena on liikenneturvallisuuden sekä yksilön, hengen, terveyden ja turvallisuuden turvaaminen. Sakkokäsikirja ohjeistaa lainsoveltajaa arvioimaan ylinopeustapauksissa asiaa kahdesta eri näkökulmasta. Ensin tarkastellaan täyttääkö teko liikenneturvallisuuden vaarantamisen tunnusmerkistön ja sitten arvioidaan, voidaanko teon katsoa osoittavan vakavaa piittaamattomuutta liikenneturvallisuutta kohtaan. Arvioitaessa liikenneturvallisuuden vaarantamisen tunnusmerkistön toteutumista huomio keskittyy siihen, että teon oltava omiaan aiheuttamaan vaaraa toisen turvallisuudelle. Sakkokäsikirja kuvaa piittaamattomuutta tekijän menettelynä, jossa tekijä suhtautuu johdonmukaisesti ja välipitämättömästi toisten ja yhteiskunnan oikeudellisiin intresseihin. Piittaamaton tekijä tekee teon tavoitellakseen jotakin ja tekee sen näin ollen tahallaan. Piittaamaton teko voi olla myös huolimaton ja se voi ilmetä esimerkiksi tekijän osoittamassa välipitämättömyydessä. (Sakkokäsikirja, 161.)

Sakkokäsikirjan perusteella vakavan piittaamattomuuden rajana on, että yhdellä teolla tehdystä liikenneturvallisuuden vaarantamisesta mitattava rangaistus ylittää 20 päiväsakkoa. Sakkokäsikirjassa kiinnitetään huomiota, siihen että vakavaa piittaamattomuutta osoittavat teot ovat hyvin lähellä törkeää

liikenneturvallisuuden vaarantamista lähellä olevia tekoja, joista pienin mahdollinen rangaistus on 30 päiväsakkoa. Sakkokäsikirjan perusteella vakavaa piittaamattomuutta osoittava teko ja tekijän osoittama piittaamattomuus edellyttävät rangaistusasteikon yläpäässä olevia seuraamuksia ja jopa rangaistusasteikon ylittämistä. (Sakkokäsikirja, 162.)

Sakkokäsikirja ohjeistaa kiinnittämään vakavan piittaamattomuuden tapauksissa erityistä huomiota nuoriin kuljettajiin, koska nuorten kuljettajien liikenteessä tarvitsemat taidot eivät ole vielä kehittyneet parhaimmilleen. Liikenneonnettomuustilaisoissa nuoret kuljettajat ovat yliedustettuina johtuen muun muassa ajokokemuksen vähäisyydestä sekä riskialttiista ja impulsiivisesta toiminnasta liikenteessä. (Sakkokäsikirja, 162-163.)

7.4 Havainnot sakkokäsikirjasta

Sakkokäsikirjan rooli oikeuslähteenä on erittäin tärkeä osa sakkomenettelyä. Ohjeita noudattamalla voidaan turvata kansalaisten yhdenvertaisuus sakkomenettelyssä ja varmistaa rikosoikeudellisen yhdenvertaisuusperiaatteen toteutuminen. Ylinopeustapauksissa sakkokäsikirjan erityinen osa ja ylinopeusrikkomuksiin liittyvät liitteet taulukoineen antavat lainsoveltajalle ohjeen, jonka mukaan hän menettelee harkitessaan ylinopeudesta määrättävää rangaistusta. Lainsoveltaja arvioi jokaista ylinopeustapausta tapauskohtaisesti ja määrää päiväsakkojen lukumäärän arvioimalla rikoksen vahingollisuutta ja vaarallisuutta, teon vaikuttumia sekä rikoksesta ilmenevää muuta tekijän syyllisyyttä.

Lainsoveltajan tulee kiinnittää erityistä huomiota sakon perusteluihin tapauksissa, joissa päiväsakkojen lukumäärän liukumaa käytetään. Lainvalvojan tulee kyetä erottamaan toisistaan niin sanotut tyyppilliset tilanteet, joissa käytetään normaalipäiväsakkoa sekä tilanteet, joissa esimerkiksi rikoksen tekoolosuhteet tai tekijän syyllisyys vaikuttavat rangaistukseen mittaamiseen alentavasti tai korottavasti. Lainvalvojan tulisi nähdä arviointi laajassa mittakaavassa. Esimerkiksi liikennetiheyden arviointi pääkaupunkiseudulla ja napapiirin pohjoispuolella eroavat toisistaan merkittävästi. Ensimmäisessä normaali liikennetiheys voi olla sata ajoneuvoa kymmenessä minuutissa ja jälkimmäisessä sata ajoneuvoa vuorokaudessa.

Sakkomenettelyssä lainsoveltaja voi määrätä väliaikaiseen ajokieltoon henkilön, jonka epäillään syyllistyneen liikenneturvallisuuden vaarantamiseen ja teko osoittaa vakavaa piittaamattomuutta liikenneturvallisuutta kohtaan. Sakkokäsikirjan perusteella yhdellä teolla tehdystä liikenneturvallisuuden vaarantamisesta tulee seurata yli 20 päiväsakkoa, jotta teon voidaan katsoa osoittavan vakavaa piittaamattomuutta liikenneturvallisuutta kohtaan. Lainvalvojan tehtävänä on jälleen arvioida päiväsakkojen lukumäärää teko-olosuhteiden ja tekijän syyllisyyden perusteella ja, mikäli liikenneturvallisuutta vaarantavan teon katsotaan ylittävän 20 päiväsakkoa, määrätä tekijä väliaikaiseen ajokieltoon.

Yksinkertaistettuna sakkomenettely on siis lainsoveltajan tekemää arviointia päiväsakkojen lukumäärästä. Toimiessaan sakkokäsikirjan mukaisesti, lainsoveltaja kiinnittää huomionsa päiväsakkojen lukumäärään eikä sakon kokonaisrahamaäärään. Tarvittaessa lainsoveltaja määrää tekijän ajokieltoon, jos päiväsakkojen lukumäärä ylittää 20 päiväsakkoa.

8 TUTKIMUSMENETELMÄN VALINTA

8.1 Tutkimusmenetelmä ja tutkimuksen kuvaaminen

Tutkimus on määrällinen tutkimus, jossa analysoidaan Tampereella ja Vantaalla sakkomenettelyssä käsiteltyjä ylinopeusrikoksia, jotka ovat tapahtuneet tammi- ja heinäkuussa 2019. Tutkimusmenetelmäksi valittiin määrällinen tutkimus, koska sen avulla voidaan selvittää muuttujien välisiä suhteita ja eroja. Määrälliseen tutkimukseen kuuluu tutkittavien asioiden kuvaaminen numeroiden avulla ja niiden selittäminen sanallisessa muodossa. Tuloksin kuvataan, millä tavalla tutkittavat seikat eroavat toisistaan tai liittyvät toisiinsa. (Vilka 2007, 13-14.) Määrällisessä tutkimuksessa keskeistä on päätelmien teko havaintoaineistoa tilastollisesti analysoimalla. Siihen kuuluu oleellisena osana tulosten kuvaaminen muun muassa prosenttitaulukoiden avulla. Tilastollisen analyysin avulla voidaan myös testata tulosten merkitsevyyttä. Määrällisessä tutkimuksessa on tärkeää, että havaintoaineiston kerääminen on suunniteltu siten, että se soveltuu määrällisen ja numeeriseen mittaamiseen. (Hirsjärvi 2010, 140.)

Tutkimuksen tarkoituksena on ylinopeusrikkomusten sakkomenettelyn kuvaileminen ja uusien näkökulmien ja kehitysideoiden kartoittaminen. Kuvailevassa tutkimuksessa tulokset esitetään järjestelmällisesti ja tarkasti tuoden esille ilmiön keskeisimmät ja kiinnostavimmat piirteet. Kartoittavalla tutkimuksella voidaan tutkittavasta asiasta löytää uusia näkökulmia (Vilka 2007, 20.) Tutkimuksessa myös vertaillaan automaattisen ja perinteisen liikenteen valvonnan eroja. Vertailevan tutkimuksen tarkoituksena on tuoda esille kahden tai useamman tutkimuskohteen välisiä eroja (eml, 21).

Tutkimusmenetelmä valitaan siten, että sillä pystytään vastaamaan parhaalla mahdollisella tavalla asetettuihin tutkimuskysymyksiin (Hirsjärvi ym. 2010, 124.) Tässä tutkimuksessa tutkintamenetelmän valintaa ohjasivat asetettujen tutkimuskysymysten lisäksi aikaisemmissa tutkimuksissa käytetyt menetelmät, koska tutkimuksen tuloksia on tarkoitus verrata aikaisempiin tutkimuksiin. Tuori ja Jylli olivat keränneet tutkimuksiaan varten tietoja ylinopeusrikoksista, joita oli käsitelty sakkomenettelyssä ja analysoineet tietoa muun muassa laskemalla puuttumisrajan muutoksia, sukupuolen vaikutusta sakkotukseen ja rikosnimikkeen valintaa liikenne rikkomuksen ja liikenneturvallisuuden välillä.

Määrälliseen tutkimukseen voi sisältyä myös avoimia kysymyksiä, joita tutkimuksen kuluessa ryhmitellään ja järjestellään muodostaen uusia muuttujia ja toisensa poissulkevia luokkia (Vitikka 2007, 32). Tässä tutkimuksessa on luokiteltu erityisesti sakkojen perusteluun liittyviä seikkoja ja laadittu uusia

muuttujia tutkimusmateriaalin analysoinnin mahdollistamiseksi. Tutkimuksessa sakkojen perusteluiden kirjaamisesta on tehty laadullisia havaintoja, joita on esitetty tutkimuksien tuloksien esittelyn ja johtopäätöksiä yhteydessä.

8.2 Otanta ja rajaaminen

Tutkimusaineistoon kerättiin tiedot kaikista poliisin sakkomenettelyssä käsittelemistä ylinopeusrikoksista. Aineisto rajattiin Vantaalla ja Tampereella vuonna 2019 tammi- ja heinäkuussa tapahtuneisiin ylinopeusrikoksiin, jotka oli käsitelty sakkomenettelyssä. Aineisto rajattiin ylinopeusrikoksiin, joiden teon tarkenteena oli ”*ei noudattanut nopeusrajoitusliikennemerkillä osoitettua nopeusrajoitusta*”. Otoksen ulkopuolelle rajattiin esimerkiksi tilannenopeutta ja ajoneuvokohtaista nopeusrajoitusta koskevat tapaukset. Aineiston rajauksessa käytettiin soveltuvin osin samoja kriteereitä kuin vertailtavissa tutkimuksissa (Tuori, Jylli), jotta aineistot olisivat vertailukelpoisia.

