

Rikosperusteisen ajokieltoprosessin haasteet Sisä-Suomen poliisilaitoksella

Ilona Perttula

02/2024

TIIVISTELMÄ

Ilona Perttula: Rikosperusteisen ajokieltoprosessin haasteet Sisä-Suomen poliisilaitoksella

Opinnäytetyön muoto: Tutkimuksellinen

Julkisuusaste: Julkinen opinnäytetyö

Ohjaaja: Matti Tuominen ja Petri Tuominen

Tutkinto: Poliisi (AMK)

Tämän tutkimuksellisen opinnäytetyön tehtävänä on ollut selvittää epäillyn rikoksen johdosta alkavan ajokieltoprosessin haasteita Sisä-Suomen poliisilaitoksen eri sektoreilla. Työssä on käsitelty myös haasteiden vaikutusta ajokieltoprosessin kulkuun, haasteiden taustalla vaikuttavia tekijöitä sekä mahdollisia kehitysideoita. Opinnäytetyön aihe on valikoitunut opinnäytetyön tekijän kiinnostuksesta ajo-oikeusasioita kohtaan sekä työn tarpeellisuuden kokemuksesta.

Työn tietoperustana on toiminut pääasiassa lainsäädäntö ja tärkeimpänä niistä ajokorttilaki. Työn teoriaosuudessa on käyty läpi keskeisiä käsitteitä sekä sitä, milloin ja millä perusteella kuljettaja voidaan määrätä ajokieltoon liikennesrikoksen perusteella. Teoriaosuudessa on myös läpikäyty rikoksesta aiheutuvan ajokieltoprosessin kulkua poliisissa.

Opinnäytetyön tutkimusmenetelmäksi valikoitui laadullinen tutkimusmenetelmä. Aineistonkeruu tehtiin puolistrukturoidun teemahaastattelun keinoin. Työssä haastateltiin neljää Sisä-Suomen poliisilaitoksella työskentelevää poliisimiestä ja äänitetty haastatteluaineisto litteroitiin. Litteroitu aineisto koodattiin ja teemoiteltiin tutkimustulosten saamiseksi.

Tutkimukseen osallistuneet haastateltavat tunnistivat ajokieltoprosessiin liittyviä haasteita Sisä-Suomen poliisilaitoksella. Osa esiin tuoduista haasteista oli poliisimiesten omasta toiminnasta riippumattomia seikkoja, kuten suuri työmäärä ja poliisin käytössä olevien järjestelmien kankeus. Toisaalta osa haastatteluissa esiin tuoduista haasteista ja virheistä johtui poliisimiesten omasta toiminnasta, kuten puutteellisista kirjauksista. Haastatteluissa korostui alkutoimenpiteiden suuri merkitys koko ajokieltoprosessin kannalta sekä toimenpiteiden merkitys ajokieltoon määrättävän näkökulmasta. Ratkaisuna haasteisiin haastateltavat kertoivat koulutuksen ja yhteistyön lisäämisen.

Sivumäärä: 49

Tarkastuskuukausi ja vuosi: helmikuu 2024

Avainsanat: ajo-oikeus, ajokielto, ajokieltoprosessi, poliisi, teemahaastattelu

ABSTRACT

Ilona Perttula: Challenges in the Criminal-Based Driving Disqualification Process at the Central Finland Police Department.

Type of thesis: Research-based thesis

Publicity: Public

Supervisor: Matti Tuominen ja Petri Tuominen

Degree: Bachelor of police services

The aim of this research-oriented thesis has been to examine the challenges of the driving disqualification process initiated due to suspected offenses across various sectors of the Central Finland Police Department. The study also addresses the impact of these challenges on the course of the driving disqualification process, the factors influencing these challenges, and potential development ideas.

The theoretical framework of the thesis primarily relies on legislation. The theoretical section outlines key concepts and discusses when and on what grounds a driver may be disqualified due to traffic offenses. The process of the driving disqualification arising from a crime is also explored within the police context.

A qualitative research method was chosen for this thesis, employing semi-structured interviews for data collection. Four police officers working at the Central Finland Police Department were interviewed, and the recorded interview material was transcribed. The transcribed data was then thematically analyzed.

The interviewed participants identified challenges related to the driving disqualification process within the Central Finland Police Department. Some challenges were external factors, such as a heavy workload. On the other hand, some challenges mentioned in the interviews were attributed to the actions of the police officers, such as incomplete documentation. The significance of initial measures in the entire driving disqualification process were also emphasized. The interviewees suggested increased training and collaboration as solutions to address these challenges.

Pages: 49

Month and year of review: february 2024

Keywords: right to drive, driving ban, police, semi-structured interview

SISÄLLYS

1 JOHDANTO	1
1.1 Työn tavoitteet ja tarpeellisuus	1
1.2 Aiheen rajausta ja tutkimuskysymykset	2
2 AJOKIELTO LAINSÄÄDÄNNÖSSÄ	3
2.1 Keskeiset käsitteet.....	3
2.2 Ajokielto seuraamuksena.....	3
2.3 Lainsäädännöllinen perusta.....	4
2.3.1 Poliisin tehtävät.....	4
2.3.2 Väliaikainen ajokielto.....	5
2.3.3 Määräaikainen ajokielto	8
2.3.4 Varoitus ja ehdollinen ajokielto.....	9
2.3.5 Hallintomenettely	9
3 AJOKIELTOPROSESSIN KULKU POLIISISSA	10
3.1 Valvonta- ja hälytyssektorin ja liikennesektorin toimenpiteet.....	10
3.2 Rikostorjuntasektorin toimenpiteet.....	11
3.3 Lupahallintosektorin toimenpiteet	12
3.4 Muutoksenhaku ja ajo-oikeuden palauttaminen	14
4 TOTEUTTAMINEN	15
4.1 Tutkimusmenetelmä	15
4.2 Osallistujat.....	16
4.3 Aineiston keruu.....	17
4.4 Aineiston analyysi.....	17
5 TULOKSET.....	18
5.1 Rikospohjaisissa ajokieltoprosessissa esiintyviä haasteita	19
5.1.1 Työmäärä ja käsittelyn kesto.....	19
5.1.2 Tietojen saaminen järjestelmästä	20
5.1.3 Tiedon riittävyys päätöksentekoon	22

5.1.4 Pitkä prosessi ja paljon tekijöitä	24
5.2 Virheet ajokieltoasioissa	25
5.2.1 Väliaikaiseen ajokieltoon vai ei.....	25
5.2.2 Väliaikainen ajokieltomääräys	26
5.2.3 Prosessin ymmärtäminen ja siitä ohjeistaminen	28
5.3 Virheiden taustalla vaikuttavia syitä	29
5.3.1 Halukkuus hoitaa asiaa	29
5.3.2 Koulutuksen ja palautteen määrä	31
5.4 Haasteiden vaikutus ajokieltoprosessiin	32
5.4.1 Alkutoimenpiteiden merkitys.....	32
5.5 Ideoita prosessin kehittämiseen.....	33
5.5.1 Koulutuksen lisääminen	33
5.5.2 Yhteistyön lisääminen	34
5.5.3 Rohkeasti tekeminen.....	35
5.6 Prosessissa toimivia asioita.....	36
5.6.1 Järjestelmien kehitys.....	36
5.6.2 Apu tiedossa	36
5.6.3 Positiivisia nostoja.....	37
5.6.4 Tulevat muutokset.....	37
6 JOHTOPÄÄTÖKSET JA POHDINTA.....	38
6.1 Johtopäätökset.....	38
6.2 Pohdinta	40
6.2.1 Tutkimuksen luotettavuus	40
6.2.2 Tutkimuksen eettisyys.....	41
6.2.3 Kehitys- ja jatkotutkimusehdotukset	42
6.3 Lopuksi.....	43
LÄHTEET	44
LIITTEET	47

1 JOHDANTO

1.1 Työn tavoitteet ja tarpeellisuus

Tutkimuksellisen opinnäytetyöni tavoitteena on selvittää rikosperusteisen ajokieltoprosessin haasteita Sisä-Suomen poliisilaitoksella. Työssäni on tarkoitus ensin läpikäydä ajokieltoihin liittyvää teoriaa ja ajokieltoprosessin kulkua poliisissa. Varsinaisen tutkimuksen tehtävänä on selvittää, mitkä ovat yleisimmät virheet, puutteet ja haasteet ajokieltoprosessin aikana Sisä-Suomen poliisilaitoksella ja millä tavalla prosessia voitaisiin kehittää. Sisä-Suomen poliisilaitos on yksi Suomen 11:stä paikallispoliisilaitoksesta. Laitos sijaitsee Pirkanmaan ja Keski-Suomen alueella ja laitoksen alueeseen kuuluu yhteensä 45 kuntaa ja 15 poliisiasemaa. (Poliisi.fi. Luettu 23.01.2024.)

Opinnäytetyöhöni kuuluva tutkimus on tarkoitus toteuttaa laadullisen eli kvalitatiivisen tutkimuksen keinoin. Aineistonkeruumenetelmänä tutkimuksessa toimii puolistrukturoitu teemahaastattelu. Tutkimusaineisto kerätään työhöni haastattelemalla neljää Sisä-Suomen poliisilaitoksella työskentelevää poliisia, joista kaikki työskentelevät keskenään eri sektoreilla. Haastateltavat poliisit työskentelevät joko valvonta- ja hälytyssektorilla, liikennesektorilla, rikostorjuntasektorilla tai lupahallintosektorilla.

Opinnäytetyöni aihe on valittu omasta kiinnostuksesta ajo-oikeusasioita kohtaan. Työskentelin Poliisiammattikorkeakoulun opintojen välissä vuoden ja kaksi kuukautta lupasihteerinä Tampereen pääpoliisiaseman lupahallinnossa. Tuosta ajasta yhdeksän kuukautta työskentelin lupavalvontaryhmässä tehden työkseni muun muassa rikosperusteisia ajokieltopäätöksiä. Ajo-oikeusasioista avautui minulle tuon yhdeksän kuukauden aikana uusi ja mielenkiintoinen maailma. Opin työsuhteeni aikana paljon lupahallinnosta ja sen suhteesta muihin poliisin sektoreihin. Hyvän yhteistyön merkitys korostui minulle tuona aikana.

Työskennellessäni ajo-oikeusasioiden parissa näin omin silmin sen, että muilla sektoreilla tehdyt toimenpiteet määrittävät pitkälti sen, miten lupavalvonnassa voidaan asioita hoitaa. Opin nopeasti, mitkä toimenpiteet antoivat työskentelyllemme hyvät lähtökohdat ja mitkä eivät. Aionkin hyödyntää opinnäytetyössäni myös omia havaintojani aiheen tiimoilta. Vaikka näin lupavalvontaryhmässä työskennellessäni, että monet ajokieltoasiat oli hoidettu alusta asti hyvin, tietyt virheet ja haasteenpaikat toistuivat omien havaintojeni mukaan väliaikaisissa ajokieltomääräyksissä ja ajokieltoasioissa ylipäättään varsin usein. Mielestäni kiinnostavaa oli se, johtuivatko nuo virheet useimmiten osaamattomuudesta, kiireestä, kankeista järjestelmistä vai kenties kaikista näistä syistä. On nähdäkseni luonnollista, että sellaisten asioiden tekemistä vältellään, jotka tuntuvat haastavilta.

Koen aiheen olevan tärkeä, tarpeellinen ja ajankohtainenkin. Ajattelen, että kansalaisten tasapuolisuuden toteutumiseksi on tärkeää, että jokaisella poliisilla on riittävä ymmärrys ajokieltoprosessista. Kansalaisella on oikeus saada riittävä tieto niistä toimenpiteistä, joiden kohteena hän on. Ajattelen työni olevan hyödyksi niin Sisä-Suomen poliisilaitokselle kuin poliisin kanssa asioiville kansalaisillekin. Työni tarkoituksena ei ole nostaa esille yksittäisten poliisimiesten virheitä tai arvostella yksittäisen sektorin toimintaa, vaan selvittää haasteenpaikkoja ja tarjota mahdollisia kehitysideoita.

1.2 Aiheen rajausta ja tutkimuskysymykset

Olen rajannut työni koskemaan ainoastaan Sisä-Suomen poliisilaitosta, jotta työmäärä on suhteutettu opinnäytetyö varattuun aikaan. Poliisin (AMK) -tutkinnon opinnäytetyö on laajuudeltaan 15 opintopistettä (Haikansalo & Korander 2023). Yksi opintopiste vastaa 27 tuntia työtä eli opinnäytetyön tekemiseen on varattu aikaa noin 400 tuntia. Samasta syystä olen rajannut työni koskemaan ainoastaan epäillyn rikoksen vuoksi alkavaa ajokieltoprosessia.