Kahden kuukauden otanta talvi- ja kesäkuukaudelta käsittää noin 1/6 osan Tampereella ja Vantaalla annetuista sakoista. Otannalla tarkoitetaan perusjoukosta erotettua osaa, johon tutkimus kohdistetaan. Otanta pyritään valitsemaan siten, että tutkimustulos olisi optimitilanteessa yleistettävissä koko perusjoukkoon. Otanta voidaan tehdä joko valitsemalla tutkittavat kohteet satunnaisesti tai eri menetelmillä sattumanvaraisesti. Kokonaistutkimusta käytetään silloin, kun on tarkoitus tutkia koko perusjoukkoa. (Metsämuuronen 35,37.)

8.3 Aineistonkeruu

Aineisto kerättiin maaliskuussa 2021 Poliisiasiain tietojärjestelmään tallennetuista sakoista. Tietojen hakemiseen käytettiin Rikitrip-järjestelmää, jolla voidaan haku-ehdojen avulla rajata hakutuloksia. Haku-ehdoina käytettiin tekoajankohtaa ja tekopaikkaa, rikosnimikkeenä liikenneturvallisuuden vaarantamista tai liikennetrikkomusta ja teon tarkennetta: ei noudattanut nopeusrajoitusliikennemerkillä osoitettua nopeusrajoitusta.

Jokaisesta kirjatusta ylinopeusrikkomuksesta poimittiin seuraavat tiedot, jotka tallennettiin havaintomatriisiin Excel-ohjelmassa:

- tekoajankohta
- rikosnimike
- sakkolaji
- tapahtumapaikkakunta
- epäillyn syntymävuosi ja sukupuoli
- nopeusrajoitus
- nopeuden ylitys
- päiväsakkojen lukumäärä
- päiväsakkojen perustelu ja

- käsiteltiinkö samalla muilla samalla teolla tehtyjä rikoksia.

8.3.1 Muuttujien esittely

Tässä tutkimuksessa aineistoa analysoitiin useiden eri muuttujien avulla. Tässä alaluvussa esitellään tutkimuksessa käytetyt keskeisimmät muuttujat.

Rikosnimike on tutkimusaineistossa joko liikenne rikkomus tai liikenneturvallisuuden vaarantaminen. Tutkimusaineistossa oli myös materiaalia, joissa ylinopeutta ajanut oli samalla syyllistynyt vakavampaan tai lievempään rikokseen, esimerkiksi rattijuopumukseen. Tutkimusaineistossa on eritelty ne syyt, joiden yhteydessä on käsitelty muita rikoksia kuin ylinopeudesta annetut seuraamukset liikenne rikkomuksista ja liikenneturvallisuuden vaarantamisesta.

Ikä on määritelty vähentämällä tapahtuma-ajankohdasta (vuosi 2019) ylinopeutta ajaneen syntymävuosi. 17- ja 18-vuotiaiden osalta ikä on määritelty syntymäpäivän mukaisesti, jotta nuorena henkilönä tehdyt rikokset voidaan eritellä muusta tutkimusaineistosta.

Todettu nopeus ja nopeusrajoitus on kerätty tiedonkeräämisen yhteydessä Rikkitrip-tietojärjestelmästä. **Nopeuden ylityksen** määrä on laskettu vähentämällä nopeusrajoituksesta todettu nopeus Excel-tilustuksessa.

Mittaustavaksi määriteltiin tiedon keräämisvaiheessa automaattivalvonta, tutka, keskinopeusmittari tai muu. Aineistoa analysoitaessa uudeksi muuttajaksi on johdettu automaattivalvonta tai perinteinen valvonta. Perinteisellä valvonnalla tarkoitetaan tässä yhteydessä poliisipartioiden suorittamaa valvontaa, joka tehdään tutkalla, keskinopeusmittarilla tai muulla tavalla. Muu tapa voi olla esimerkiksi seuraamalla ylinopeutta ajavaa ajoneuvoa tai kuljettajan itse kertoma nopeus.

Tutkimusaineistoa on jaettu myös **tapahtumapaikkakunnan** perusteella. Tapahtumapaikkakunnat ovat Tampere ja Vantaa.

Normaalipäiväsakkojen lukumäärä on määritelty sakkokäsikirjan taulukoiden, nopeuden ylityksen ja nopeusrajoituksen perusteella. **Liukuman käyttöä** on tarkasteltu vertaamalla annettujen päiväsakkojen lukumäärää normaalipäiväsakkoihin.

Sakon perusteluita on kerätty tutkimusmateriaaliin siten, että ne on luokiteltu neljään pääluokkaan: ajokeli, näkyvyys, liikenteen määrä ja se oliko ajoneuvossa matkustajia.

8.4 Tutkimusaineiston analysoiminen

Luotettavan analysoinnin edellytyksenä on se, että havaintomatriisiin kirjatut tiedot tarkastetaan ennen analysointia. Tarkastamista helpottaa se, että jokaisella tutkimuskohteella on juokseva numerointi, jonka avulla voidaan tarkastaa arvot aineiston analyysiohjelmaan siirtämisen jälkeen. (Vitikka

2007, 113.) Tutkimusaineiston analysointi aloitettiin tarkastamalla matriisiin tallennetut tiedot. Tarkastaminen tehtiin SPSS-ohjelmassa (IBM SPSS Statistics) puuttuvien arvojen löytämiseksi laskemalla muuttujien maksimi- ja minimiarvot ja niiden esiintyvyys ja keskiarvo sekä ristiintaulukointien avulla. Tutkimusaineiston tarkastamista varten havaintomatriisiin tallennetut tiedot numeroitiin juoksevilla numerolla, joka vastasi Rikitrip-järjestelmän mukaista järjestystä.

SPSS-ohjelman aineistosta luotiin seuraavat uudet muuttajat:

- epäillyn ikä
- epäillyn ikäryhmä
- onko rikos tehty nuorena henkilönä
- nopeuden mittaustavan luokittelu automaattiseen ja perinteiseen liikenteen valvontaan
- normaalipäiväsakkojen lukumäärä
- onko liukumaa käytetty
- onko sakkoa perusteltu tarkemmin ja
- nopeusrajoituksen luokittelu enintään 60 km/h-nopeusrajoitukseen ja yli 60 km/h-nopeusrajoitukseen

Tutkimusaineisto analysoitiin tilastollisilla menetelmillä. Aineistoa analysoitiin kuvailevilla tilastollisilla menetelmillä, kuten laskemalla frekvenssejä ja laskemalla niiden prosenttiosuuksia. Ristiintaulukointien avulla analysoitiin eri muuttujien jakautumista ja niiden välisiä riippuvuuksia, kuten sitä, vaikuttaako rikoksesta epäillyn sukupuoli päiväsakon liukuman keskiarvoon. Nopeuden ylityksen määrää on kuvattu muun muassa keskiarvolla ja mediaanilla. SPSS-ohjelman avulla kuvattiin myös eri muuttujien välisiä riippuvuuksia graafisesti huomioiden tutkimustuloksen luotettavuutta mittaava asteikko. Lisäksi hajontakuviomatriisin avulla tarkasteltiin rikoksesta epäillyn iän ja sukupuolen vaikutusta nopeuden ylitykseen.

8.5 Tutkimusetiikka

Tutkimukselle haettiin Poliisiammattikorkeakoulusta tutkimuslupaa (myönnetty 13.1.2021). Tutkimuksesta laadittiin tietosuojasetuksen 35 artiklassa ja tietosuojalain 31 §:ssä tarkoitettu vaikutustenarviointi, joka lähetettiin sähköpostilla tietosuojavaltuutetulle. Tutkimusluvalla annettiin oikeus käyttää tutkimusta varten poliisin tietojärjestelmää omalla käyttäjätunnuksella ja kerätä tutkimusaineistoa poliisin käyttöliittymien kautta. Opinnäytetyön hyväksymisen jälkeen kerätty materiaali poistetaan lopullisesti poliisin palvelimelta.

Henkilötiedoista kerättiin ainoastaan tiedot ylinopeusrikoksesta epäillyn sukupuolesta ja syntymävuodesta. 17- ja 18-vuotiaiden osalta ikä tarkastettiin syntymäpäivän perusteella, mutta se tallennettiin tutkimusmateriaaliin ainoastaan ikävuoden perusteella eli rikoksesta epäiltyjä ei ole voitu tunnistaa missään vaiheessa tallennetusta materiaalista.

Tutkimusaineisto kerättiin Rikitrip-tietojärjestelmän kautta. Tiedot tallennettiin Excel-taulukkoon poliisin palvelimelle, joka on suojattu henkilökohtaisella virkamerkillä ja PIN-koodilla. Lisäksi poliisin palvelin sijaitsee suojatussa TUVE-verkossa. Tutkimusaineiston käsittely tehtiin TUVE-verkossa, eikä sitä tulla missään vaiheessa siirtämään tunnistettavassa muodossa pois poliisin palvelimelta tai TUVE-verkon ulkopuolelle. Excel-taulukosta tiedot siirrettiin SPSS-ohjelmaan analysointia varten. SPSS-ohjelman tuottamat tiedostot on niin ikään tallennettu suojatulle poliisin palvelimelle. SPSS-ohjelman avulla tutkimusaineistosta muodostetaan muun muassa taulukoita, joista yksittäiset tapaukset eivät ole tunnistettavissa. Tutkimusaineiston keruuseen ja analysointiin ei ole osallistunut muita henkilöitä kuin tutkija.

8.6 Tutkimuksen luotettavuuden arviointi

Tutkimuksen kokonaisluotettavuus muodostuu tutkimuksen reliabiliteetista ja validiteetista. Määrällisen tutkimuksen reliabelius tarkoittaa, kuinka käyttövarma tutkimuksessa käytettävä mittari on, kun sillä mitataan samaa asiaa eli kuinka luotettavasti tutkimus on toistettavissa toisen tutkijan toimesta. Tutkimuksen validius puolestaan tarkoittaa, kuinka hyvin tutkimuksessa kyetään mittaamaan sitä asiaa, jota on tarkoitus tutkia. Lisäksi validiuden arviointiin liittyy muun muassa mittarin epätarkkuuksien tunnistaminen. (Vitikka 2007, 150-152.)