Käsittelen työssäni ajokieltoprosessia epäillyn ajokieltorikoksen tapahtumishetkestä siihen asti, kun ajokieltoasiassa tehdään ajokieltopäätös poliisin lupahallinnossa. En aio keskittyä työssäni ajokieltoprosessiin liittyvään muutoksenhakuun ja siitä seuraaviin toimenpiteisiin. Rajaen ulkopuolelle myös rikoslaissa olevien tunnusmerkistökäsitteiden käsittelyn ajokieltorikoksiin liittyen. Aion siis keskittyä työssäni nimenomaan siihen mitä tapahtuu sen jälkeen, kun epäilty ajokieltorikokos on tullut poliisille ilmi. Tunnusmerkistökäsitteitä on käsitelty kattavasti Jarmo Piiraisen ja Tuukka Reijosen 2023 valmistuneessa opinnäytetyössä *Aselupiin ja ajo-oikeuteen vaikuttavat tekijät sekä suoritettavat toimenpiteet poliisin valvonta- ja hälytyssektorilla: Muistio kenttäpartioille*.

Toinen aiheeni sivuava opinnäytetyö on Juha Tökkäriin 2017 tekemä *Ajokieltoprosessin kulku rattijuopumuksissa ja törkeissä liikenneturvallisuuden vaarantamisissa vuodelta 2017*. Työssä on käsitelty nimensä mukaisesti ajokieltoprosessin kulkua sellaisena kuin se on vuonna 2017 ollut. Vuoden 2017 jälkeen prosessiin on tullut joitakin muutoksia. Koska tarkoitukseni on kartoittaa koko prosessin haasteet, omasta työstäni käy myös ilmi ajokieltoprosessin kulku nykyisellä mallilla. Ajokieltoprosessin haasteista ei ole tehty täysin vastaavaa tutkimusta aikaisemmin.

Tutkimukseni tarkoituksena on saada vastaukset seuraaviin kysymyksiin:

- Millaisia haasteita eri sektoreilla työskentelevät poliisit kohtaavat rikosperusteista ajokieltoasiaa käsitellessään?
- Mitkä ovat yleisemmät virheet ja puutteet ajokieltoprosessissa?
- Mistä haasteet ja virheet johtuvat?
- Miten haasteet vaikuttavat ajokieltoprosessin kulkuun?
- Millä tavalla prosessia voitaisiin kehittää?

2 AJOKIELTO LAINSÄÄDÄNNÖSSÄ

2.1 Keskeiset käsitteet

Ajo-oikeuden haltija: Ajokorttilain 1 luvun 3 §:n 1 kohdan mukaan ajo-oikeuden haltija on henkilö, jolla on voimassa oleva ajokortti tai kuljettajantutkinnon hyväksytystä suorituksesta annettu kuljettajantutkintotodistus.

Ajo-oikeus: Ajokorttilain 6 §:n mukaan ajo-oikeus alkaa, kun ajokortti luovutetaan. Ajo-oikeutta ei sen sijaan ole silloin, kun ajo-oikeuden haltija on ajokiellossa tai väliaikaisessa ajokiellossa, ajo-oikeus on rauennut, ajokorttia ei ole uudistettu tai ajo-oikeuden haltija ei noudata alkoholikon käyttöä koskevaa ehtoa.

Väliaikainen ajokielto: Poliisi voi määrätä ajo-oikeuden haltijan väliaikaiseen ajokieltoon ajokorttilain 7 luvun 70 §:n mukaisista liikenne rikoksista. Väliaikainen ajokielto määrätään ennen rikosasian ratkaisemista ja se on voimassa pääsääntöisesti siihen asti, että rikosasiaan on saatu ratkaisu ja poliisi on tehnyt asiassa määräaikaisten ajokieltopäätöksen (POL-2019-10957).

Määräaikainen ajokielto: Poliisi voi määrätä kuljettajan määräaikaiseen ajokieltoon ajokorttilain 7 luvun 64 §:n mukaisesti pykälässä ilmenevistä liikenne rikoksista. Määräaikainen ajokielto määrätään kuljettajalle sen jälkeen, kun rikosasiaan on saatu ratkaisu. Ratkaisun ei tarvitse olla lainvoimainen. Määräaikaisesta ajokieltopäätöksestä ilmenee ajokiellon kokonaiskesto ja sen pituudessa huomioidaan muun muassa mahdollisen väliaikaisen ajokiellon kesto. (POL-2019-10957.)

2.2 Ajokielto seuraamuksena

Rikoksen seuraamuksena on rangaistus. Rikoslain (RL 19.12.1889/39) 6 luvussa käsitellään rangaistuksen määräämistä ja sen 1 §:n mukaan rangaistuslajit voidaan jakaa yleisiin ja erityisiin rangaistuslajeihin. Yleisiä rangaistuslajeja ovat rikesakko, sakko, ehdollinen vankeus, yhdyskuntapalvelu, valvontarangaistus ja ehdoton vankeus. Erityisiä rangaistuslajeja ovat taas muun muassa nuorisorangaistus ja yhdistelmä rangaistus (RL 6:1.)

Rikoksella voi rangaistuksen lisäksi olla muitakin seuraamuksia rikoksen tekijälle. Rikoksen muut seuraamukset ovat menettämisseuraamus, tuomitsematta jättäminen, ajokielto, metsästyskielto, eläintenpitokielto ja liiketoimintakielto. (Boucht & Frände 2019, 187.) Suomen kansallisessa lainsäädäntö- ja oikeuskäytännössä rikokseen perustuvia ajokieltoja on vakiintuneesti pidetty ensi sijassa ajo-oikeuteen kohdistuvina turvaamistoimina, joilla pyritään estämään uusien rikosten tekeminen eikä niinkään rankaisemaan tehdystä rikoksesta (HE 180/2017).

Ajo-oikeuteen kohdistuvana turvaamistoimenpiteenä ajokiellolla pyritään estämään ajoneuvon kuljettajan osallistuminen liikenteeseen silloin, kun edellytysten katsotaan siihen puuttuvan (HE 104/2004). Ajokiellon tehokkuus perustuu toisaalta sen ennalta estävyyteen ja koettuun kiinnijäämisriskiin ja toisaalta ajokiellon pituuteen, joka vaihtelee liikennekäyttäytymisen moitittavuuden mukaan. Ajokiellon välitön täytäntöönpano lisää seuraamuksen tehoa. (HE 212/2010.) Myös turvaamistavoitteen tehostamiseksi ajokielto on määrättävä voimaan välittömästi poliisin todetessa ajokieltoon määräämisen edellytysten täyttyvän (HE 104/2004).

Ajokiellon oikeudelliseen luonteeseen liittyy kuitenkin jossain määrin epäselvyyttä. Ajokorttilain esitöissä on lähdetty ajokiellon turvaamistoimiluonteesta. Ennalta estävyyttä ja koettua kiinnijäämisriskiä voidaan pitää rangaistuksille luonteenomaisina piirteinä. Huomiota on kiinnitetty myös ajokiellon liikkumisvapautta ja elinkeinovapautta rajoittaviin vaikutuksiin. (HE 180/2017.) Hallituksen esityksen 103/2017 mukaan lainsäätäjällä on tarkoitettu ajokiellon turvaamistoimenpiteeksi, kuten hallituksen esityksistä HE 104/2004 ja HE 36/2008 voi havaita ja kanta on myös oikeuskäytännössä vakiintunut kuten korkeimman oikeuden ratkaisusta KKO 2006:101, KKO 2010:29, KKO 2011:3 selviää. Rangaistuksen ja turvaamistoimenpiteen välinen ero ei ole siis välttämättä yksiselitteinen. Turvaamistoimenpide saattaa aiheuttaa jopa suurempaa haittaa ja kärsimystä kuin teosta tuomittu varsinainen rangaistus. (Lappi-Seppälä 2002, viitattu teoksessa Pajunen 2005, 26.)

Poliisi on vastannut ajokielloista kokonaan 01.06.2019 lähtien (Boucht & Frände 2019, 189). Ajokorttilain alkuperäisen säädöksen (386/2011) 64 §:ssä säädettiin, että tuomioistuin määrää ajokiellon rikoslain 23 luvun 2 §:ssä tarkoitetusta törkeästä liikenneturvallisuuden vaarantamisesta, 3 §:ssä tarkoitetusta rattijuopumuksesta, 4 §:ssä tarkoitetusta törkeästä rattijuopumuksesta taikka rikoslain 44 luvun 13 §:ssä tarkoitetusta vaarallisten aineiden kuljetusrikoksesta. Poliisin tehtäviin kuului alkuperäisen ajokorttilain säädöksen mukaan rikosperusteisten ajokieltojen osalta rikoslain 23 luvun 1 §:ssä tarkoitettu vakavaa piittaamattomuutta osoittava liikenneturvallisuuden vaarantaminen, rikoslain 23 luvun 10 §:ssä tarkoitettu kulkuneuvon kuljettaminen oikeudetta ja liikennejuopumus ulkomailla. Hallituksen esityksessä 103/2017 esitettiin, että poliisiviranomaiset määräisivät jatkossa hallinnollisesti kaikki ajokiellot sen jälkeen, kun tuomioistuimessa tai sakkomenettelyssä on ensin todettu kuljettajan syyllistyminen tiettyyn liikenne rikokseen. Ajantasaisen ajokorttilain mukaan poliisi määrää ajokiellon kaikista yllä mainituista rikoksista.

2.3 Lainsäädännöllinen perusta

2.3.1 Poliisin tehtävät

Poliisilain (PolL 22.7.2011/872) 1 luvun 1 §:n 1 momentissa säädetään, että: ”Poliisin tehtävänä on oikeus- ja yhteiskuntajärjestyksen turvaaminen, kansallisen turvallisuuden suojaaminen, yleisen

järjestyksen ja turvallisuuden ylläpitäminen sekä rikosten ennalta estäminen, paljastaminen, selvittäminen ja syyteharkintaan saattaminen. – – ” Poliisilain saman pykälän 2 momentin mukaan poliisin tehtäviin kuuluu lisäksi suorittaa lisäksi lupahallintoon liittyvät ja muut sille laissa erikseen säädetty tehtävät sekä antaa jokaiselle tehtäväpiiriinsä kuuluvaa apua.

Poliisi valvoo liikennettä liikenne rikosten ennalta estämiseksi järjestämällä esimerkiksi puhallusratioita tai suorittamalla näkyvää nopeusvalvontaa. Toisaalta liikenteenvalvonnan tarkoituksena on myös liikenne rikosten paljastaminen. Ajokieltoasian käsittely käynnistyy silloin, kun poliisi kohtaa kuljettajan, jonka epäillä syyllistyneen johonkin ajokorttilain 70 §:n mukaiseen ajokielto rikokseen. Poliisin tehtävänä on selvittää ja saattaa rikosasia loppuun joko sakkomenettelyssä suppean esitutkinnan tai rikostorjuntasektorilla suoritetun esitutkinnan keinoin. Poliisilain mukaan poliisin tehtäviin kuuluu myös lupahallintoon liittyvät tehtävät. Lupahallinnon toimenpiteillä on ajokieltoasian käsittelyn osalta suuri merkitys, koska ajokieltoasia käsitellään loppuun poliisin lupahallinnossa.

2.3.2 Väliaikainen ajokielto

Ajokorttilain (AKL 29.4.2011/386) 7 luvun 70 §:n 1 momentin mukaan poliisimies voi määrätä ajo-oikeuden haltijan väliaikaiseen ajokieltoon ja ottaa ajokortin tai, jos ajokorttia ei ole vielä luovutettu, kuljettajantutkintotodistuksen haltuunsa:

- 1) jos on todennäköisiä syitä epäillä ajo-oikeuden haltijan syyllistyneen rikoslain 23 luvun 3 §:n 1 momentissa tai 4 §:ssä tarkoitettuun rattijuopumusrikokseen taikka rikoslain 44 luvun 13 §:ssä tarkoitettuun vaarallisten aineiden kuljetusrikokseen;
- 2) jos on syytä epäillä ajo-oikeuden haltijan syyllistyneen törkeään liikenneturvallisuuden vaarantamiseen tai rikoslain 23 luvun 3 §:n 2 tai 3 momentissa tarkoitettuun rattijuopumusrikokseen;
- 3) jos on todennäköistä, että edellytykset ajokiellon määräämiselle ovat olemassa 64 §:n 2 momentin 2 kohdassa tarkoitettun 16 §:n 1 momentin 4 kohdan mukaisen ehdon rikkomisen vuoksi taikka 64 §:n 2 momentin 3–5 kohdan tai 65 §:n nojalla; (30.12.2015/1614)
- 4) jos on ilmeistä, että ajo-oikeuden haltijan ajokyky on sairauden tai vian vuoksi tai muusta syystä siinä määrin heikentynyt, että siitä aiheutuu ajon jatkuessa olennaista vaaraa muulle liikenteelle, eikä terveydentilan selvittämistä 20 §:n 1 momentin mukaisesti voida tästä syystä pitää yksinään riittävänä; (6.2.2015/70)
- 5) 69 §:n 1 momentissa tarkoitettun pyynnön peruuttamisen vuoksi; taikka (30.1.2018/96)
- 6) jos on syytä epäillä ajo-oikeuden haltijaa 69 §:n 1 momentin 1 tai 2 kohdassa tarkoitettusta teosta. (30.1.2018/96)

Ajokorttilain 70 §:n 1 momentissa on yhteensä 6 kohtaa, joista kolme ensimmäistä käsittelee rikoksen perusteella määrättävää väliaikaista ajokieltoa. Kolmessa viimeisessä kohdassa säädetään

esimerkiksi ajo-oikeuden heikentymisestä ja alkolukon ehtojen rikkomisesta seuraavasta väliaikaisesta ajokiellostä. Alla on erikseen avattuna, mitä 1–3 kohdat pitävät sisällään.