Tutkimusaineistoon kerätyt tiedot on kerätty poliisin tietojärjestelmästä, jota voidaan pitää luotettavana lähteenä. Tutkimusaineisto koostui poliisiasianjärjestelmään kirjatuista sakoista (n=2614). Tietojärjestelmässä osa sakoista (n=8) oli mitätöity virheellisenä kirjauksena ja ne on poistettu tutkimusaineistosta ennen analysointia. Analyysiin päätynyt tutkimusaineisto muodostui siis yhteensä 2606 sakkomenettelyssä käsitellystä ylinopeudesta. Otanta käsittää noin 1/6 osan Tampereen ja Vantaan sakkomenettelyssä käsitellyistä ylinopeusrikoksista. Tutkimusaineisto on otannan laajuuden perustella tilastollisesti merkittävä kuvailtaessa tilannetta Tampereella ja Vantaalla vuonna 2019. Otoksen yleistettävyyttä koko Suomeen on tulkittava kriittisesti ottaen huomioon muun muassa maantieteelliset vaihtelut ja poliisiasemien painotukset automaattisen ja perinteisen liikenteen valvonnan välillä.

Tutkimusaineiston materiaali on kerätty manuaalisesti, koska tietojärjestelmät eivät mahdollistaneet tietojen siirtämistä automaattisesti havaintomatriisiin. Tutkimusaineistoa tarkastettiin useasti tiedonkeruun ja analyysin aikana kiinnittäen erityistä huomioita muuttujien poikkeaviin arvoihin tai niiden puuttumiseen. Tarvittaessa tutkimusmateriaalia on tarkastettu uudelleen Rikitrip-järjestelmän kautta. Havaintomatriisiin kerätyt tiedot olivat sakkolomakkeen perusteluita lukuun ottamatta numeraalisia tai muutettavissa numeraalisiksi.

Sakkojen perusteluissa teko-olosuhteiden kirjaaminen sakkolomakkeen perusteluihin oli kirjavaa. Joissakin sakoissa oli kirjattu useampia samaan luokitteluun liittyviä perusteluja ja niiden tarkempi

painottaminen ei ollut mahdollista käytettävissä olevilla keinoilla. Liukuman käytön perusteluiden tarkempaa analysointia vaikeutti myös se, että osa perusteluista oli päiväsakkoja korottavia tekijöitä ja osa niitä vähentäviä ja niiden keskinäistä painotusta ei voinut arvioida.

Tutkimuksessa kyettiin vastaamaan asetettuihin tutkimuskysymyksiin luotettavasti. Tutkimustuloksien voitiin vastata siihen, kuinka hyvin ylinopeusrikkomusten sakkomenettelyssä seurataan lainsäädäntöä ja Poliisihallituksen ohjeistusta. Tutkimustuloksissa pystyttiin luotettavasti toteamaan eroja ja yhtenäisyyksiä eri muuttujien välillä ja kuvailemaan niitä luotettavasti. Tutkimustuloksien vertailu aikaisempiin tutkimuksiin osoittautui haasteelliseksi, koska aikaisemmissa tutkimuksissa käytetyt tutkimusmenetelmät olivat vaikeasti tulkittavissa.

9 TUTKIMUSTULOKSET

9.1 Taustatietoja

Tutkimusaineisto jakaantui sakkolajin perusteella taulukon 1 mukaisesti. Seuraamuksista Tampereella määrättiin 52,8 prosenttia ja Vantaalla 47,2 prosenttia. Päiväsakoilla käsiteltävien rikkomusten osuus oli Vantaalla 15,9 prosenttia ja Tampereella 7,4 prosenttia.

	Rikesakot	SAM SAV tai RAV	Yhteensä
Tampere	1275	102	1377
Vantaa	1034	195	1229
Yhteensä	2309	297	2606

Taulukko 1. Seuraamuslajit

9.1.1 Nopeusvalvonnan toteuttaminen

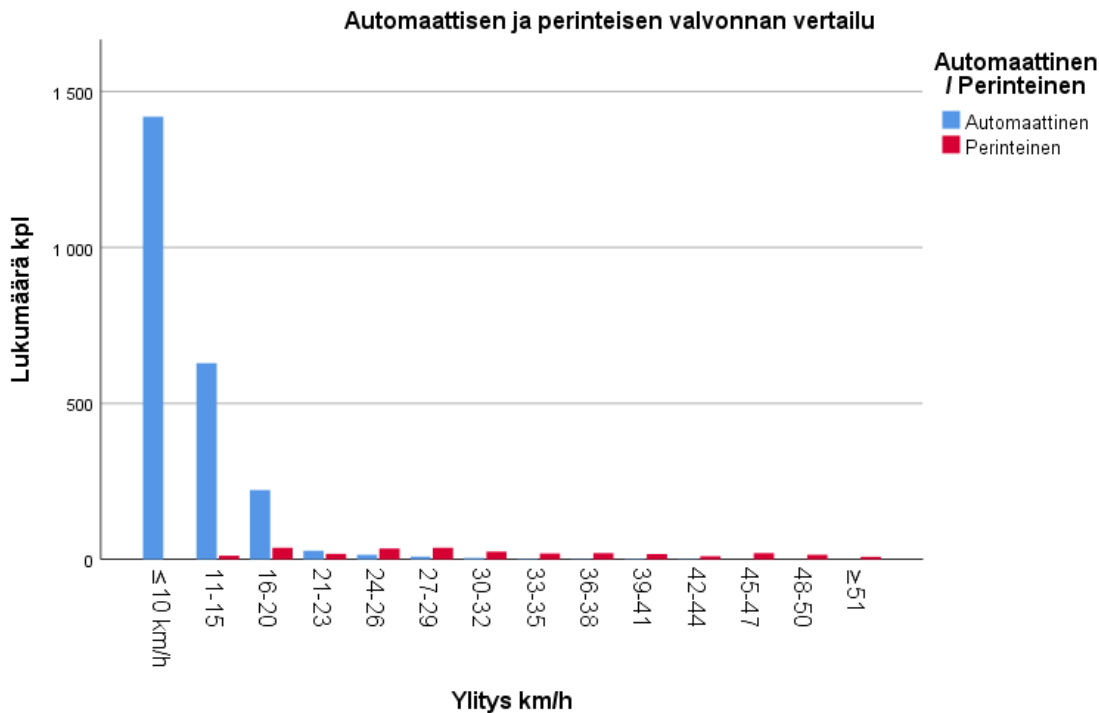
Tutkimusaineisto (n=2606) jakaantui siten, että 89,5 prosenttia kaikista ylinopeuksista todettiin automaattisessa liikenteenvalvonnassa ja 10,5 prosenttia perinteisessä liikenteen valvonnassa. Tarkasteltaessa automaattisen nopeusvalvonnan osuutta tapahtumapaikkakuntakohtaisesti huomataan, että Tampereella perinteisen liikenteen valvonnan osuus oli 4,4 prosenttia ja vastaavasti Vantaalla 17,3 prosenttia.

Tapahtumapaikkakuntaisessa vertailussa Tampereella sakotuskynnys muodostui alemmaksi. Tampereella sakkomenettelyssä käsiteltyjen nopeuksien keskiarvo oli 11,85 km/h (mediaani 9,93 km/h) ja Vantaalla vastaava keskiarvo oli 14,02 km/h (mediaani 10,16 km/h).

	Automaattinen	Perinteinen	Autom. osuus	Perint. osuus	Puuttumiskynnys
Tampere	1317	60	95,6 %	4,4 %	11,85 km/h
Vantaa	1016	213	17,3 %	17,3 %	14,02 km/h
Koko otanta	2333	273	89,5 %	10,5 %	12,87 km/h

Taulukko 2. Valvontatapojen vertailu

Automaattisessa liikenteen valvonnassa nopeuden ylityksen keskiarvo on 10,74 km/h (mediaani 9 km/h), kun se perinteisessä liikenteenvalvonnassa on vastaavasti 31,12 km/h (mediaani 29 km/h). Kaaviosta 1 voidaan todeta selkeästi, että automaattisella valvonnalla todetut nopeudet ovat huomattavasti alhaisempia kuin perinteisellä.



Kaavio 1. Automaattisen ja perinteisen valvonnan vertailu todetun nopeuden ylityksen perusteella.

Aikaisempiin tutkimuksiin vertailtaessa tämän tutkimuksen otannassa korostuu merkittävästi automaattivalvonnassa todettujen ylinopeusrikosten määrä, joita oli yhteensä 89,5 prosenttia. Vuoden 2012 tutkimuksessa automaattivalvonnassa todettuja ylinopeuksia oli Vantaalla noin 60 prosenttia ja Tampereella hieman yli 50 prosenttia (Jylli 2012, 55-56.) Tuorin tutkimuksissa ei ole tarkemmin eritelty automaattivalvonnassa todettujen ylinopeusten määrää, mutta hänen tutkimustuloksistaan on pääteltävissä, että niitä on kuitenkin ollut tutkimusaineistossa.

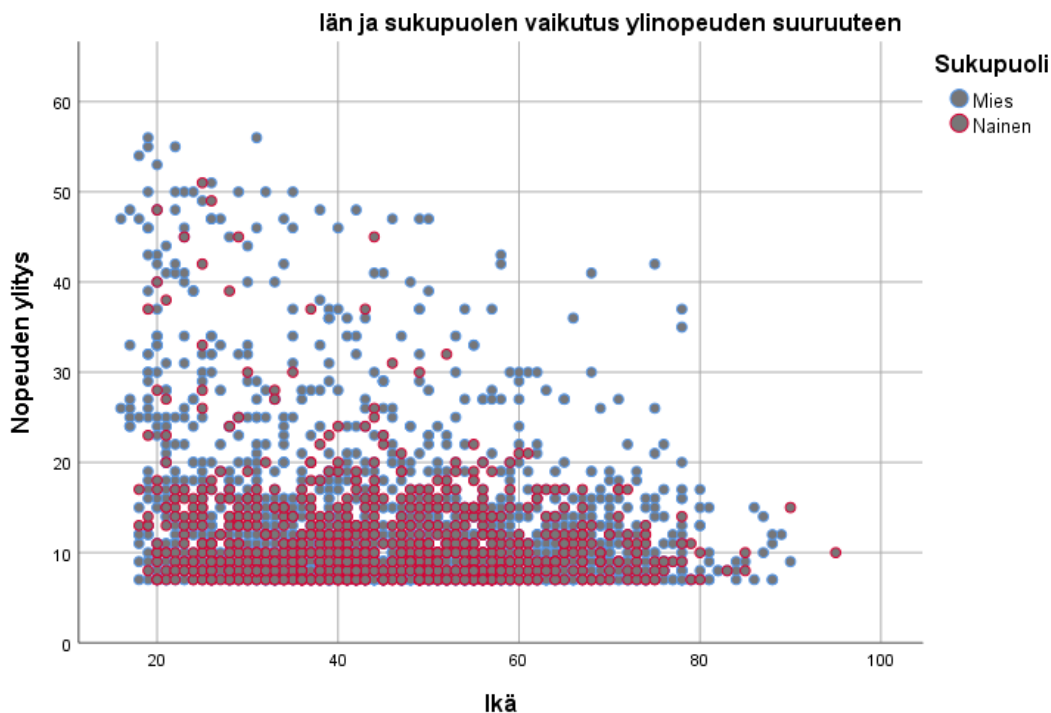
9.1.2 Sukupuoli ja ikä taustatekijöinä

Sukupuolen perusteella ylinopeudesta seuraamuksen saaneet (n=2606) jakaantuivat siten, että kuljettajista miehiä oli 68 prosenttia ja naisia 32 prosenttia. Ylinopeuden keskiarvo oli kaikkien kuljettajien osalta 12,87 km/h ja naisilla 11,39 km/h ja miehillä 13,57 km/h.

	Ylitys km/h	Yhteensä kpl	Osuus
Mies	13,57	1772	68,0 %
Nainen	11,39	834	32,0 %
Yhteensä	12,87	2606	100,0 %

Taulukko 3. Ylityksen keskiarvo ja seuraamusten jakaantuminen sukupuolen mukaan

Kaaviossa 2 esitetyn hajontakuviomatriisin perusteella voidaan selkeästi huomata, että iällä ja sukupuolella on vaikutusta liikenteen valvonnassa todetun ylinopeuden suuruuteen. Hajontakuvio osoittaa, että nuorilla kuljettajilla ja miehillä isommat ylinopeudet ovat yleisempiä.



Kaavio 2. Hajontamatriisikaavio (Scatter Dot) iän ja sukupuolen vaikutuksesta ylinopeuden suuruuteen.

Vuoden 1997 tutkimuksessa naisten osuus ylinopeutta ajaneista kuljettajista oli noin 15 prosenttia (Tuori 2002, 173). Vuoden 2000 tutkimuksessa naisten osuus ylinopeutta ajaneista oli 12,2 prosenttia (eml, 175). Vuoden 2011 tutkimuksessa Vantaalla sakon saaneista 26,1 prosenttia ja Tampereella 25,3 prosenttia oli naisia. Vantaalla naisten ajaman ylinopeuden keskiarvo oli 13,26 km/h ja miehillä 15,45 km/h ja vastaavasti Tampereella 14,9 km/h ja naisilla 14,5 km/h (Jylli 2012, 54-55). Tässä tutkimuksessa naisia oli 32 prosenttia kuljettajista ja ylinopeuden keskiarvo naisilla 11,39 km/h ja miehillä 13,57 km/h. Aikaisemmissa tutkimuksissa on tehty johtopäätöksiä, että naisten ajamat ylinopeudet ovat alhaisempia kuin miesten ja näin ollen automaattivalvonnan tehokkaampi puuttuminen matalamman nopeuden ylitykseen voi olla selittävä tekijä naisten osuuden lisääntymiseen ylinopeusrikoksen epäiltyinä.

9.1.3 Rikosnimike

Tutkimusaineistossa (n=2606) sovellettava rikosnimike oli 10,1 prosentissa tapauksista liikenneturvallisuuden vaarantaminen ja 89,9 prosentissa tapauksista liikenneerikkomus. Liikenneerikkomuksissa ylinopeuden keskiarvo oli 10,6 km/h (mediaani 9 km/h) ja liikenneturvallisuuden vaarantamisissa 33,03 km/h (mediaani 30 km/h).

	Keskiarvo km/h	Yhteensä kpl	Osuus	Mediaani
Liikenneturvallisuuden vaarantaminen	33,02	264	10,10 %	30
Liikenneerikkomus	10,6	2342	89,90 %	9
Total	12,87	2606	100,00 %	10

Taulukko 4. Vertailua rikosnimikkeen osalta

Päiväsakoilla käsitellyissä ylinopeusrikoksissa (taulukko 5), joissa ylinopeus on ollut suurempi kuin 20 km/h (n=287), rikosnimikkeenä oli 92 prosentissa tapauksista liikenneturvallisuuden vaarantaminen ja 8 prosentissa liikenneerikkomus. Liikenneerikkomuksissa ylinopeuden keskiarvo oli 23,26 km/h (mediaani 23 km/h) ja liikenneturvallisuuden vaarantamisissa 33,03 km/h (mediaani 30 km/h). Liikenneerikkomuksissa keskimääräinen päiväsakkojen lukumäärä oli 11,96 (mediaani 10) ja liikenneturvallisuuden vaarantamisissa 19,01 (mediaani 17).

	Keskiarvo km/h	Yhteensä kpl	Osuus	Mediaani	Päiväsakkoja
Liikenneturvallisuuden vaarantaminen	33,03	264	92,0 %	30	19,01 kpl
Liikenneerikkomus	23,26	23	8,0 %	23	11,96 kpl
Total	32,24	287	100,0 %	30	18,45 kpl

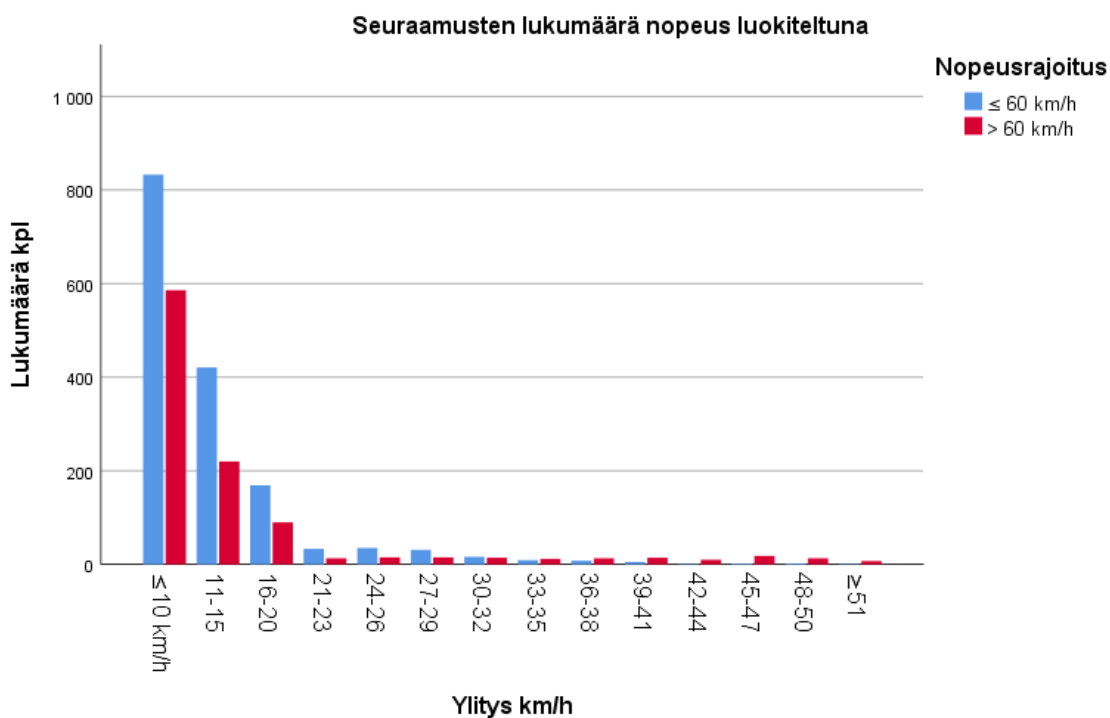
Taulukko 5. Vertailua rikosnimikkeen osalta päiväsakoilla käsitellyissä ylinopeuksissa

Vuoden 2000 tutkimuksessa oli havaittavissa iso ero rikosnimikkeen valinnassa, kun tuloksia vertailtiin tekopaikkakunnan mukaisesti. Tampereella päiväsakoilla käsitellyistä ylinopeusrikoksista yli kaksi kolmasosaa käsiteltiin liikenneerikkomuksina ja Kokemäellä vastaavasti vain noin 25 prosenttia. (Tuori 2002, 176.) Vuoden 2011 tutkimustulosten perusteella Vantaalla käsiteltiin liikenneerikkomuksena 8,7 prosenttia ja Tampereella 35,8 prosenttia ylinopeuksista, jotka käsiteltiin päiväsakoilla. Koko otannassa liikenneturvallisuuden vaarantamisena käsiteltiin 82,9 prosenttia tapauksista. (Jylli 2012, 54-55 ja 65). Tässä tutkimuksessa vastaavat luvut olivat Tampereella 2,2 prosenttia ja Vantaalla 8,4 prosenttia. Vertailtaessa liikenneerikkomusten suhteellista määrää on otettava huomioon, että vuonna 1997 ja 2000 päiväsakoilla käsiteltiin yli 15 km/h nopeuden ylityksiä. Vuosina 2011 ja 2019 päiväsakoilla käsiteltiin vain yli 20 km/h ylinopeuksia.