1. Rattijuopumus (alkoholi) tai törkeä rattijuopumus (alkoholi, huumausaine tai molemmat) taikka vaarallisten aineiden kuljetusrikos
2. Törkeä liikenneturvallisuuden vaarantaminen tai rattijuopumus (huumausaine) tai rattijuopumus (huumausaine ja alkoholi)
3. – – vakavaa piittaamattomuutta osoittava liikenneturvallisuuden vaarantaminen tai kulkuneuvon kuljettaminen oikeudetta tai liikennejuopumus ulkomailla

Kuten Ajokorttilain 70 §:n 1 momentissa todetaan, poliisi voi määrätä ajo-oikeuden haltijan väliaikaiseen ajokieltoon ja ottaa ajokortin tai, jos ajokorttia ei ole vielä luovutettu, kuljettajantutkintotodistuksen haltuunsa. Pykälän mukaan poliisimies siis saa määrätä ajo-oikeuden haltijan väliaikaiseen ajokieltoon, mutta pakko näin ei ole tehdä. Lainsäädäntö mahdollistaa tapauskohtaisen harkinnan asiassa. Toinen huomioitava seikka pykälässä on, että ainoastaan ajo-oikeuden haltijan voi määrätä väliaikaiseen ajokieltoon.

Ajo-oikeuden haltija on henkilö, jolla on voimassa oleva ajokortti tai kuljettajantutkinnon hyväksytystä suorituksesta annettu kuljettajantutkintotodistus (AKL 3.1 §). Ajokorttilain pykälissä 59, 60 ja 61 säädetään ulkomaalaisen ajokortin voimassaolosta Suomessa. Taulukosta 1 selviää, milloin ulkomaalaisen ajokortin omistava henkilö on ajo-oikeuden haltija Suomessa. Taulukkoon merkityillä sopimusvaltiolla tarkoitetaan ajokorttilain 60 §:n mukaisesti Genevessä vuonna 1949 tehtyyn tieliikennettä koskevaan yleissopimukseen (SopS 11/1959) tai Wienissä vuonna 1968 tehtyyn tieliikennettä koskevaan yleissopimukseen (SopS 30/1986) liittynyttä valtiota. Sopimusvaltiot ja EU- ja ETA-valtiot selviävät opinnäytetyön liitteestä 2.

Väliaikainen ajokielto voidaan määrätä ajokorttilain 70 §:n mukaan ajo-oikeuden haltijalle rikosnimikkeestä riippuen joko silloin, kun on todennäköisiä syitä epäillä rikosta tai syytä epäillä rikosta tai on todennäköistä, että edellytykset ajokiellolle ovat olemassa. Rikoksen ei siis tarvitse olla selvitetty. Väliaikainen ajokielto määrätään usein valvonta- ja hälytyssektorilla tai liikennesektorilla työskentelevän poliisipartion toimesta, mutta se voidaan määrätä myös rikostorjuntasektorilla rikoksen esitutkinnan yhteydessä.

Taulukko 1: Voimassaolevan ulkomaalaisen ajokortin pätevyys Suomessa

Valtio	Voimassa	Ajokorttiluokka	Ehdot
EU- tai ETA- valtiot (AKL 59§)	Ajokortin voimassaoloajan	Moottorikäyttöinen ajoneuvo tai ajoneuvoyhdistelmä, jonka luokkaa vastaava yhdenmukaistettu luokkatunnus sisältyy ajokorttiin ja jonka 5 §:n mukaisen ikävaatimuksen ajokortin haltija täyttää	<u>Ei hyväksytä, jos:</u> 1) ajokortin haltija on ajokiellossa Suomessa tai jossakin muussa EU- tai ETA-valtiossa tai jos ajokorttia on muuten rajoitettu tai se on poistettu tai määräajaksi peruutettu jossakin muussa EU- tai ETA-valtiossa; 2) ajokortti on vaihdettu suomalaiseen ajokorttiin tai jonkin muun EU- tai ETA-valtion ajokorttiin; 3) EU- tai ETA-valtiossa annetun ajokortin haltija asuu vakinaisesti Suomessa ja ajokortti on siihen tehdyn merkinnän mukaan vaihdettu uutta kuljettajantutkintoa suorittamatta sellaisessa valtiossa annetun ajokortin perusteella, joka ei ole Suomessa voimassa.
Sopimusmaat (AKL 60§)	2 vuotta Suomeen tulon jälkeen (edellyttää väestörekisteriin merkitsemistä)	Ajoneuvoa tai ajoneuvoyhdistelmää, jonka sopimuksessa mainittua luokkaa vastaava tunnus on ajokortissa	<u>Hyväksytään, jos:</u> 1) ajokortin haltijan vakinainen asuinpaikka ei ajokorttia myönnettäessä ollut Suomessa; 2) ajokortti on sopimuksessa olevan mallin mukainen kansallinen ajokortti tai siitä käytävät latinalaisin kirjaimin ilmi vastaavat tiedot kuin sopimusmallin mukaisesta ajokortista taikka ajokortin lisäksi esitetään sopimukseenmukainen kansainvälinen ajokortti tai ajokortin virallinen suomen- tai ruotsinkielinen käännös; 3) ajokortin mukana on kuvallinen henkilöllisyysasiakirja, jos ajokortissa ei ole haltijan valokuvaa; 4) ajokortin haltija täyttää luokakohtaiset ikävaatimukset ja terveysvaatimukset; ja 5) ajokortti on voimassa sen myöntäneessä valtiossa tai alueella
Muut Suomen tunnustamat valtiot (AKL 61§)	1 vuosi Suomeen tulon jälkeen (muualla kuin Ahvenanmaalla)	Suomen tunnustamassa valtiossa myönnetty A1-, A2-, A- tai B-luokkaa vastaava kansallinen ajokortti	<u>Hyväksytään, jos:</u> 1) ajokortin haltijan vakinainen asuinpaikka ei ajokorttia myönnettäessä ollut Suomessa; 2) kansallisen ajokortin malli ja ajokortin sisältämä ajo-oikeus vastaa 59 tai 60 §:ssä tarkoitettua ajokorttia tai, kansallisen ajokortin tiedot on merkitty latinalaisin kirjaimin ja ajokortista käy ilmi sen sisältämä oikeus eri ajoneuvojen kuljettamiseen taikka kansallisen ajokortin lisäksi esitetään auktorisoidun kääntäjän tai muun luotettavan tahon käännös ajokortista ja sen sisältämästä ajo-oikeudesta suomen, ruotsin, norjan, tanskan, englannin, saksan tai ranskan kielellä; 3) ajokortin mukana on kuvallinen henkilöllisyysasiakirja, jos ajokortissa ei ole haltijan valokuvaa; 4) ajokortin haltija täyttää ajokortin luokkaa vastaavat ikävaatimukset ja terveysvaatimukset; 5) ajokortti on voimassa sen myöntäneessä valtiossa.

2.3.3 Määräaikainen ajokielto

Poliisin on määrättävä moottorikäyttöisen ajoneuvon kuljettaja ajokieltoon, jos tämän on todettu syyllistyneen törkeään liikenneturvallisuuden vaarantamiseen, rattijuopumukseen tai törkeään rattijuopumukseen taikka vaarallisten aineiden kuljetusrikokseen. Ajokielto voidaan jättää määräämättä silloin, jos moottorikäyttöisen ajoneuvon kuljettajaa ei tuomita teosta rangaistukseen. (AKL 64.1 §.) Toisin kuin väliaikaisen ajokiellon osalta, kuljettaja voidaan määrätä määräaikaiseen ajokieltoon edellä mainituista rikoksista, vaikka kuljettaja ei olisi ajo-oikeuden haltija.

Sen sijaan kulkuneuvon kuljettamisesta oikeudetta, vakavaa piittaamattomuutta osoittavasta liikenneturvallisuuden vaarantamisesta ja liikennejuopumuksesta ulkomailla kuljettajaa ei voida määrätä ajokieltoon, ellei hän ole ajo-oikeuden haltija. Ajokorttilain 64 §:n 2 momentin mukaan poliisin onkin määrättävä ajo-oikeuden haltija ajokieltoon:

- 1) jos hän ei enää täytä 12 §:ssä säädettyjä ajokorttiluvan myöntämisen edellytyksiä;
- 2) jos hän rikkoo 16 §:n 1 momentin 4 kohdassa tarkoitettua ehtoa, ei ole toimittanut 20 §:n 4 momentissa tai 112 §:n 3 momentissa tarkoitettua lääkärinlausuntoa laissa säädetyssä määräajassa taikka toimittanut poliisin asettamassa määräajassa 20 §:n 1 momentissa tarkoitettua lääkärinlausuntoa tai 3 momentissa tarkoitettua optikon lausuntoa taikka todistusta uuden hyväksytyin kuljettajantutkimuksen, ajokokeen tai ajonäytteen suorittamisesta; (6.2.2015/70)
- 3) jos hänen on todettu moottorikäyttöistä ajoneuvoa kuljettaessaan syyllistyneen rikoslain 23 luvun 1 §:ssä tarkoitettuun liikenneturvallisuuden vaarantamiseen ja teko osoittaa vakavaa piittaamattomuutta liikenneturvallisuutta kohtaan; (30.1.2018/96)
- 4) jos hänen on todettu syyllistyneen rikoslain 23 luvun 10 §:ssä tarkoitettuun kulkuneuvon kuljettamiseen oikeudetta; tai (30.1.2018/96)
- 5) jos hänet on ulkomailla tuomittu liikennejuopumuksesta moottorikäyttöisellä ajoneuvolla tai hän on siellä syyllistynyt tällaiseen tekoon.

Määräaikainen ajokielto voidaan määrätä, kun tekoa koskeva liikennevirhemaksua koskeva päätös, sakkomääräys, rangaistusmääräys tai tuomio on annettu. Ratkaisun ei tarvitse olla lainvoimainen. (POL-2019-10957.) Päätös määräaikaisesta ajokiellosta tehdään poliisin lupahallinnossa. Päätöksentekijällä ei ole enää harkintavaltaa sen suhteen, määrätäänkö ajokieltoa vai ei, koska ajokorttilain 64 §:n mukaan poliisin ”on määrättävä” kuljettaja tai ajo-oikeuden haltija ajokieltoon pykälässä ilmenevistä rikoksista. Toki ajokorttilain 73 §:n 3 momentin mukainen varoitus ja ajokorttilain 67 §:n 1 momentin mukainen ehdollinen ajokielto ovat joissakin tilanteissa mahdollisia tavallisen ajokiellon sijaan.

2.3.4 Varoitus ja ehdollinen ajokielto

Määräaikaisen ajokiellon sijaan poliisilla on mahdollisuus määrätä teosta riippuen joko ehdollinen ajokielto tai varoitus. Poliisi voi, jollei yleinen etu muuta vaadi, määrätä rattijuopumuksesta, törkeästä rattijuopumuksesta, törkeästä liikenneturvallisuuden vaarantamisesta ja vaarallisten aineiden kuljetusrikoksesta ajokiellon ehdollisena, jos ajo-oikeus on ajokieltoon määrättävälle ammatin takia välttämätön tai jos siihen on muu erityisen painava syy eikä teosta ole aiheutunut vaaraa toisten turvallisuudelle (AKL 67.1 §). Jos perusmuotoiseen alkoholirattijuopumukseen tai törkeään alkoholi-rattijuopumukseen syyllistyneelle määrätään ehdollinen ajokielto, tämän kuljettamassa ajoneuvossa on oltava ehdollisen ajokiellon ajan alkolukko (AKL 67.2 §). Poliisin on määrättävä myös koeaika, jonka pituus on vähintään vuosi ja enintään kolme vuotta, jos ajokielto määrätään ehdollisena (AKL 67.3 §). Ajokiellon tai väliaikaisen ajokiellon aikana taikka 3 momentissa tarkoitettuna koeaikana tehdystä rattijuopumuksesta, törkeästä rattijuopumuksesta, törkeästä liikenneturvallisuuden vaarantamisesta ja vaarallisten aineiden kuljetusrikoksesta ei voida määrätä ajokieltoa ehdollisena (AKL 67.4 §).

Poliisi voi kulkuneuvon kuljettamisesta oikeudetta ja liikennejuopumuksesta ulkomailla antaa ajokieltoon määräämisen sijaan varoituksen, jos ajo-oikeus on ajo-oikeuden haltijalle toimeentulon tai liikkumistarpeen vuoksi välttämätön eikä tekojen ole katsottava osoittavan piittaamattomuutta tieliikennettä koskevista säännöksistä tai hänelle niiden rikkomisesta tuomituista tai määrättyistä seuraamuksista (AKL 73.1 §). Se, joka vuoden kuluessa varoituksen antamisesta syyllistyy yhteenkin momentissa tarkoitettuun tekoon, on määrättävä ajokieltoon. Tekoon syyllistyneelle voidaan kuitenkin ajokieltoon määräämisen sijaan antaa uusi varoitus rikkomuksen vähäisyyden perusteella. Uuteen edellä mainittuun tekoon syyllistyminen yhden vuoden sisällä toisen varoituksen antamisesta johtaa ajokieltoon. (AKL 73.2 §.) Poliisi voi vakavaa piittaamattomuutta osoittavasta liikenneturvallisuuden vaarantamisesta antaa ajo-oikeuden haltijalle ajokiellon sijaan varoituksen, jos siihen on erityisen painavia syitä. Jos ajo-oikeuden haltija kahden vuoden sisällä varoituksen antamisesta syyllistyy uuteen mainitussa kohdassa tarkoitettuun rikokseen, hänet on sen perusteella määrättävä ajokieltoon (AKL 73.3 §).