9.1.4 Nopeuden valvonnan suuntaaminen

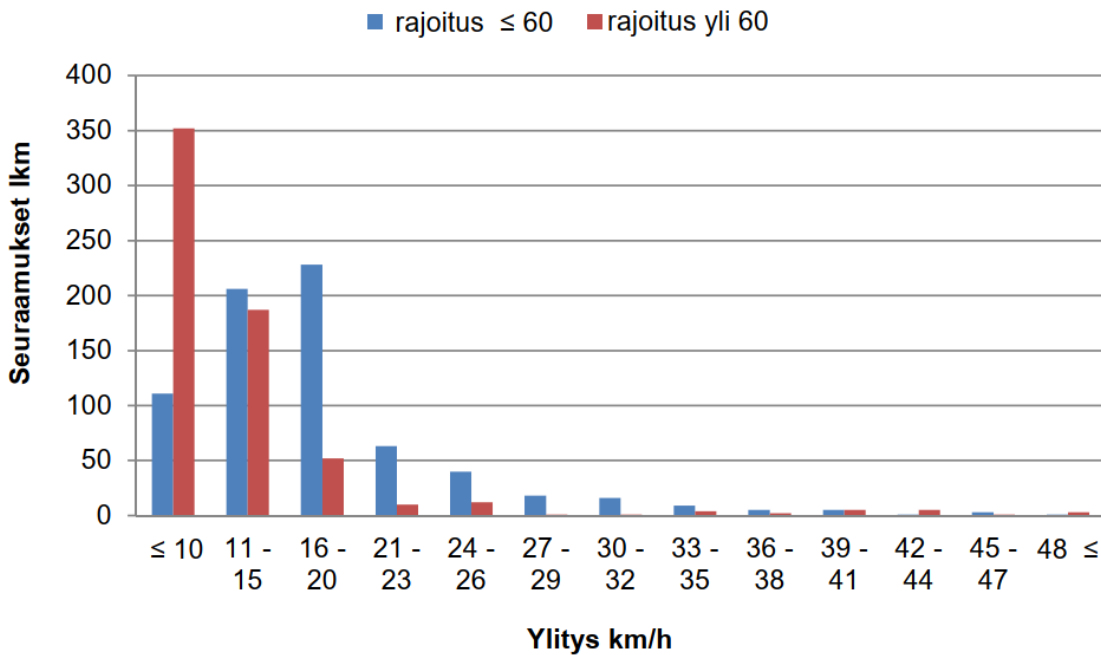
Nopeuden valvonnan suuntaamista voidaan arvioida vertaamalla enintään 60 km/h ja yli 60 km/h nopeusrajoitusalueella todettuja ylinopeuksia. Otannassa (n=2606) ylinopeuksia todettiin enintään 60 km/h nopeusrajoitusalueella alueella 60,1 prosenttia tapauksista (n=1566) ja nopeusrajoituksen ollessa yli 60 km/h 39,9 prosenttia tapauksista (n=1040). Tapahtumapaikkakuntokohtaisessa vertailussa on havaittavissa, että Tampereella todetuista ylinopeuksista huomattavasti suurempi osa on todettu enintään 60 km/h nopeusrajoitusalueella kuin Vantaalla.

Kaavioissa 3 ja 4 on vertailtu vuoden 2012 tutkimuksen ja tämän tutkimuksen tuloksia nopeusvalvonnan suuntaamisesta enintään 60 km/h ja yli 60 km/h nopeusrajoitusalueelle. Kaavioiden perusteella voidaan päätellä nopeusvalvonnan sakottamiskynnyksen laskeneen edelleen. Samalla on lisääntynyt myös automaattisen nopeusvalvonnan osuus enintään 60 km/h nopeusrajoitusalueilla.



Kaavio 3. Seuraamusten lukumäärä nopeuden ylityksen perusteella nopeusrajoituksen mukaan luokiteltuna vuonna 2019.

Seuraamukset yhteensä, Vantaa ja Tampere



Kaavio 4. Seuraamusten lukumäärä nopeudenylityksen perusteella nopeusrajoituksen mukaan luokiteltuna vuonna 2011 (Jylli 2012, 60)

9.2 Liukuman käyttö

Päiväsakon liukumaa vertaillessa tarkasteluaineiston muodostivat päiväsakoilla käsitellyt tapaukset (n=296). Liukuman käytön vertailua tarkasteltaessa aineistosta on poistettu tapaukset, joissa samanaikaisesti käsiteltiin muita rikkomuksia, kuten esimerkiksi rattijuopumuksia ja kulkuneuvon kuljettamista oikeudetta (n=31). Myös nuorena henkilönä tehdyt rikokset (n=9) on poistettu tutkimusaineistosta, koska päiväsakkojen lukumäärän laskemisessa käytetään lievennettyä rangaistusasteikkoa. Näitä oli edellisen poiston jälkeen kahdeksan. Yhdessä tutkimuskohteessa kyse oli sekä nuorena henkilönä tehdystä rikkomuksesta että useista rikkomuksista. Näin ollen lopulliseksi päiväsakon liukuman käyttöä koskeva otanta koostuu 257 sakosta. Otannassa olevista sakoista 23,7 prosenttia (n=61) todettiin automaattisessa liikenteen valvonnassa ja 76,3 prosenttia (n=196) perinteisessä liikenteen valvonnassa.

Vuoden 1997 tutkimuksessa tulokseksi saatiin, että normaalia päiväsakkojen lukumäärää käytettiin noin 52 prosentissa tapauksissa nopeusrajoituksen ollessa enintään 70 km/h ja 44 prosentissa tapauksissa nopeusrajoituksen ollessa 80 km/h tai enemmän. Vuoden 2000 tutkimuksessa normaalia päiväsakkojen lukumäärää käytettiin vastaavasti 49,8 / 55,7 prosentissa tapauksista. (Tuori 2002, 170 ja 175). Vuoden 2011 tutkimustuloksen perusteella ylinopeustapauksista normaalipäiväsakkojen lukumäärää käytettiin Tampereella 74,4 ja Vantaalla 84,6 prosentissa tapauksista. (Jylli 2012, 54-55). Tämän tutkimuksen perusteella normaalipäiväsakoilla käsiteltiin Tampereella 85,6 ja Vantaalla 73,7 prosentissa ylinopeustapauksista. Tutkimustuloksia vertailtaessa voidaan todeta, että liukuman käyttö

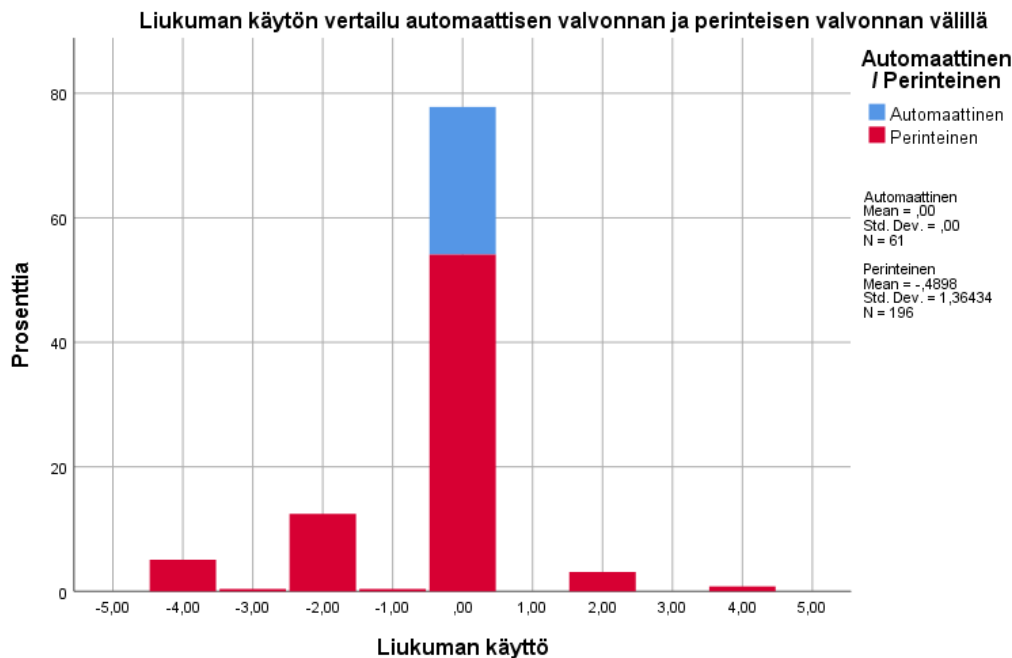
on vähentynyt merkittävästi vuosien 1997 ja 2000 jälkeen, mutta vuoden 2011 tutkimukseen verrattuna ei ole tapahtunut tilastollisesti merkittävää muutosta.

9.2.1 Liukuman käyttö valvontatavan perusteella

Aikaisempien tutkimusten perusteella automaattisen valvonnassa todetuissa ylinopeuksissa on käytetty harkintaa päiväsakkojen lukumäärän suhteen (Tuori 2002, 172,175 ja Jylli 2021, 65-66). Tämän tutkimuksen perusteella automaattisessa liikenteenvalvonnassa (n=61) ei käytetty ollenkaan päiväsakkojen liukumaa. Normaalipäiväsakkojen lukumäärästä oli poikettu ainoastaan tilanteissa, joissa oli todettu samalla jokin muu rikkomus kuten kulkuneuvon kuljettaminen oikeudetta.

Tämän tutkimuksen tulokset osoittavat, että päiväsakon liukumaa käytettiin 22,2 prosentissa sakoista (n=257). Keskimääräinen liukuman käyttö oli -0,37 päiväsakkoa. Perinteisessä liikenteenvalvonnassa annetuissa sakoissa (n=196) päiväsakkojen lukumäärää alennettiin keskimäärin 0,49.

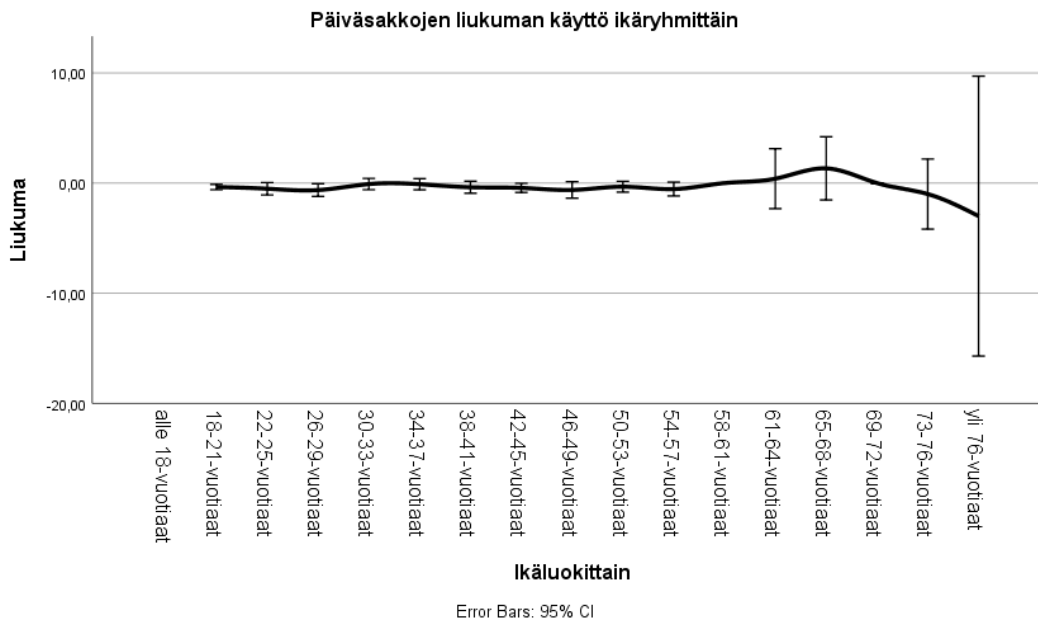
Kaaviossa 5 on esitetty graafisesti automaattisen ja perinteisen liikenteen valvonnanliukuman käyttöä. Automaattisessa valvonnassa liukumaa ei käytetty ollenkaan. Perinteisessä liikenteenvalvonnassa päiväsakkoja alennettiin 18,3 prosentissa tapauksista ja korotettiin 3,9 prosentissa tapauksista. Kaaviosta 5 on havaittavissa myös, että päiväsakkojen määrää korotetaan tai alennetaan tyypillisesti parillisella lukemalla.



Kaavio 5. Liukuman käyttö perinteisessä ja automaattisessa liikenteenvalvonnassa.

9.2.2 Liukuman käyttö iän perusteella

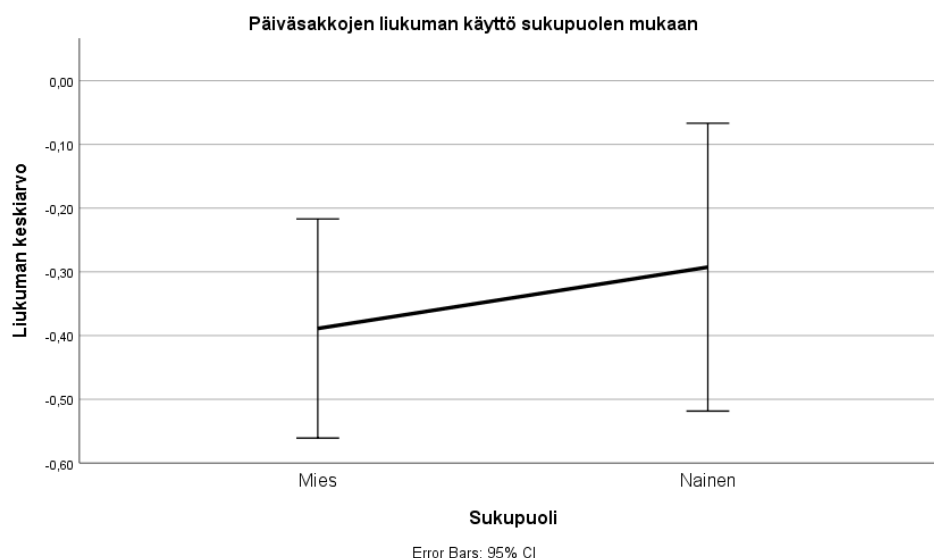
Liukuman käyttö jakaantui tutkimusaineiston perusteella ikäluokittain tasaisesti (kaavio 6). Yli 60-vuotiaiden kuljettajien kohdalla otannassa oli havaittavissa päiväsakkojen liukumassa vaihtelua, mutta tätä ei voida pitää tilastollisesti merkittävänä, koska yli 60-vuotiaita kuljettajia koskeva otanta oli suppea. Aikaisemmissa tutkimuksissa ei ole vertailtu päiväsakon liukuman käytön vaikutusta rikoksesta epäillyn ikään.



Kaavio 6. Päiväsakkojen liukuman käyttö ikäryhmittäin. Tilastollista merkitsevyyttä on kuvattu pystyja-noilla.

9.2.3 Liukuman käyttö sukupuolen perusteella

Päiväsakkojen liukumaa tutkivassa otannassa (n=257) kuljettajista miehiä oli 84,0 prosenttia (n=216 kpl ja naisia 16,0 prosenttia (n=41). Päiväsakkojen lukumäärää alennettiin keskimäärin naisten osalta 0,29 ja miesten osalta 0,39. Sukupuolen vaikutusta päiväsakkojen liukuman käyttöön ei voida pitää tilastollisesti merkitsevänä.



Kaavio 7. Päiväsakon liukuman keskiarvo sukupuolen perusteella. Pystyjanoilla kuvattu tutkimustulosten virhemarginaali.

9.2.4 Liukuman käyttö nopeusylityksen mukaan

Päiväsakon liukumaa käytettiin melko tasaisesti verrattaessa nopeusylityksen määrää liukuman käytön keskiarvoon. Kaaviossa 8 on havaittavissa selkeitä muutoksia ainoastaan kohdissa, joissa otanta on ollut suppea. Nopeusylityksen määrän ei voida katsoa tilastollisesti olevan merkittävä päiväsakkojen liukuman käyttöön.



Kaavio 8. Päiväsakkojen liukuman käyttö nopeuden ylityksen perusteella. Pystyviivat osoittavat tutkimustulosten virhemarginaalin

9.3 Liukuman käytön perustelu

Päiväsakkojen liukumaa koskevassa otannassa (n=257) päiväsakon liukumaa oli käytetty 57 tapauksessa (taulukko 6). Päiväsakon liukuman käyttöä ei perusteltu 15,8 prosentissa tapauksista (n=9). Toisaalta myös päiväsakkoja, joissa liukumaa ei oltu käytetty, oli perusteltu tarkemmin 29,6 prosentissa (n=48) tapauksista. Automaattisessa valvonnassa todettujen ylinopeuksien sakoissa (n=61) tapahtumaolosuhteita ei ollut kuvattu tarkemmin.

		Perusteltu		
		Ei	Kyllä	Yhteensä
Onko liukumaa käytetty	Ei	152	48	200
	Kyllä	9	48	57
	Yhteensä	161	96	257

Taulukko 6. Ristiintaulukointi perustelujen käytöstä liukuman käytön yhteydessä.

Perusteluissa oli usein käytetty myös useita eri perusteita päiväsakon liukuman käyttöön. Yleisimmin liukuman käyttöä perusteltiin liikennetiheyden määrällä (n=61) ja seuraavaksi eniten keliolosuhteilla (n=48), sillä, oliko kyydissä matkustajia (n=32), ja näkyvyyteen liittyvillä seikoilla (n=13). Tutkimuksen aikana esiin tulleita muita perusteita olivat esimerkiksi moottoritieolosuhteet, suojatien läheisyys, tiettyömaan takia muutetut nopeusrajoitukset ja ylinopeuden lyhyt kesto kiihdytyksen tai ohituksen aikana.

Aikaisempiin tutkimuksiin verrattuna voidaan todeta, että sakkojen perustelujen sisällöt ovat pysyneet samankaltaisina. Aikaisemmissa tutkimuksissa (Tuori ja Jylli) on tuotu esille, että liukuman käyttöä ei ole kaikissa tapauksissa perusteltu, mutta tutkimustuloksissa ei ole tarkemmin ilmoitettu perustelemattomien sakkojen määrää.

10 JOHTOPÄÄTÖKSET JA POHDINTA

10.1 Liukuman käyttö lakien ja ohjeistuksen mukaan

Tutkimustulosten perusteella päiväsakon liukumaa oli käytetty sakkomenettelyssä sakkokäsikirjan taulukoissa olevan liukuman puitteissa. Enimmillään päiväsakkojen lukumäärää oli nostettu tai vähennetty neljällä päiväsakolla. Ylinopeustapauksissa ei käytetty rikoslain koventamis- eikä lieventämisperusteita. Selkeästi suurimmassa osassa tapauksista ylinopeuksien arvioitiin tapahtuneen sakkokäsikirjan mukaisissa normaaleissa olosuhteissa ja ne oli käsitelty sakkokäsikirjan ohjeen mukaisesti normaalipäiväsakoilla.

Pääsääntöisesti tapauksissa, joissa päiväsakon liukumaa oli käytetty, perusteluissa oli kirjattu myös tapahtumaan liittyvät olosuhteet, jotka kuvasivat rikoksen vahingollisuutta ja vaarallisuutta. Teon vaikuttumia ja rikoksesta ilmenevää tekijän syyllisyyttä voi olla ylinopeustapauksissa vaikeaa arvioida.

Ne voivat tulla ilmi käytännössä poliisin puhuttaessa ylinopeusrikoksesta epäiltyä tai poliisin seurattessa kuljettajan ajotapaa pidemmän aikaa.

Olosuhteita oli kuvattu myös tapauksissa, joissa päiväsakon liukumaa ei käytetty. Joissakin tapauksissa perusteluissa esiin tuotujen olosuhteiden perusteella olisi voinut olettaa niiden vaikuttavan päiväsakkojen lukumäärään, mutta seuraamus oli kuitenkin määrätty normaalipäiväsakkojen lukumäärän mukaisesti. Tarkastelua vaikeutti se, että osassa tapauksista oli kirjattu sekä päiväsakkojen lukumäärää korottavia että alentavia olosuhteita, mutta niiden keskinäistä vaikutusta ei voinut päätellä. Toisaalta myös päiväsakkojen lukumäärän perustelu oli osittain puutteellista esimerkiksi tietyömaiden kohdalla todettujen ylinopeuksien perusteluissa, koska teon vaarallisuuden arviointi perustuu siihen, ovatko työt käynnissä ja millä tavalla olosuhteet ovat muuttuneet esimerkiksi ajojärjestelyjen osalta.