2.3.5 Hallintomenettely

Kaikki ajokieltoasiat käsitellään hallintolain (HL 6.6.2003/434) mukaista päätöksentekomenettelyä noudattaen. Hallintolain mukainen asian käsittely etenee tietyssä järjestyksessä. Ensin asia tulee vireille, sen jälkeen asia selvitetään ja asianosainen kuullaan asiaan. Asian ratkaisemisen jälkeen päätös annetaan tiedoksi. Tämän jälkeen päätökseen on mahdollista hakea muutosta. (POL-2019-10957.) Hallintolain tarkoituksena on toteuttaa ja edistää hyvää hallintoa sekä oikeusturvaa hallin-

toasioissa sekä edistää hallinnon palvelujen laatua ja tuloksellisuutta (HL 1 §). Hallintolaissa säädetään muun muassa asianosaisen kuulemisesta, hallintopäätöksen sisällöstä ja muodosta sekä päätöksen tiedoksiantamisesta.

3 AJOKIELTOPROSESSIN KULKU POLIISISSA

3.1 Valvonta- ja hälytyssektorin ja liikennesektorin toimenpiteet

Kenttäpartiolla tarkoitetaan tässä työssä sekä valvonta- ja hälytyssektorilla että liikennesektorilla työskentelevien poliisimiesten partioita. Ajokieltorikoksella tarkoitetaan sellaista rikosta, josta voidaan ajokorttilain 70 §:n mukaan määrätä ajokielto. Epäillyt ajokieltorikokset voivat nousta esille joko poliisin oma-aloitteisessa liikennevalvonnassa tai hätäkeskukseen tehtyjen ilmoitusten perusteella. Kenttäpartion tehtävänä on selvittää, epäilläkö asiassa liikennesrikosta. Mikäli liikennesrikosta epäillään, partion pohdittavaksi tulee se, voidaanko ja pitääkö liikennesrikoksesta epäilty kuljettaja määrätä teosta väliaikaiseen ajokieltoon.

Kenttäpartio voi käsitellä liikennesrikoksen tietyissä tapauksissa sakolla. Laki sakon ja rikesakon määräämisestä (28.8.2010/754) 1 §:n 1 momentin 1 kohdan mukaan yksinkertaisessa ja selvässä asiassa voidaan määrätä seuraamukseksi sakkorangaistus rikkomuksesta, josta ei ole säädetty ankarampaa rangaistusta kuin sakko tai enintään kuusi kuukautta vankeutta. Lähtökohtaisesti siis liikennesrikoksista sakkomenettelyyn soveltuu liikenneturvallisuuden vaarantaminen, kulkuneuvon kuljettaminen oikeudetta ja perusmuotoinen alkoholirattijuopumus. Perusmuotoiset alkoholirattijuopumukset siirrettiin 1.6.2019 alkaen sakkomenettelyn soveltamisalaan, jolloin ne voidaan täysmääräisen rikosprosessin sijaan käsitellä sakkovaatimuksilla, jotka syyttäjällä vahvistaa (POL-2019-10957). Se soveltuuko lopulta yksittäinen asia sakkomenettelyssä käsiteltäväksi, riippuu kuitenkin esimerkiksi siitä, suostuuko rikoksesta epäilty sakkomenettelyyn (Laki sakon ja rikesakon määräämisestä 4 §). Mikäli asiaa ei voida käsitellä sakkomenettelyssä, asia siirtyy rikostorjuntasektorille tutkittavaksi.

Mikäli ajokieltorikosta epäillään ja kuljettaja voidaan määrätä väliaikaiseen ajokieltoon, poliisi tekee väliaikaisen ajokieltomääräyksen. Asianosaiselle on varattava ajokorttilain 76 a §:n 2 momentin mukaisesti tilaisuus tulla kuulluksi ajokieltoasiasta ennen sitä koskevan päätöksen tekemistä. Kuulemisvelvollisuus koskee kaikkia ratkaisemattomia ajo-oikeusasioita (POL-2019-10957.) Ajokieltoon määrättävä saa lausua väliaikaiseen ajokieltoon liittyviin toimenpiteisiin ja esimerkiksi ajo-oikeuden tarpeeseensa. Kirjallisesta ajokieltomääräyksestä selviää hallintolain 44 §:n mukaisesti muun muassa päätöksen tehnyt viranomainen, päätöksen tekemisen ajankohta, asianosaiset ja päätöksen perustelut. Poliisimies antaa tekemänsä väliaikaisen ajokieltomääräyksen todisteellisesti kuljettajalle tiedoksi ja syöttää tiedot ajokiellosta poliisin käytössä olevaan Polli-järjestelmään. Polli-syöttö

tehdään myös silloin, kun ajokieltorikoksesta ei ole määrätty väliaikaista ajokieltoa. Ulkomailla asuvan henkilön henkilö-, ajokortti- ja ajokieltotiedot tulee aina ajokieltorikokseen syyllistymisen yhteydessä syöttää ATJ-järjestelmään (POL-2019-10957).

Ajokorttilain 75 §:n mukaan sen, joka on määrätty ajokieltoon tai jonka ajo-oikeus on rauennut, on heti luovutettava ajokorttinsa poliisille (AKL 75 §). Mikäli ajokorttia ei saada poliisin haltuun väliaikaisen ajokieltomääräyksen yhteydessä, poliisin tulee ohjeistaa kuljettajaa toimittamaan ajokortti välittömästi poliisiasemalle. Ajokieltoasiasta toimitetaan lopuksi tulosteet ja mahdollisesti haltuun saatu ajokortti poliisin lupahallintoon.

3.2 Rikostorjuntasektorin toimenpiteet

Esitutkintalain (ETL 22.7.2011/805) 1 luvun 2 §:n 1 momentin perusteella esitutkinnassa selvitetään:

- 1) asian laadun edellyttämällä tavalla epäilty rikos, sen teko-olosuhteet, sillä aiheutettu vahinko ja siitä saatu hyöty, asianosaiset sekä muut syyteharkintaa ja rikoksen johdosta määrättävää seuraamusta varten tarvittavat seikat;
- 2) mahdollisuudet rikoksella saadun omaisuuden palauttamiseksi ja rikoksen johdosta tuomittavan menettämisseuraamuksen tai asianomistajalle tulevan vahingonkorvauksen täytäntöönpanemiseksi;
- 3) asianomistajan yksityisoikeudellinen vaatimus, jos hän oikeudenkäynnistä rikosasioissa annetun lain (689/1997) 3 luvun 9 §:n nojalla on pyytänyt syyttäjää ajamaan hänen vaatimustaan; ja
- 4) suostuuko asianomistaja ja aikooko rikoksesta epäilty suostua asian käsittelemiseen kärjääoikeudessa oikeudenkäynnistä rikosasioissa annetun lain 5 a luvussa tarkoitetussa kirjallisessa menettelyssä.

Ajokieltorikosasioista tutkintaan eli rikostorjuntasektorille siirtyy sellaiset rikosasiat, joita ei voi käsitellä paikan päällä sakkomenettelyn kautta. Tällaisia asioita ovat esimerkiksi huumausaineen, alkoholin ja muun huumaavan aineen tai muun huumaavan aineen käytöstä johtuva rattijuopumus tai törkeä liikenneturvallisuuden vaarantaminen. Tutkintaan menee myös esimerkiksi ne alkoholirattijuopumukset, joissa henkilö on viety verikokeeseen veren alkoholipitoisuuden selvittämiseksi.

Mikäli väliaikainen ajokielto on määrätty huumausaineen, alkoholin ja muun huumaavan aineen tai muun huumaavan aineen käytöstä johtuvasta rattijuopumuksesta tai törkeästä liikenneturvallisuuden vaarantamisesta, on poliisin viipymättä päätettävä, pidetäänkö väliaikainen ajokielto voimassa (POL-2019-10957). Tämän jatkopäätöksen tekee pidättämiseen oikeutettu virkamies eli komisario-tasoinen tutkinnanjohtaja. Mikäli on todennäköistä, että kuljettaja on syyllistynyt johonkin yllä mai-

nittuun tekoon, on väliaikainen ajokielto pidettävä voimassa, kunnes asiassa tehdään päätös määräaikaisen ajokiellon tai ehdollisen ajokiellon määrittämisestä (POL-2019-10957). Jos esitutkinnan perusteella on ilmeistä, että ajokielto määrätään ehdollisena, poliisi voi määrätä väliaikaisen ajokiellon päättymään tai, jos 67 a §:ssä säädetyt edellytykset täyttyvät, määrätä alkolukolla valvotun ajo-oikeuden jo ennen ajokieltopäätöksen tekemisestä (POL-2019-10957).

Alkoholirattijuopumuksen, törkeän rattijuopumuksen sekä vaarallisten aineiden kuljetusrikoksen johdosta määrätty väliaikainen ajokielto jatkuu sen sijaan, kunnes poliisi tekee asiassa päätöksen määräaikaisesta ajokiellosta, ehdollisesta ajokiellosta tai alkoholirattijuopumuksen tai törkeän alkoholirattijuopumuksen osalta valvotun ajo-oikeuden määrittämisestä (POL-2019-10957). Tällöin jatkopäätöstä ei tarvitse tehdä. Jatkopäätöstä ei tehdä myöskään kulkuneuvon kuljettamisesta oikeudetta ja liikenneturvallisuuden vaarantamisesta määrätystä väliaikaisesta ajokiellosta. Väliaikaisen ajokiellon kestosta on säädetty ajokorttilain 72 §:ssä.

On myös mahdollista, että väliaikaista ajokieltoa ei ole määrätty kenttäpartion toimesta ajo-oikeuden haltijalle. Tällöin jää tutkijan harkittavaksi, määrääkö hän väliaikaista ajokieltoa kuljettajalle tutkinnan edetessä. Tällainen harkinta saattaa tulla eteen, mikäli ajo-oikeuden haltijaa epäillään esimerkiksi huumausaineen tai huumausainetta aiheuttamasta rattijuopumuksesta. Kenttäpartio ei ole määrännyt kuljettajaa väliaikaiseen ajokieltoon ajantasaisen ohjeistuksen vuoksi. Mikäli kuljettajan verikoetuloksista ilmenee, että kuljettajan veressä on ajon aikana ollut huumausainetta, tutkija voi määrätä ajo-oikeuden haltijan väliaikaisen ajokiellon esimerkiksi kuulustelun yhteydessä. Kuljettajan on myös kuulustelun yhteydessä mahdollista lausua ajokortin tarpeestaan. Tutkija tekee samalla tavalla väliaikaisen ajokielto määräyksen kuin kenttäpartio ja antaa sen tiedoksi sekä syöttää tiedon ajokiellosta Polli-järjestelmään. Väliaikaiseen ajokieltoon määräämisen yhteydessä ajo-oikeuden haltijan tulee luovuttaa ajokorttinsa poliisille.

3.3 Lupahallintosektorin toimenpiteet

Rikosasian, jonka seurauksena poliisi määrää ajokiellon, ratkaisee joko esitutkintaviranomainen, syyttäjä tai tuomioistuin. Määräaikaiseen ajokieltoon määräämisen prosessi käynnistyy, kun poliisilaitoksella on käytettävissään tieto syyksi lukevasta ratkaisusta. Ratkaisun ei tarvitse olla vielä lainvoimainen. Ajokieltoasian käsittelee pääsääntöisesti henkilön asuinpaikan poliisilaitos. Asia voidaan kuitenkin käsitellä myös muulla poliisilaitoksella, mikäli se on tarkoituksenmukaista. (POL-2019-10957.)

Lupahallinnossa työskentelevän poliisiin tulee määrätä ajokorttilain 64 §:n mukainen määräaikainen ajokielto, 67 §:n mukainen ehdollinen ajokielto tai 73 §:n mukainen varoitus. Päätöksentekijä tekee kirjallisen ajokieltopäätöksen hallintolain edellytysten mukaisesti. Asianosaiselle on varattava oikeus tulla kuulluksi myös ennen määräaikaisen ajokieltopäätöksen tekemistä. Kuuleminen tehdään

pääsääntöisesti hallintolain mukaisen kirjallisen menettelyn tavoin. Kuulemisen tarkoituksena on saada tieto niistä hänen olosuhteisiinsa liittyvistä seikoista, joilla on merkitystä henkilön ajo-oikeuden kohdistuvaa seuraamusta harkittaessa. Kohtuullisena kuulemisaikana pidetään yleensä noin kahta tai kolmea viikkoa. (POL-2019-10957.)

Ajokiellon normaali pituus määritellään joko päiväsaikkomäärän/vankeuspäivien tai puhallustuloksen/veren alkoholipitoisuuden perusteella. Ajokiellon pituudessa huomioidaan väliaikaisen ajokiellon kesto, kuljettajan selvitys ajo-oikeuden tarpeesta, mahdolliset edeltävät liikenne rikokset sekä rikoksen teonkuvaus. Ajokiellon pituudessa huomioidaan ne vaikutukset, jotka toimenpiteellä on ajokieltoon määrättävän toimeentuloon ja välttämättömään liikkumiseen. Kuljettajan toistuvaa säännöistä piittaamattomuutta osoittavissa tilanteissa ajokiellon vaikutuksiin vetoamisen ei tule lyhentää ajokiellon pituutta. (POL-2019-10957).

Lupahallintosektorilla tehdään myös ajokorttilain 72 §:n 3 momentin mukaisia ajokieltopäätöksiä. Poliisi voi perustellusta pyynnöstä määrätä väliaikaisen ajokiellon päättymään, mikäli siihen on rikosasian käsittelyn kesto, epäillyn liikenne rikoksen vakavuus, asianosaisen toimeentulon hankkimiseen ja välttämättömään liikkumiseen liittyvät vaikutukset tai muut seikat huomioiden painava syy ja ajokieltoon liittyvä rikosasia on vireillä tuomioistuimessa (AKL 72.3 §). Vaikka väliaikainen ajokielto päätetään jostakin edellä mainitusta syystä, rikosasian ratkaisun jälkeen lupahallinnossa tehdään vielä ajokorttilain 64 §:n mukainen määräaikainen ajokieltopäätös, jossa otetaan huomioon väliaikaisen ajokiellon kesto ajokorttilain 66 §:n 5 momentin edellyttämällä tavalla (POL-2019-10957).

Päätöksentekijä toimittaa tekemänsä ajokieltopäätöksen kuljettajalle tavallisesti postitse joko tavallisena kirjeenä tai todisteellisena tiedoksiantona postin kautta. Todisteellinen tiedoksianto vaaditaan, kun henkilön asema muuttuu. Asema muuttuu esimerkiksi silloin, kun ajo-oikeuden haltija määrätään kyseisen ajokieltorikoksen vuoksi ensimmäistä kertaa ajokieltoon määräaikaisella ajokieltopäätöksellä. Aseman muuttuminen edellyttää sitä, että henkilön ajo-oikeus on ollut voimassa ennen määräaikaisen ajokieltopäätöksen tiedoksisaantia. Mikäli henkilö on ollut väliaikaisessa ajokiellossa, sen kesto huomioidaan määräaikaista ajokieltopäätöstä tehtäessä ja päätös voidaan lähettää tavallisella postilla. Ajokielto voidaan antaa myös tiedoksi sijaistiedoksiantona tai yleistiedoksiantona. (POL-2019-10957.)

3.4 Muutoksenhaku ja ajo-oikeuden palauttaminen

Ajokieltopäätöksen saanut henkilö saa vaatia päätökseen oikaisua hallintolain mukaisen oikaisuvaatimusmenettelyn kautta (AKL 95 a §). Oikaisuvaatimuksen tekeminen on ilmaista. Oikaisuvaatimuksen saa tehdä se, kehen päätös kohdistuu tai alaikäisen henkilön vanhempi ja vaatimus tulee tehdä 30 päivän kuluessa päätöksen saamisesta. Oikaisuvaatimukseen annettuun päätökseen voi hakea muutosta hallinto-oikeudesta. (POL-2019-10957.) Oikaisuvaatimuksen voi siis tehdä niin väliaikaisesta kuin määräaikaisestakin ajokiellosta. Oikaisuvaatimuksen käsittelee poliisin päällystöön kuuluva poliisimies. Oikaisuvaatimukseen annettuun päätökseen tulee liittää valitusosoitus, jonka mukaisesti päät

öksestä saa valittaa. Valittaminen on maksullista ja valitus käsitellään hallinto-oikeudessa. Hallinto-oikeuden päätöksestä saa valittaa ainoastaan korkeimman hallinto-oikeuden luvalla. Hallinto-oikeuden päätöksestä on oikeus valittaa niin päätökseen kohdistuvalla henkilöllä kuin poliisiviranomaisella (POL-2019-10957).

Ajo-oikeus palautetaan ajo-oikeuden haltijalle ajokiellon päättymisen jälkeen, mikäli kuljettaja ei ole muusta syystä ajokiellossa. Ajo-oikeus palautetaan ajokorttilain 6 §:n 4 momentin mukaan vastasitten, kun poliisi palauttaa ajokortin haltijalleen tai antaa väliaikaisen ajokortin. Jos ajokorttia ei ole ajokieltoon määräämisen yhteydessä saatu poliisiin haltuun, kuljettajan on käytävä poliisiasemalla esittämässä ajokorttinsa ajo-oikeuden palauttamiseksi. Kuljettajan on siis joka tapauksessa käytävä poliisiasemalla, jotta ajo-oikeus palautuu. (POL-2019-10957.)

Ajo-oikeus palautetaan poliisin järjestelmässä. Ennen ajo-oikeuden palauttamista henkilö näkyy järjestelmässä ajokiellossa olevana, vaikka ajokiellon viimeinen voimassaolopäivä olisi jo kulunut. Ajo-oikeuden palauttamiseksi vaaditaan myös todistus ajokorttilain 37 §:n mukaisesta koulutuksesta, mikäli henkilö on syylistynyt liikenne rikokseen tai toistuviin liikenne rikkomuksiin alle kaksi vuotta ensimmäisen A1- tai B-luokan ajo-oikeuden saamisesta.

Korkein oikeus antoi 21.02.2023 Poliisihallituksen ohjeesta POL-2019-10957 poiketen ratkaisun KKO:2023:11. Ratkaisun taustalla on tapaus, jossa A oli määrätty ajokieltoon, mutta hänen ajokorttiaan ei oltu saatu poliisiin haltuun ajokieltoon määräämisen yhteydessä. A oli ajokiellon päättymisen jälkeen kuljettanut autoa ja tämän perusteella häntä syytettiin kulkuneuvon kuljettamisesta oikeudetta. Korkein oikeus katsoi, että rikoslain 23 luvun 10 §:n tunnusmerkistöön sisältyvästä ajo-oikeudettomuudesta ei ole kyseessä olevan tilanteen varalta säädetty ajokorttilain 6 §:ssä rikosvastuun täyttymisen kannalta riittävän selvästi ja yksiselitteisesti. Korkein oikeus hylkäsi syytteen. (KKO 2023:11.) Korkeimman oikeuden ratkaisun perusteella asian tiimoilta on odotettavissa lainsäädännöllisiä muutoksia.

4 TOTEUTTAMINEN

4.1 Tutkimusmenetelmä

Toteutan tutkimuksen kvalitatiivisena eli laadullisena tutkimuksena. Tutkimusmenetelmäni valintaa ohjasi tarve löytää tilastollisen yleistettävyyden sijaan syy-seuraussuhteita ja ymmärtää ilmiötä. Laadullinen tutkimus mahdollistaakin ilmiön ymmärtämisen eli sen, mistä ilmiössä on kyse (Kananen 2015). Laadullisen tutkimuksen lähtökohtana on todellisen elämän kuvaaminen. Tähän sisältyy ajatus siitä, että todellisuus on moninainen. Laadullisessa tutkimuksessa pyritään tutkimaan kohdetta mahdollisimman kokonaisvaltaisesti. On yleisesti todettu, että kvalitatiivisessa tutkimuksessa on pyrkimyksenä pikemminkin löytää tai paljastaa tosiasioita kuin todentaa jo olemassa olevia väittämiä. Laadullisessa tutkimuksessa suositaankin ihmistä tiedon keruun välineenä. (Hirsijärvi ym. 2007, 157–160.) Laadulliselle tutkimukselle on mahdotonta antaa yhtä ainoaa määritelmää, koska erilaisia lähestymis- ja analyysitapoja on paljon (Juhila, Laadullisen tutkimuksen ominaispiirteet. Luettu 4.2.2024).

Laadullisen tutkimuksen yleisimmät aineistonkeruumenetelmät ovat haastattelu, kysely, havainnointi ja erilaisiin dokumentteihin perustuva tieto (Tuomi & Sarajärvi 2002, 73). Tulen keräämään tutkimukseeni aineiston yhdellä näistä laadullisen tutkimuksen yleisimmistä aineistonkeruumenetelmistä eli haastattelulla. Haastattelu on yhdenlaista keskustelua, jossa tavallisen keskustelun sijaan haastattelijä ottaa tilanteessa ohjat (Hirsijärvi ym. 2007, 202). Haastattelun etuna muihin tiedonkeruumenetelmiin verrattuna on se, että siinä voidaan säädellä aineiston keruuta joustavasti tilanteen edellyttämällä tavalla ja vastaajia myötäillen (Hirsijärvi ym. 2007, 200). Haastattelun etuna on myös se, että haastatteluun voidaan valita henkilöt, joilla on kokemusta ja tietoa tutkittavasta asiasta (Tuomi & Sarajärvi 2002, 76).

Haastattelumenetelmänä tutkimuksessani toimii teemahaastattelu. Haastattelumenetelmistä kaikista käytetyin on nimenomaan teemahaastattelu (Kananen 2015). Teemahaastattelu on puolistrukturoitu haastattelumenetelmä ja niille luonteenomaista on, että osa haastattelun näkökohdista on lyöty lukkoon, mutta ei kuitenkaan kaikkia (Ruusuvuori & Tiittula 2005, 11). Teemahaastattelussa edetään tiettyjen keskeisten etukäteen valittujen teemojen ja niihin liittyvien tarkentavien kysymysten varassa (Tuomi & Sarajärvi 2002, 77). Keskeinen haastattelua ohjaava instrumentti on haastattelurunko, millä on kaksi funktiota – se antaa haastattelulle hahmon ja varmistaa, että tutkija esittää tarvittavat kysymykset. Toimivassa teemahaastattelun haastattelurungossa on 5–12 kysymystä. Liian suuri kysymysten määrä aiheuttaa sen, että asioihin ei ehditä syventyä riittävästi. (Koskinen ym. 2005, 109.)

4.2 Osallistujat

Laadullisen tutkimuksen aineistona voi olla vain yhden henkilön haastattelu tai aineisto voi toisaalta käsittää suuren joukon yksilöhaastatteluja. Koska laadullisen tutkimuksen tarkoituksena ei ole etsiä keskimääräisiä yhteyksiä eikä tilastollisia säännönmukaisuuksia, aineiston koko ei määräydy näihin perustuen. (Hirsijärvi ym. 2007, 176.) Pohtiessani haastateltavien valintaa omaan tutkimukseeni päädyin siihen, että haluan valita eri tavoin ajokieltoasioiden parissa työskenteleviä poliisimiehiä. Tällä tavalla pystyin työssäni analysoimaan koko prosessiin liittyviä haasteita ja vastauksia olisi antamassa eri prosessin vaiheessa työskentelevät henkilöt. Tarkoitukseni oli löytää yhteneviä näkemyksiä ja syy-seuraussuhteita haastateltavien vastauksista.

Pohdin tutkimusta suunnitellessani sitä, kuinka montaa henkilöä haastattelen ja kuinka monelta sektorilta. Yhtenä vaihtoehtonani oli haastatella kahta poliisimiestä kahdelta eri sektorilta. Näin kaksi sektoria olisi paremmin edustettuna ja samalla sektorilla työskentelevien vastauksia voisi verrata suoraan toisiinsa. Tällä tavalla kuitenkin kaksi sektoria olisi jäänyt haastattelematta ja tämä olisi vaikuttanut kokonaiskuvaan prosessista. Näin päädyin siihen, että haastattelen yhteensä neljää poliisimiestä siten, että jokainen heistä työskentelee keskenään eri sektorilla.

Haastattelin työhöni neljää Sisä-Suomen poliisilaitoksella työskentelevää poliisimiestä. Haastateltavina tutkimuksessa oli valvonta- ja hälytyssektorilla, liikennesektorilla, rikostorjuntasektorilla ja lupahallintosektorilla työskentelevät poliisimiehet. Pyrkimyksenäni oli koostaa haastatteluista kokonaisuus, josta ilmenee prosessin kulku. Kriteerinä haastateltaville oli se, että henkilö työskentelee jollakin yllä mainituista sektoreista ja käsittelee näin työssään ajokieltoasioita.

Tein jokaiselle haastateltavalle oman haastattelurungon. Kaikissa haastattelurungoissa käsiteltiin samoja pääteemoja ja tarkoitukseni oli saada vastauksia ennalta laadittuihin tutkimuskysymyksiin. Suuntasin haastattelukysymyksiä osittain myös sen mukaan, missä tehtävissä haastateltava poliisilaitoksella toimii ja millä tavalla hän käsittelee työssään ajo-oikeusasioita. Haastattelukysymyksiä painotin eri tavalla esimerkiksi valvonta- ja hälytyssektorilla ja lupahallintosektorilla työskentelevän poliisimiehen haastattelussa. Valvonta- ja hälytyssektorilla työskentelevä poliisimies käsittelee ajokieltoasioita prosessin alkuvaiheessa, kun taas viimeisenä asiaa poliisissa käsittelee lupahallintosektori. Heidän näkökulmansa asian käsittelyyn on eri samoin kuin konkreettiset työtehtävätkin.