Tutkimustulosten perusteella ylinopeusrikosten sakkomenettelyssä liukuman käytön ja nopeusylitysten määrän välillä ei ole selkeää korrelaatiota. Sakkokäsikirjassa lainvalvojaa kehoitetaan huomioimaan, että törkeää liikenneturvallisuutta lähenevät teot osoittavat kuljettajassa vakavaa piittaamattomuutta liikenneturvallisuutta kohtaan ja niissä seuraamukset pitäisi määrätä rangaistusasteikon yläpäästä ja jopa ylittää rangaistusasteikko. Tutkimustulosten perusteella ylinopeusrikkomuksista määrättävät seuraamukset seuraavat melko tarkasti sakkokäsikirjan taulukoita päiväsakkojen lukumäärästä. Erityisesti korkeimpien nopeusylitysten suhteen tulisi tarkemmin miettiä rikoksesta ilmenevää tekijän syyllisyyttä. Lisäksi on huomioitava se, että tutkimustulosten perusteella liikenneturvallisuuden vaarantamisena käsiteltiin myös nopeuden ylityksiä, jotka ylittävät sakkokäsikirjan mukaisen taulukon. Erityisesti näiden osalta sakkojen perusteluissa tulisi tarkasti tuoda esille, minkä takia teko ei ole omissaan aiheuttamaan vakavaa vaaraa toisen hengelle ja terveydelle. Tutkimustulosten perusteella ei voida analysoida, kuinka yleistä sakkokäsikirjan taulukon ylittävien nopeuksien käsitteleminen on sakkomenettelyssä, koska mukaan ei ole kerätty aineistoa törkeistä liikenneturvallisuuden vaarantamisista, jotka kuuluvat sakkomenettelyn ulkopuolelle.

Korkeat ylinopeudet osoittavat kuljettajan piittaamattomuutta liikenneturvallisuutta kohtaan. Tämä pitäisi mielestäni huomioida sakkokäsikirjan ohjeistuksessa siten, että taulukon mukaisesti teon rangaistavuus kovenisi tekojen lähentyessä törkeän liikenneturvallisuuden tunnusmerkistöä. Tutkimustulosten perusteella tekijästä ilmenevä tekijän syyllisyys jää huomioimatta sakkomenettelyssä, eikä piittaamattomuutta koskevissa teoissa koroteta päiväsakkoja sakkokäsikirjan ohjeen mukaisesti.

Rikoslain 6:8.1,1 kohdan perusteella rangaistus määrätään noudattaen lievempää rangaistusasteikkoa, kun tekijä on tehnyt rikoksen alle 18-vuotiaana. RL 6:8.2 perusteella tekijä tuomitaan käyttäen lievennettyä rangaistusasteikkoa enintään kolmeen neljänneksen vankeus- tai sakkorangaistuksen enimmäismäärästä. Tutkimusaineistossa oli mukana kahdeksan tapausta, joissa seuraamus oli määrätty ainoastaan ylinopeuden ajamisesta ja tekijä oli alle 18-vuotias. Seitsemässä tapauksessa päi-

väsakkojen lukumäärä oli määrätty lievennetyn rangaistusasteikon mukaisesti määräämällä päiväsakkojen lukumääräksi enintään kolme neljäsosaa olosuhteiden mukaisesta normaalipäiväsakkojen lukumäärästä. Yhdessä tapauksessa ylinopeudesta oli seurannut kolme päiväsakkoa enemmän kuin alennetun rangaistustaulukon mukaisesti olisi kuulunut. Tässä yksittäistapauksessa, jossa nopeusylitys oli korkea, liukuman käyttöä ja teko-olosuhteita ei oltu tarkemmin perusteltu.

lällä ja sukupuolella ei voida tutkimustulosten perusteella katsoa olevan merkittävää vaikutusta liukuman käyttöön ja yhdenvertaisuusperiaatteen voidaan katsoa näiltä osin toteutuvan sekä perinteisessä että automaattisessa liikenteenvalvonnassa. Automaattisessa liikenteenvalvonnassa se toteutuu täydellisesti, koska liukumaa ei käytetä ollenkaan. Perinteisessä liikenteenvalvonnassa erot liukuman käytössä ovat niin pieniä, ettei niitä voida pitää merkittävänä, kun otetaan huomioon otannan koko.

10.2 Automaattisen ja perinteisen liikenteenvalvonnan eroja

Automaattisessa liikenteenvalvonnassa todettujen ylinopeusrikkomusten sakkomenettelyssä ei käytetä päiväsakkojen lukumäärän liukumaa. Perinteisessä valvonnassa sitä käytetään jonkun verran ja osa perusteluista voisi olla hyödynnettävissä myös automaattisessa valvonnassa. Automaattisessa valvonnassa valvontalaite ottaa kuvan ylinopeutta ajaneesta ajoneuvosta ja sen kuljettajasta. Kuvan perusteella tapahtumaolosuhteita on vaikeaa arvioida yhtä luotettavasti kuin perinteisessä liikenteenvalvonnassa. Tämän tutkimuksen perusteella päiväsakkojen liukuman käyttöä perustellaan useimmiten liikennetiheyden, keliolosuhteiden ja matkustajien perusteella. Kiinteässä automaattisessa liikenteenvalvonnassa jokaisen ajoneuvon nopeus mitataan joko tien pinnan alle asennetulla silmukalla tai tutkalla. Samalla valvontalaitteelle rekisteröityy myös tietoa muista ajoneuvoista ja liikennetiheydestä. Myös tekoajankohdan perusteella olisi mahdollista tehdä päätelmiä liikennetiheydestä. Automaattivalvonnan kuvasta on myös pääteltävissä ainakin normaalia huonommat keliolosuhteet sekä se, onko auton etupenkillä matkustajaa.

Tutkimustulosten perusteella automaattinen ja perinteinen liikenteenvalvonta täydentävät toisiaan. Automaattisessa liikenteenvalvonnassa on mahdollista käsitellä myös pienempiä ylinopeuksia, joita perinteisessä valvonnassa ei ehdittäisi kirjaamaan. Toisaalta perinteisessä valvonnassa pyritään paremmin paljastamaan tieliikenteessä riskejä ottavia kuljettajia, joiden ylinopeudet ovat korkeampia.

Perinteisen liikenteenvalvonnan etuna on se, että samalla voidaan paljastaa muun muassa rattijuopumuksia, todeta ajoneuvon liikennekelppoisuuteen liittyviä puutteita ja paljastaa muuta rikollisuutta. Automaattisessa liikenteenvalvonnassa muita ilmi tulevia rikoksia ovat lähinnä kulkuneuvon kuljettaminen oikeudetta, ajoneuvon katsastamiseen liittyvät rikokset ja matkapuhelimen käyttö ajon aikana.

Tutkimustulosten perusteella ylinopeusrikosten sakkomenettelyssä liukuman käyttö eroaa automaattisen ja perinteisen liikenteenvalvonnan osalta. Kansalaisten yhdenvertaisuus toteutuisi paremmin, jos kiinteiden sakkorangaistusten rajaa nostettaisiin ylöspäin nykyisestä 20 km/h.

10.3 Perustelujen kirjaaminen sakkomenettelyssä

Sakkokäsikirjan perusteella päätösten perustelujen tarkoituksena on lisätä viranomaisten toiminnan läpinäkyvyyttä ja osoittaa konkreettisesti, mistä syystä ja millä perusteilla yksilön oikeushyviin puututaan. Perusteluista ilmenee, mihin seikkoihin ja oikeudelliseen päättelyyn ratkaisu perustuu. (Sakkokäsikirja, 58.) Tutkimustulosten perusteella sakkoja perustellaan tarkemmin myös niissä tapauksissa, joissa liukumaa ei ole käytetty. Perustelujen kirjaamisessa on kuitenkin havaittavissa kirjavuutta. Osa sakoista perustellaan tarkasti ja ne saattavat sisältää maininnan liukuman käytöstä. Osassa sakoista perusteluista on kirjattu sakkolomakkeelle, mutta jälkikäteen tarkasteltuna on vaikeaa päätellä, kuinka perustelut ovat vaikuttaneet liukuman käyttöön. Ulkopuolista tarkastelua helpottaisi, jos sakon perusteluissa olisi tarkemmin otettu kantaa siihen, mitkä tekijät ovat korottaneet ja mitkä vähentäneet liukuman käyttöä ja kuinka paljon kyseiset tekijät ovat vaikuttaneet määrällisesti päiväsakkojen lukumäärään.

Yhdenvertaisuutta voitaisiin parantaa lisäämällä sakkokäsikirjaan ohje liukuman käyttöön. Ohje auttaisi lainvalvojaa teon vaarallisuuden arvioimisessa ja yhtenäistäisi sakotuskäytäntöä koko Suomessa. Taulukon 7 mukaisesti lainvalvoja voisi valita sakon tiedoksiantovaiheessa tapahtumaan sopivia olosuhteita ja kirjata sakon perusteluihin, miten päiväsakon liukumaa on tilanteessa käytetty. Esimerkiksi: muuta liikennettä normaalisti, tienpinta kuiva -1 pvs, sumun vuoksi näkemä huonontunut +2 pvs, nopeus todettu moottoritiellä -3 pvs. Liukumaa käytetty 2 päiväsakkoa alaspäin.

LIKENNETIHEYS	KELILOSUHTEET	MATKUSTAJIA
erittäin vilkas +3	jäinen tienpinta +2	autossa alaikäisiä matkustajia +2
vilkas +1	sohjoinen tienpinta +2	autossa matkustajia +1
normaali	märkä tienpinta +1	ei matkustajia
harva-1	tienpinta kuiva-1	
ei muuta liikennettä -3	talvinopeusrajoitus, tienpinta kuiva -2	
TEKOPAIKKA	NÄKEMÄ	AJOTAPA
moottoritie -3	sään vuoksi näkemä huonontunut +2	ylinopeus jatkuvaa +2
samaan suuntaan useampi ajokaista -2	sumun vuoksi näkemä huonontunut +2	joutui ohittamaan toistuvasti muita autoja +2
suojateitä / jalankulkijoita +2	mutkat ja mäenharjanteet +1	ylinopeus osoittaa piittaamattomuutta +3
vilkas risteys +2	hyvä näkyvyys -1	kiihdytteli voimakkaasti +2
tietyömaa, työmiehiä mittauspaikalla +2	näkemä heikentynyt voimakkaasti +3	hetkellinen ylittäminen -2
tietyömaa, työt eivät käynnissä -2		
tietyömaa, ei rakenteellisia muutoksia -2		

Taulukko 7. Esimerkki sakon liukumaan vaikuttavista tekijöistä

Sakon perusteluilla on myös tärkeä merkitys, kun ylinopeuden ajamisen katsotaan osoittavan vakavaa piittaamattomuutta liikenneturvallisuutta kohtaa ja kuljettaja määrätään väliaikaiseen ajokieltoon.