Haastattelussa tärkeintä on saada mahdollisimman paljon tietoa. Onkin haastattelun onnistumisen kannalta tärkeää antaa haastattelukysymykset tai aiheet etukäteen tiedonantajalle eli haastateltavalle hyvissä ajoin ennen haastattelua. (Tuomi & Sarajärvi 2002, 75). Tämän vuoksi lähetin ennen tutkimusta haastateltaville tiedotteen haastattelusta (Liite 1) sekä haastattelurungon. Tiedotteen tarkoituksena oli esitellä haastateltaville lyhyesti tutkimustani. Tiedotteessa myös kerroin aineiston

hankinnasta, käsittelystä ja aineiston hävittämisestä. Tiedotteen tehtävänä oli myös kertoa haastateltaville heidän oikeuksistaan haastateltavina. Tiedotteesta ilmenee, että haastateltavalla oli muun muassa oikeus antaa haastattelu anonyyminä, oikeus peruuttaa suostumus haastatteluun koska tahansa syytä kertomatta ja oikeus jälkikäteen tarkastaa antamansa haastattelu.

4.3 Aineiston keruu

Järjestin haastattelutilaisuudet kahtena eri päivänä Sisä-Suomen poliisilaitoksen Tampereen pääpoliisiasemalla. Haastattelu voidaan toteuttaa joko yksilöhaastatteluna, parihaastatteluna tai ryhmähaastatteluna (Hirsijärvi ym. 2007, 205). Valitsin omaan tutkimukseeni yksilöhaastattelun, koska se toimi mielestäni tutkimukseni tavoitteen kannalta kaikista parhaiten. Ensimmäisenä haastattelupäivänä haastattelin valvonta- ja hälytyssektorilla ja rikostorjuntasektorilla työskentelevät poliisimiehet. Toisena haastattelupäivänä haastateltavana oli lupahallintosektorilla ja liikennesektorilla työskentelevät poliisimiehet. Haastatteluaineiston luotettavuutta heikentää se, että tallenteiden kuuluvuus on huono (Hirsijärvi & Hurme 2008, 185). Valitsinkin haastattelupaikoiksi rauhalliset ja häiriöttömät tilat niin haastateltavan yksityisyyden takaamiseksi, mutta myös sen varmistamiseksi, että äänitys onnistuisi keskeytyksettä ja ääni kuuluisi varmasti.

Ennen haastattelun aloittamista kävin haastateltavien kanssa läpi vielä haastattelutilaisuuteen liittyviä asioita. Keskustelimme haastateltavien kanssa äänityksestä sekä mahdollisuudesta tarkastaa äänitettävä materiaali ja siitä tehtävä litteraatti jälkikäteen. Äänitin haastattelut kahteen eri salasalla suojattuun laitteeseen. Haastatteluissa vaihteli kysymysten esittämisjärjestys ja haastattelutilaisuuden kesto.

4.4 Aineiston analyysi

Aineiston analysointia varten äänitin ja litteroin kaikki haastattelut. Litteroinnin tarkkuus on riippuvainen käytetystä tutkimusmetodista ja tutkimuskysymyksistä (Ruusuvaara & Tiittula 2005). Litteroin haastattelut peruslitterointi-tekniikalla, koska se on yleinen litterointityyppi teemahaastatteluissa. Peruslitteroinnin tarkoituksena on litteroida sanatarkasti niin, että puhekielen piirteet jäävät litteraattiin. Puheessa esiintyvät täytesanat ja äännähdykset jätetään kuitenkin pois. Peruslitteroinnissa kiinnostus kohdistuu puheen asiasisältöön. (Mettovaara 2016. Luettu 28.11.2023.) Haastattelun laatua parantaa se, että aineisto litteroidaan mahdollisimman pian haastattelutilaisuuden jälkeen (Hirsijärvi & Hurme 2008, 185). Litteroin haastattelut tämän vuoksi muutaman tutkimusta seuraavan päivän aikana. Haastatteluista syntyi neljä aineistoa eli kirjallista litteraattia. Litteroinnin jälkeen tutustuin syntyneeseen aineistoon ja aloin analysoida sitä.

Perusanalyysimenetelmä, jota voidaan käyttää kaikissa laadullisen tutkimuksen perinteissä, on sisällönanalyysi. Sisällönanalyysiä voidaan pitää yksittäisenä metodina, mutta myös väljänä teoreettisena kehyksenä, joka voidaan liittää erilaisiin analyysikonaisuuksiin. Sisällön analyysin ensimmäisenä vaiheena on valita jokin tarkkaan rajattu ilmiö, koska kaikkia asioita ei voida tutkia yhden tutkimuksen puitteissa. Toisena kohtana on aineiston läpikäyminen esimerkiksi koodaamisen keinoin. Kolmantena aineisto esimerkiksi luokitellaan, teemoitellaan tai tyypitellään ja tärkeää onkin viimeistään tässä vaiheessa päättää, haetaanko aineistosta erilaisuutta vai samanlaisuutta. Viimeisenä vaiheena kirjoitetaan yhteenveto. (Tuomi & Sarajärvi 2002, 94–95.)

Koodaamista voidaan pitää yhtenä sisällönanalyysin työvälina, mutta toisaalta se on työvaihe, jolla minkä tahansa laadullisen tutkimuksen aineiston käsittely alkaa. Kyse on aineiston ensivaiheen järjestämisestä ja luokittelusta, josta edetään varsinaiseen analyysiin. Koodaamisessa on yksinkertaisesti ilmaistuna kysymys siitä, että aineiston osia eli pidempiä ja lyhyempiä katkelmia esimerkiksi litteroiduista haastatteluista yhdistellään ja erotellaan jonkin ominaisuuden mukaan. Samankaltaiset osat luokitellaan yhteen ja tälle luokalle annetaan yhteisen ominaisuuden mukainen nimi. (Juhila, Koodaaminen. Luettu 4.2.2024.) Koodasin saamaani tutkimusaineiston yhdistellen ja erotellen litteroinneista katkelmia. Yhdistelin katkelmia haastatteluista, joissa puhuttiin samoista asioista tai niistä löytyi muuten yhtäläisyyksiä.

Luokittelua pidetään yksinkertaisimpana aineiston järjestämisen muotona. Yksinkertaisimmillaan aineistosta määritellään luokkia ja lasketaan, montako kertaa jokainen luokka esiintyy aineistossa. Teemoittelu voi olla luokituksen kaltaista, mutta siinä painottuu se, mitä kustakin asiasta on sanottu. (Tuomi & Sarajärvi 2002, 95.) Teemoittelussa aineistosta nostetaan esiin tutkimustehtävän kannalta keskeisiä asiakokonaisuuksia ja usein esiintyviä tyypillisiä piirteitä. Tutkimusraportissa esitetään yleensä teemojen käsittelyn yhteydessä katkelmia aineistosta eli sitaatteja. Niiden tarkoituksena on havainnollistaa teemoittelua ja samalla tarjota lukijalle jälkiä siitä, mihin tutkija teemoittelunsa pohjaa. (Juhila, Teemoittelu. Luettu 4.2.2024.) Koodauksen jälkeen järjestelin aiemmin yhdistelemini sitaatteja ensin pääteemoiksi ja tämän jälkeen jaoin niitä alateemoihin. Teemoittelun helpottamiseksi värikoodasin sitaatteja ja järjestin niitä muutamallakin eri tavalla ennen kuin lopulliset pää- ja alateemat teemat muotoutuivat.

5 TULOKSET

Esittelen tässä luvussa haastattelututkimuksen avulla saamani tulokset. Viittaan haastateltaviin luvussa lyhenteillä P1, P2, P3 ja P4. Valvonta- ja hälytyssektorilla työskennellyt haastateltava esiintyy aineistossa lyhenteellä P1, rikostorjuntasektorilla työskentelevä lyhenteellä P2, liikennesektorilla P3 ja lupahallintosektorilla P4. Esitän tulosteni tukena suorina lainauksina litteroidusta materiaalista.

Olen poistanut lainauksista ylimääräiset täytesanat, jotta lainaukset ovat helpommin ymmärrettävissä. Lainausten tarkoituksena on välittää haastateltavien kokemukset ja ajatukset alkuperäisinä työn luotettavuuden lisäämiseksi ja toisaalta tekstin elävöittämiseksi.

5.1 Rikosperusteisessa ajokieltoprosessissa esiintyviä haasteita

Kaikki haastatteleman poliisimiehet tunnistivat ajokieltoprosessissa haasteita, toiset kuitenkin enemmän kuin toiset. Haasteet olivat myös haastateltavilla keskenään erilaisia riippuen siitä, millä tavalla he käsittelevät työssään rikosperusteisia ajokieltoasioita.

Yksi poliiseista luonnehti haastattelussaan sitä, millainen merkitys ajokieltoprosessi sujuvuudella ja toimenpiteiden oikeellisuudella on poliisin asiakkaiden näkökulmasta. Vaikka työni tarkoituksena on selvittää prosessia poliisin näkökulmasta, taustalla on hyvä muistaa, minkä vuoksi toimenpiteitä tehdään.

”Ja näissä puhutaan kuitenkin ihmisille aika tärkeistä asioista. Ajokielto niin se on monelle työn menetys tai jollain on tota, pitäisi hakea vuoroviikoin lapsia 300 kilometrin päästä ex-vaimolta, niin milläs haet. Se joka näitä väheksyy tai jotenkin vähättelee niin ei ymmärrä. Eli mun mielestä tää on tärkeitä työtä, että tässä pitäisi onnistua mahdollisimman hyvin.” [P4]

5.1.1 Työmäärä ja käsittelyn kesto

Osa haastateltavista nosti esille työn määrästä ja ajan vähyydestä johtuvat haasteet. Suuri työmäärä ja rikosasioiden käsittelyn kesto korostuivat ajokieltorikosasioiden kohdalla erityisesti rikostorjuntasektorin työskentelyssä. Rikostorjuntasektorilla työskentelevä haastateltava arvioi, että noin kolmasosa heidän tutkimista jutuistaan on liikennerikoksia. Haastateltava koki haasteeksi suuren työmäärän lisäksi myös työntekijöiden suuren vaihtuvuuden.

”-- juttumassa täällä on tosi suuri ja välillä joitakin liikennejuttuja jostain satunnaisista syistä jää tänne pinkan alimmaiseksi ja siinä onkin määrätty väliaikaiseen ajokieltoon. Se juttu onkin tuossa puoli vuotta ja siinä ollaan väliaikaisessa ajokiellossa puoli vuotta. Niin just tällaisia haasteita, että pitäisi nopeasti saada se juttu eteenpäin pöydältä etenkin näissä, missä on määrätty ajokieltoa, koska ne ei pysty sellaisia aikoja olemaan väliaikaisessa ajokiellossa.” [P2]

”Sitten tässä on kuitenkin vaihtuvuutta. Tutkijoita lähtee ja vaihtuu ja tulee uusia ja sitten jotkut perintöjutut, jossa on tehty väliaikaisia ajokieltoja, menee tuolla ja liikkuu. Niin joskus huomaa, että nyt tässä on kulunut jo 3–4 kuukautta ja tälle ei oo tehty mitään, täällä

on määrätty väliaikaiseen ajokieltoon ja pitää tehdä aika nopeasti jo toimenpiteitä siihen asiaan.” [P2]

Lupahallintosektorilla työskentelevä haastateltava nosti myös esille esitutinnan kestosta aiheutuvat haasteet niin oman työskentelyn näkökulmasta kuin toisaalta asiakkaan edun näkökulmasta. Haastateltavan mukaan ajokieltorikosten käsittely esitutkinnassa on kestänyt viime aikoina aikaisempaa pidempään.

”-- henkilön väliaikainen ajokielto tulee olemaan pidempi kuin mitä sen olisi tarvinnut oikeasti olla. Ja se johtuu siitä, että esitutkinta kestää ja se ihminen ei soita sille tutkijalle, vaan se soittaa lupavalvontaan. Se kysyy, että hän on nyt vaikka ollut 5 kuukautta ajokiellossa ja hänet on kuulusteltu 2 kuukautta sitten, mutta ei ole mitään kuulunut. Sitten meet Patjaan katsoon, niin se ei ole lähtenyt syyttäjälle. Siellä lukee esimerkiksi, että todistajaa koitettu 3 kuukautta sitten saada puhelimella kiinni, mutta ei ole vastannut niin se jäi nyt sitten. Eli niitä on jonkun verran ja niitä on nyt ollut enemmän. Mutta en mä siitä syytä sitten toisaalta sitä tutkijaa, koska niidenkin työmäärää on ihan hirveä.” [P4]

Lupahallintosektorilla työskentelevä poliisi kertoi myös, että rikosperusteiset ajokieltoasiat työllistävät heitä paljon, vaikka niiden käsittely onkin vain pieni osa heidän työtehtävistään. Haastateltava kertoi, että heillä on vuorotellen vastuupäivä ajo-oikeusasioiden osalta ja asioiden määrä riippuu päivästä.