Poliisi määrää ajokiellon keston tapahtumasta saatujen tietojen perusteella ja muun muassa päiväsakkojen määrän perusteella. Tapahtumapaikalla tehdyt tarkat kirjaamiset teko-olosuhteista helpottavat ajokieltopäätöksen perustelemista ja ajokiellon pituuden arviointia.

10.4 Lopuksi

Tutkimuksen viitekehyksessä on esitelty nopeusvalvontaan, rangaistuksen mittaamiseen ja sakkomenettelyyn liittyvää lainsäädäntöä. Viitekehyksessä tarkasteltiin myös aikaisempia tutkimuksia, johon tämän tutkimuksen tuloksia on verrattu. Kansalaisten yhdenvertainen kohtelu ja viranomaisen toiminnan läpinäkyvyys ovat tärkeitä tavoitteita poliisin luottamuksen pitämisessä nykyisellä korkealla tasolla. Sakkomenettelyn vaatimukset ovat lisänneet poliisin vastuuta tuomiovallan siirtyessä aikaisempaa useammin tuomioistuimen ulkopuolelle.

Perustelujen kirjaaminen kattavasti parantaa viranomaisen toiminnan läpinäkyvyyttä ja mahdollistaa tehtävän tarkastelun jälkikäteen. Sakkojen perustelujen pitäisi olla yhteismitallisia koko Suomessa, jotta sakkomenettelyä ja etenkin päiväsakkojen liukuman käyttöä voitaisiin tarkastella jälkikäteen. Liukuman käytön merkitys tulee ensisijaisesti esiin sakon kokonaisrahamäärän laskemisessa, mutta sillä on myös merkittävä vaikutus arvioitaessa ajokiellon kestoa useiden rikkomusten tai vakavan piittämättömyyden takia.

Tutkimuksessa tuotiin uutena asiana esille se, ettei ylinopeuden suuruudella ja rikoksesta epäillyn iällä ole tilastollisesti merkittävää vaikutusta päiväsakkojen liukuman käyttöön. Nuoret henkilöt ottavat liikenteessä enemmän riskejä ja eivätkä tunnista vaarallisia tilanteita lyhyen ajokokemuksensa takia yhtä helposti kuin kokeneemmat kuljettajat. Rangaistusten koventaminen kokemattomien kuljettajien osalta lienee kuitenkin hyödytön keino liikenneturvallisuuden parantamiseen. Parempaan tulokseen päästäisiin todennäköisesti vaikuttamalla kuljettajien asenteeseen valistuksella ja tiedottamisella.

Rikoksesta epäillyn oikeusturvan kannalta rikosnimikkeen valinnalla liikenneriikkomuksen ja liikenneturvallisuuden vaarantamisen välillä ei ole juurikaan merkitystä, vaan seuraamuksen ankaruus määräytyy päiväsakkojen lukumäärän perusteella. Voimassa olevan lainsäädännön perusteella rikosnimikkeen valinta ylinopeustapauksissa perustuu ylinopeuden suuruuteen. Yli 20 km/h nopeusylitykset käsitellään sakkomenettelyssä liikenneturvallisuuden vaarantamisena. Enintään 20 km/h nopeusylitykset käsitellään puolestaan liikenneriikkomuksina ja niistä määrätään seuraamuksena liikennevirhemaksu. Ylinopeutta ajaneen kuljettajan oikeusturvan kannalta on kuitenkin erittäin tärkeää, että rikosnimikkeen valinta liikenneturvallisuuden ja törkeän liikenneturvallisuuden vaarantamisen osalta tehdään objektiivisesti teko-olosuhteita arvioimalla ja kiinnitetään erityistä huomiota teon aiheuttaman vaaran arviointiin.

Tutkimuksessa analysoitiin kattavasti eri muuttujien vaikutusta päiväsakkojen liukuman käyttöön. Tutkimustulosten perusteella ei ollut löydettävissä muita tilastollisesti merkittäviä liukuman käyttöön vaikuttavia tekijöitä kuin sakon perusteluihin kirjatut rikoksen teko-olosuhteet ja valvonnan toteuttamistapa.

Verrattaessa tutkimustuloksia aikaisempiin tutkimuksiin merkittävin ero oli se, että automaattivalvonnassa ei käytetty ollenkaan päiväsakkojen liukumaa. Tämä herättää tietysti kysymyksen, onko tutkimustulos yleistettävissä koko Suomeen. Mahdollisuuksia liukuman käytön suhteen olisi myös automaattisessa valvonnassa.

Tutkimuksen otannassa oli mukana kaikki sakkomenettelyssä käsitellyt ylinopeusrikokset. Rikesakolla käsiteltyjen ja automaattivalvonnassa todettujen ylinopeuksien suhteellinen määrä on iso eivätkä ne antaneet tutkimukselle merkittävää lisäarvoa. Niiden avulla voitiin lähinnä todeta, että automaattivalvonnan osuus nopeuden valvonnassa on lisääntynyt ja sakottamiskynnys on madaltunut. Jatkotutkimuksessa mielenkiintoisemman otannan tarjoaisi satunnaisotanta, johon otettaisiin mukaan kaikkien poliisilaitoksien alueella päiväsaikoilla käsiteltyjä ylinopeuksia. Tutkimuksessa olisi saatavilla tällä tavalla tietoa maantieteellisesti ja kulttuurillisesti erilaisten poliisilaitosten sakkomenettelystä.

Ajonopeudella on merkittävä vaikutus liikenneturvallisuuteen, mutta se on silti vain yksi tekijöistä, joilla liikenneturvallisuutta voidaan parantaa. Nopeusvalvonnan suuntaaminen erityisesti riskialttiille paikoille alentaa ajoneuvojen keskinopeuksia ja parantaa liikenneturvallisuutta. Automaattinen valvonta on tehokas keino puuttua myös pieniinkin nopeusrajoitusten ylityksiin, mutta sen huonona puoleena on kiinteiden mittauspisteiden ennustettavuus. Perinteiselle liikenteenvalvonnalle on edelleenkin tarvetta erityisesti taajamissa ja pienemmillä teillä, joilla tapahtuu paljon ulosajoja.

LÄHTEET

- Hirsjärvi, Sirkka & Remes, Pirkko & Sajavaara, Paula 2010: Tutki ja kirjoita. 15.–16. painos. Tammi. Helsinki.
- HE 32/1997 vp. Hallituksen esitys Eduskunnalle liikenne rikoksia koskevan lainsäädännön uudistamisesta.
- HE 44/2002 vp. Hallituksen esitys Eduskunnalle rikosoikeuden yleisiä oppeja koskevan lainsäädännön uudistamiseksi.
- HE 180/2017 vp. Hallituksen esitys Eduskunnalle tieliikennelaiksi ja eräksi siihen liittyviksi laeiksi.
- HE 178/2018 vp. Hallituksen esitys Eduskunnalle sakon muuntorangaistuksen määräämistä koskevan sääntelyn muuttamiseksi.
- I-S HO 21/127075.
- Jylli, Petri 2012. Liikenne rikosoikeus ja liikennevalvonta liikenteen turvallisuuden vaikutuskeinona. Lapin yliopisto. Pro gradu -työ.
- KKO 2019:74.
- Lappi-Seppälä, Tapio & Ojala, Timo 2021: RL 23: Liikenne rikokset. Teoksessa Tapio Lappi-Seppälä & Kaarlo Hakamies & Dan Helenius & Sakari Melander & Kimmo Nuotio & Timo Ojala & Ilkka Rautio. Rikosoikeus. Helsinki. Alma Talent Oy. Luettavissa [Rikosoikeus \(almatalent.fi\)](https://almatalent.fi). Luettu 17.9.2021.
- Metsämuuronen, Jari 2001: Metodologian perusteet ihmistieteissä. Metodologia-sarja 1. Helsinki, International Methelp. Luettavissa: [Esipuhe ensimmäiseen versioon \(polamk.fi\)](https://polamk.fi). Luettu 22.9.2021.
- Pohjois-Savon KO 21/104689.
- Saari, Jari 2017: Rangaistusvaatimuksesta sakkomääräykseen - Poliisi tuomarina. Sakkomenettelyn opetus poliisin (AMK) -tutkinnosta. Poliisiammattikorkeakoulu. AMK-opinnäytetyö.
- Sakkokäsikirja: Käsikirja rangaistuksen määräämiseksi sakon ja rikesakon määräämisestä annetun lain mukaisessa sakkomenettelyssä 2019. Poliisihallitus.
- Tapani, Jussi & Tolvanen, Matti 2016. Rikosoikeus - Rangaistuksen määrääminen ja täytäntöönpano 2016. 3. uudistettu painos. Talentum Pro. Helsinki.
- Tapani, Jussi & Tolvanen, Matti & Hyttinen, Tatu 2019. Rikosoikeuden yleinen osa - vastuuooppi. 3. uudistettu painos. Alma Talent Oy. Luettavissa [Rikosoikeuden yleinen osa \(oclc.org\)](https://oclc.org)
- Tolvanen, Matti 2014. Liikenne rikokset. Teoksessa Frände, Dan & Matikkala, Jussi & Tapani, Jussi & Tolvanen, Matti & Viljanen, Pekka & Wahlberg, Markus 2014. Keskeiset rikokset. 3. uudistettu ja laajennettu painos. Edita. Helsinki.
- Tuori, Risto 2002. Tieliikenteen ylinopeusrikkomukset summaarisessa menettelyssä. Turun yliopiston oikeustieteellisen tiedekunnan julkaisu. Vammalan kirjapaino Oy. Vammala.

Vilka, Hanna 2007. Tutkita ja Mittaa - Määrällisen tutkimuksen perusteet. Tammi. Helsinki. Luettavissa: [Tutkija.indd \(vilka.fi\)](#). Luettu 20.10.2021.