”--kolmen viikon jaksossa on yksi niin sanottu Acta-päivä, missä me päivystysluonteisesti tehdään niitä ajokieltoja. Lukumäärä voi olla 10–60 mitä päivässä tulee. Niin siitä voi laskea, että paljonko tällainen ajokieltoasiat työllistää lupavalvontaa. Eli jos kolmeen viikkoon on 15 työpäivää ja joka päivä tulisi se 30 niin se on 450 per jakso ajokieltoja. /.../ Ja sitten kun tässä nyt puhutaan pelkästään rikosperusteisesta ajokieltoprosessista, niin tää on hyvin pieni osa loppujen lopuksi tätä meidän työtä.” [P4]

5.1.2 Tietojen saaminen järjestelmästä

Osa haastateltavista nosti esille poliisin käytössä olevien järjestelmien aiheuttamia haasteita. Järjestelmiin liittyvät haasteet koskivat eniten oikean tiedon löytämistä ja käytössä olevien järjestelmien paljoutta. Yksi haastateltavista kertoi, että poliisimies ei voi luottaa täysin järjestelmien antamaan tietoon esimerkiksi henkilön ajo-oikeuden tilasta, vaan tietoa tulee osata hakea ja yhdistellä eri paikoista. Haastateltavan mukaan haasteena on myös se, että kaikki poliisimiehet eivät tiedä tai tunnista tätä ongelmaa.

”Suuri haaste tällä hetkellä on se, että konstaapeli ei voi uskoa siihen mitä operatiivinen järjestelmä Poke kertoo henkilön ajo-oikeuden tilasta, vaan pitää epäillä sitä ja lähteä

todentamaan siitä toisesta tietojärjestelmästä ja sitä kautta lähteä selvittämään asiaa.” [P3]

”Sitten osa pelkästään niin sanottua kenttätyötä tekevistä henkilöistä, niillä ei ole harmainta aavistustakaan siitä, että he eivät voi uskoa siihen, mitä tietojärjestelmät antaa informaatiota.” [P3]

Suurimpana järjestelmiin liittyvänä haasteena useampi haastateltava koki sen selvittämisen, onko ulkomaalaisen ajokortin omistavalla henkilöllä voimassa olevaa ajo-oikeutta. Poliisin käytössä olevat järjestelmät eivät tunnista ulkomaalaista ajokorttia samalla tavalla kuin suomalaista ajokorttia. Tämä aiheuttaa sen, että järjestelmät eivät pysty suoraan antamaan tietoa siitä, onko henkilö ylipäätään ajo-oikeuden haltija tai onko hänen ajo-oikeutensa voimassa. Yksi haastateltavista muun muassa kertoi, ettei hän tiedä tarkkaan, miten ulkomaalaisen ajokortin omistavan henkilön ajo-oikeuden tilaa voi järjestelmistä selvittää.

”Ei ole helppo selvittää ja se on ehkä kaikista vaikein asia. Niinku tiedostaa se ja varsinkin sitten, jos puhutaan jostain yöaikaan tapahtuvista, niin musta ei oo helppo. Ei ole tietoa itse asiassa edes mistä selvittää onko ulkomaalaisella ajo-oikeus. Google nyt varmaan on ainoo.” [P1]

”Että kun tulee ulkomaalainen kuljettaja siitä väliaikaisesta ajokieltoprosessista, että miten se eroaa vai eroaako millään lailla. /.../ Koska yleensä täällä sitten kun tulee joku ulkomaalainen, se kuuluu siihen. Sitten poliisipartio on sen yleensä määrännyt väliaikaiseen ajokieltoon. Se syötetään Polliin, oli siellä suomalainen henkilötunnus tai sitten väliaikainen ja kaikki menee tuonne lupapuolelle. Ja en tiedä sitten miten sen jälkeen. Sehän voi sitten ajella tuossa ihan miten se haluaa, kun sillä voi olla jotkut toiset henkilöt. Ei ne sillain näy tuolla järjestelmissä”. [P2]

”--suuri haaste on meidän tietojärjestelmien antama informaatio siitä, että onko henkilöllä ajo-oikeus vai eikö henkilöllä ole ajo-oikeutta ja jos henkilöllä on ajo-oikeus, onko hän ajokiellossa vai eikö hän ole ajokiellossa. Eliikkä asiat liittyy hyvin pitkälti siihen, että ulkomaalaisten osalta meidän tietojärjestelmät ei pysty antamaan sitä informaatiota, että onko nämä henkilöt ajo-oikeuden haltijoita, vaikka ne henkilöt asuisi jo pysyvästi täällä Suomessa, jos niillä on ulkomaalainen ajokortti.” [P3].

Haastatteluissa lisäksi kerrottiin, että suomalaisen ajokortin omistavan henkilön ajo-oikeuden selvittäminen on myös toisinaan haastavaa. Näiden haasteiden taustalla on haastatteluiden perusteella järjestelmätekniset syyt. Lupahallintosektorilla työskentelevä haastateltava kertoi, että yleisimmät

poliisimiesten esittämät kysymykset heille koskevat juuri ajo-oikeuden voimassaolon selvittämiseen liittyviä asioita.

”Yleisin on se, että tietojärjestelmien kanssa, että miksei henkilöllä ole ajo-oikeutta. /.../ Mutta yleensä se on sitä, että mietitään, että miksi henkilö on ajokiellossa tai onko henkilö ajokiellossa vai eikö se vaan saa ajaa. Se on yleisin varmaan kysymys.” [P4]

”No kyllä siinä täytyy vähän selvitystä tietenkin tehdä sen eteen, että onko siellä ikinä edes ollut ajokorttia, ajo-oikeutta, onko sillä ajokortti, mutta se on menettänyt ajo-oikeuden. Ei ne ihan selkeitä ole, että kyllä täytyy vähän tietoa ettiä.” [P1]

”Sitten toisekseen meidän tietojärjestelmät näyttää edelleen henkilön olevan järjestelmäteknisesti ajokiellossa, vaikka konkreettisesti se ajokiellon pituus on jo päättynyt. Ja sitten saattaa olla niitä tekijöitä, jolloin justiin se, onko kortti saatu haltuun vai eikö korttia ole saatu haltuun, niin se vaikuttaa siihen, että miten ne jatkotoimenpiteet siellä tienpäällä tän henkilön osalta sitten jatkuu.” [P3]

Ajokieltoprosessin aikana käytettävien järjestelmien paljous aiheuttaa haastateltavien mukaan lisätyötä. Tieto on lupahallintosektorilla työskentelevän poliisin mukaan hajallaan, etenkin, jos alkutoimenpiteet on tehty puutteellisesti, eikä kaikkea tietoa ole heti aluksi koottu samaan paikkaan.

”Mehän käytetään ihan järjettömän montaa järjestelmää. Me käytetään Patjaa, Rikitrippejä. Me voidaan käyttää Kettua numeroiden hakuun, kun meidän pitäisi soittaa, kun kenttäpartio ei ole soittanut tai ottanut numeroa ylös, että sä saat ajokortin takaisin. Sitten me käytetään Actaa, missä me tehdään nää päätökset. Sitten me käytetään Pollia, missä me tehdään niitä merkintöjä, mitä me tehdään päätöksistä. Me käytetään ATJ:ta. Me voidaan käyttää ATJ korttipuolta, lupapuolta, TPSuod puolta, riippuen että meidän täytyy vaikka etsiä, että missä henkilön ajokortti on, kun ei sitä kenttäpartio merkinnyt. Haasteena on myös siis se, että me käytetään todella montaa eri järjestelmää ja me käytetään vaan sen takia, että me saataisiin se päätös tehtyä.” [P4]

5.1.3 Tiedon riittävyys päätöksentekoon

Valvonta- ja hälytyssektorilla työskentelevä haastateltava kertoi haastattelussaan, että heille tiedon ja avun saamisen kannalta huonoimpia aikoja ovat yövuorot, koska silloin esimerkiksi ajokorttivas-
taavat eivät ole töissä. Tällöin oikean ja riittävän tiedon saaminen on vaikeampaa ajokieltoon liittyvien toimenpiteiden näkökulmasta.

”Olisi se hyvä, että sulla olisi joku ohjeviikkoinen mihin tukeutua siinä tilanteessa, että sä edes jotain tiedät. Puhutaan nyt vaikka myös yöajasta, että täällä ei ole liikenneryhmää, ei ajokorttivastaavia, ei ketään.” [P1]

Muutama haastateltava kertoi oman työn haasteekseen sen, että prosessin aikaisemmissa vaiheissa ei ole aina tehty riittävästi selvitystyötä tai kirjauksia. Tämä aiheuttaa haastateltavien mukaan sen, että oman työn tekeminen hidastuu ja selvitystyötä asian etenemiseksi pitää tehdä paljon.

”Välillä voi olla just jotain, että partiot tekemät kirjaukset on puutteellisia tai tämmöisiä. Niin sitten täällä päässä on vähän vaikea lähteä selvittämään, mitä tässä on tapahtunut ja sen takia ei välttämättä pystytä täällä määrään väliaikaiseen ajokieltoon heti, jos on joku tämmöinen. Vaikka jälkinauttimishomma, että siellä on puutteelliset tiedot ja näin --.” [P2]

”Mutta just jälkinauttimisissa niin ei ole kysytty määriä mitä on juotu ja mitä on juotu ja sitten just ei ole tehty havaintoja siitä, että onko autossa jotain tyhjiä avaamattomia tölkkejä. Eikä ole välttämättä kysytty siltä itse kuljettajalta, että onko nauttinut jotain. Jos niitä kaikkia kysyttäisiin ja se on siellä poliisipartiolle sanonu, että ei ole juonut ja sanonu, että tällaisia määriä on juonut ennen ajoa ja sitten autossa ei ole mitään avattuja tölkkejä sun muita. Silloinhan se on helppo tehdä se päätös, että ei se siinä jälkinauttimista ole ja silloin pystytään määräämään väliaikaiseen ajokieltoon. Ja silloin partiokin sen pystyy tekee jo. /.../ Monesti ne kuitenkin antaa sen jälkinauttimisväitteen kuulustelussa ja sitten niillä on se kortti, koska siinä on se mahdollisuus, että se on juonut ajon jälkeen.” [P2]

”Ei meillä ole aikaa ruveta jonkun ihmisen asioita perkaamaan siellä Pokessa olevasta tehtävästä lähtien, että mikä tässä meni pieleen. Eli meidän pitäisi pyrkiä siihen, että meillä olisi kaikki tieto ja dokumentit tehdä se päätös mahdollisimman hyvin ja mahdollisimman nopeasti, eikä niin että me neljä ja puoli tuntia etsitään, jotain ajokieltoa väliaikaista.” [P4]

Lupahallinnossa työskentelevä haastateltava korosti, että hänen tulee tehdä ajokieltopäätös, jolla on iso vaikutus ihmisen elämään. Haastateltavan mukaan hänellä tuleekin olla riittävästi tietoja tapahtuneesta, jotta hän pystyy päätöksen perustelemaan itselleen ja asiakkaalle riittävän hyvin.

”Mutta kun ruvetaan perheen isää määrään puoleksitoista vuodeksi ajokieltoon niin se aiheuttaa mulle sen, että kyllä mun pitää tietää silloin mitä mä teen ja mun pitää pystyä

perustelevaan se päätökseni niin hyvin, että se ihminenkin jopa voisi ymmärtää sen. Se haaste on siinä, että onko riittävästi tietoa tehdä hyvä päätös.” [P4]

5.1.4 Pitkä prosessi ja paljon tekijöitä

Haastatteluista nousi esille myös ison poliisilaitoksen tuomat haasteet. Sisä-Suomen poliisilaitos on maantieteellisesti laajalle levinnyt ja poliisiasemia on alueella yhteensä 15. Haastateltava koki tiedon jakamisen laitoksen alueella tämän vuoksi haastavaksi. Laitoksen alueella asuu myös suuri määrä kansalaisia ja tämä näkyy haastateltavan mukaan työmäärässä.

”Me ollaan Urjalasta Saarijärvelle. Siihen mahtuu aika monta eri poliisimiestä. Ja ihmisiä on hirveesti, joka tarkoittaa sitten sitä, että niitä päätöksiä tulee tosi paljon. Niin onhan siinä se, että se tiedon jalkauttaminen on vaikeampaa. Se, että me käydään Valkeakoskella kertoon, että tehkää näin, niin ei se vielä auta siihen, että Äänekoskella se muuttuisi.” [P4]

Lupahallintosektorilla työskentelevä poliisimies kertoi lupahallinnossa työskentelevien päätöksentekijöiden linjasta ajokiellon pituudesta määrättäessä. Haastateltava totesi, että isossa kuvassa linja on yhteinen Poliisihallituksen ohjeen POL-2019-10957 ansiosta. Päätöksentekijälle on annettu mahdollisuus omalla virkavastuulla harkita ajokiellon pituutta ohjeen antamissa puitteissa. Haastateltavan mukaan tiettyä rikkonaisuutta asiassa kuitenkin on ja ajokiellon pituus vaihtelee päätöksentekijän mukaan.

”Meillä on Poliisihallituksen ohje, niin kyllähän se luo semmoisen yhteisen linjan. Sitten semmoiset vaikeimmat asiat eli ylitörkeät rikokset, missä joku kuolee taikka on kolminkertainen nopeus, taikka on ajettu poliisia pakoon oikein kunnolla, niin ne menee sitten komisariolle, jolla on sitten siihen se oma linja eli hän käsittelee ne aina samalla tavalla. Mutta kyllä tässä on semmoista rikkonaisuutta, että kenelle tietty lausuma tarkoittaa mitään, että kuka arvostaa mitään siinä lausumassa esimerkiksi. Ja kyllä se sitten kun tulee se tilanne, että liukuma ei on vaikka 7 kuukautta - 9 kuukautta, vaan puhutaan, että liukuma on 8 kuukautta - 5 vuotta, esimerkiksi jos sä saat törkeästä liikenneturvallisuuden vaarantamisesta vankeutta. Niin kyllä se vähän voi heitellä, että joku määrää vuoden, joku kaksi ja joku puolitoista. Mutta se on annettu oikeus siihen päätöksentekijälle tehdä omalla virkavastuulla.” [P4]

Tämän lisäksi haastateltava kertoi sen tuottavan haasteita, että asiaa käsittelee prosessin aikana hyvin monet eri ihmiset. Ajokieltoprosessi saattaa olla hyvinkin pitkä, mikäli määräaikaisen ajokieltopäätöksen jälkeen asiasta tehdään oikaisuvaatimus. Haastateltava muistutti, että poliisimiesten

lisäksi ajo-oikeuspäätöksiä valmistele siviiliviroissa olevat henkilöt, jotka myös ratkovat prosessissa ilmeneviä virheitä. Haastateltavan mukaan haasteena siinä, että moni ihminen käsittelee ajokieltoasioita se, että tieto ei välttämättä aina kulje ja toisaalta käsittelijöillä voi olla erilaisia näkemyksiä asiasta.

”--haluan, että mulla on riittävä tieto tehdä se päätös riittävän hyvin. Sillä pyrin siihen, että siitä ei tehtäisi oikaisuvaatimusta. Koska se työllistää sitten taas jotakuta muuta poliisia. Sitten komisarioo ja sitten jos hänen päätöksensä ei olla tyytyväinen, se menee hallinto-oikeuteen. Se työllistää taas kolmatta poliisia. Ja sitten jos häneen ei olla tyytyväinen, se menee korkeimpaan hallinto-oikeuteen niin sitten on neljäs poliisi. Eli pahimmillaan tässä voi olla kentältä kaksi, tutkinnasta yks ja sitten lupavalvonnasta. Että sitten 10 ihmistä hoitamassa jonkun kortista ajoa.” [P4]

”--ja sitten siinä on se rikkinäinen puhelin äkkiä, että jollain voi olla täysin eri linja taikka ajatus jostain asiasta kun toisella. Niin se voi ollakin, että sitten joku tuntee, että hänen varpailleen tallataan.” [P4]

”Ja sittenhän tähän nyt liittyy vielä, vaikka puhutaan kentästä ja liikenteestä ja tutkinnasta ja lupavalvonnasta, niin tähän liittyy vielä noi siviilinaiset. Hehän tuo oma osuutensa tähän, jotka valmistele ne [ajo-oikeuspäätökset]. /... / Ja noi naiset tekee tosi paljon sitä semmoista myyräntyötä näihin juttuihin. Eli ne hoksaa niitä virheitä myös, että hei mikä tää on.” [P4]

5.2 Virheet ajokieltoasioissa

Kuten luvussa 5.1 selvisi, osa haastateltavista totesi, että heidän haasteenaan on huonosti kirjatut tiedot ja selvitettyt asiat. Osa haastateltavista nosti haastatteluihinsa esille tyypillisimpiä virheitä ja puutteita ajokieltomääräyksissä ja rikosperusteisissa ajokieltoasioissa ylipäätään.

5.2.1 Väliaikaiseen ajokieltoon vai ei

Kahden haastateltavan mukaan ongelmana on se, että kaikilla poliisimiehillä ei ole ymmärrystä siitä, milloin väliaikainen ajokielto voidaan määrätä tai milloin sitä ei pidä määrätä. Toinen asian esille nostanut haastateltava totesi, että haasteena on nimenomaan se, ettei omien toimenpiteiden merkitystä ole ymmärretty. Haasteet nivoutuvat näin koko ajokieltoprosessin ymmärtämiseen liittyviin haasteisiin.

”Elikä siinä on ihan selkeä ongelma, että osa kentän partioista ei ole vielä tähän päivään mennessäkään mieltänyt sitä, että se olisi ensisijainen välitön toimenpide määrätään se siihen väliaikaiseen ajokieltoon, jos ne edellytykset täyttyy.” [P3]

”No määräyksen tekeminen on ylipäättänsä siitä, että kun ollaan päätetty siitä asiasta esimerkiksi kulkuneuvon kuljettamisesta oikeudetta, että semmoinen sakko asiasta kirjoitetaan ja ollaan päädytty siihen, että ajokieltorikos on tapahtunut ja siitä kirjoitetaan sanktio sakon muodossa, niin moni ei vielä ymmärrä sitä tuolla tien päällä, että siinä ei ole mahdollisuuksia siihen, että se asia jätettäisi ajokiellon osalta käsittelemättä.” [P3]

”No onhan niissä se, että kaikki ei määrää väliaikaiseen ajokieltoon, vaikka sen edellytykset olisi olemassa. Mutta on myös semmoisia tilanteita, että ei määrätä tai että määrätään eli menee niinku väärinpäin, että ei olisi tarvinnut määrätä niin määrätään ja kun olisi pitänyt määrätä niin ei määrätä.” [P4]

5.2.2 Väliaikainen ajokieltomääräys

Haastatteluissa tuotiin ilmi myös tyypillisimpiä virheitä, joita esiintyy varsinaisissa väliaikaisissa ajokieltomääräyksissä. Yksi haastateltavista kertoi, että poliisin käytössä on ollut aikaisemmin useampi vaihtoehtoinen lomake väliaikaisen ajokieltomääräyksen tekemiseen. Tällä hetkellä ohjeistuksena on, että ainoastaan Polo-järjestelmällä tehtävät ajokieltomääräykset täyttävät vaadittavat määräysseikat. Haastateltavan mukaan tieto asiasta ei ole tavoittanut vielä jokaista esimerkiksi rikostorjuntasektorilla ja väliaikaisia ajokieltoja määrätään väärillä lomakkeilla.

”Elikkä nää asiat sitten liittyen ihan tuohon konkreettiseen määräämiseen, niin siitäkään ei olla ihan täysin perillä, että mitkä on tällä hetkellä ne oikeat kaavakkeet, millä se voitaisiin hallinnollisesti oikein tehdä se väliaikainen ajokielto. Elikkä on ohjeistettu, että se pitäisi Pololla tehdä, koska se täyttää muoto ja määräysseikat. Kameleon asiakirjassa ei esimerkiksi sitä lausuman kirjoittamisen mahdollisuutta ole. Puhumattakaan sitten Halmilta tulostettavassa kaavakkeessa.” [P4]

Ajokieltomääräyksen osalta kaksi haastateltavaa nosti esille päiväsakkojen määrään liittyvät haasteet ja ongelmakohdat. Haastateltavien vastauksissa korostui, että väliaikaista ajokieltoa määrättäessä on tärkeää olla huolellinen ja tietoinen päiväsakkomäärien ja teontarkenteiden suhteen, koska sakossa oleva päiväsakkomäärä määrittelee henkilön ajokiellon pituuden. Virheet liittyvät haastateltavien mukaan vakavaa piittaamattomuutta osoittaviin liikenneturvallisuuden vaarantamisiin ja kulkuneuvon kuljettamisiin oikeudetta.

”Todella harvoin on niitä, että esimerkiksi aikuista ihmistä määrättäisiin alle kahdeksankymmenellä yhdellä päivällä piittiksestä ajokieltoon. Mutta kyllä niitäkin joskus tulee ja sehän on ihan oikeusmurha sille ihmiselle.” [P4]

”Sitten ollaan ihan omissa haasteissa, kun mennään puhumaan liikenneturvallisuuden vaarantamisesta ja vakavan piittaamattomuuden nojalla määrättävistä väliaikaisista ajokielloista, koska osa ei sitä tiedä, että mikä on päiväsakkojen lukumäärän raja, jolloin katsotaan, että henkilö syyllistyy vakavaan piittaamattomuuteen ja jättää käsittelemättä sen asian väliaikaisella ajokiellolla, vaikka laittaa ne päivät yli kahdenkymmenen.” [P3]

”Elikkä hyvin tärkeä osa on sillä, että ymmärretään tuolla tien päällä, että määrätäänkö siellä esimerkiksi kulkuneuvon kuljettamisesta oikeudetta 20 päiväsakkoa vai 30 päiväsakkoa liittyen siihen, että onko se henkilö ajokiellossa vai onko sen ajo-oikeus palauttamatta, koska se kulminoituu tasan puolet pidemmällä normaalilla ajokiellolla ajokieltokäsittelyssä.” [P4]

Osa haastateltavista kertoi, että tärkeitä kirjauksia jää toisinaan tekemättä väliaikaisen ajokiellon määräämiseen liittyen. Yksi haastateltavista totesi, että valvonta- ja hälytyssektorin partioilla jää tiettyjä tärkeitä kirjauksia tekemättä järjestelmiin. Syynä tähän haastateltava näki sen, että tiettyjä järjestelmiä ei osata käyttää. Kaikista haastatteluista kävi ilmi, että pääasiallisesti kaikilla poliisimiehillä on perusperiaatteet tiedossa sen suhteen, mitä väliaikaisen ajokieltomääräyksen selostusosaan tulisi kirjoittaa. Osa haastateltavista kuitenkin mainitsi, että tietoja kirjataan toisinaan liian vähän ylös niin varsinaiseen ajokieltomääräykseen kuin siihen liittyvään rikosilmoitukseenkin.

”Mutta se, kun mennään väliaikaisen ajokiellon määräämiseen ja niihin toimenpiteisiin, mitä tuolla tien päällä pitäisi sen ”ei liikennetyötä päätyökseenkin valvovan konstaapelin” pystyä tekemään, ne liittyy taas semmoiseen spesiaaliin asiaan, jolloin mennään ATJ:n puolelle ja siellä esimerkiksi korttijärjestelmän tai lupajärjestelmään. Sitten ollaan jo semmoisilla vesillä, että niiden olemassaolostakaan ei kenttäpartiot tiedä. Elikkä kun pitäisi ottaa ajokortti haltuun, jota ei ole saatu haltuun tienpäällä ajokieltorikoksen yhteydessä Polli järjestelmään, niin kun sitä yritetään ottaa haltuun, se ei onnistu sieltä, koska se on aiemmin jäänyt haltuun saamatta. Se haltuunotto pitäisi suorittaa ATJ:n kortti järjestelmässä. Mutta varmuudella suurella osalla konstaapeleista jää tekemättä se asia.” [P3]

”--pitäisi kuvailla se teko paremmin vaan.” [P4]

”Hyvin harvoin tapahtuu kuitenkin tällaisia, että joitakin kertoja, just voi olla partion kirjauksessa jotain puutteita, että ei pystytty varmuudella määrää väliaikaiseen ajokielloon. Vaikka jos olisi tehty kunnon kirjaukset olisi pystytty.” [P2]

5.2.3 Prosessin ymmärtäminen ja siitä ohjeistaminen

Useampi haastateltavista toi esille ajokieltoprosessin ymmärtämättömyyteen liittyviä haasteita, joita haastateltavien mukaan esiintyy prosessin alkuvaiheissa. Prosessiin liittyvä tietämättömyys vaikuttaa haastateltavien mukaan siihen, että asiakkaita ei osata ohjeistaa riittävän tarkasti prosessin kuluista.

”Miten se annetaan tiedoksi, mitä sinne ehkä pitää kirjata, mitkä on ne perustelut, olosuhteet. Tommoiset osaa perus partiomiehet kyllä täyttää, mutta se miten prosessi jatkuu niin siihen ei ole kyllä. Varmaan aika harva, tää on mun ajatus siis, mutta että aika harva on uppoutunut siihen, miten prosessi jatkuu ja mikä on se koko kaava loppujen lopuksi. Mikä olisi kyllä hyvä tietää meidänkin, että me pystyttäisiin vielä paremmin niistä asioista niin ohjeistamaan asiakkaita –” [P1]

”Ihan selkeä tietämysero siinä on sen ajokortin elinkaaren vaiheista elikkä helposti semmoinen henkilö, joka ei liikennettä päätyökseen valvo, niin hän ei myöskään ole joutunut niin paljon olemaan tekemisissä näiden eri prosessin vaiheissa olevien henkilöiden kanssa, jolloinka se tietämys siitä asiasta, että mitä minkäkin jälkeen seuraa, Ihan aloittaen oikaisuvaatimuksen tekemisestä, jos siihen halutaan ohjata tai että koska sitä sakkoa asioissa niin milloinka sitten ajokieltoasiaa ruvetaan käsittelemään, syyttäjän käsittely huomioiden ja sen jälkeen se, että koska se siirtyy varsinaiseen ajokieltoimenettelyyn.” [P3]

Yhden haastateltavan mukaan liikennevalvontaa päätyökseen tekevät partiot ymmärtävät ajokieltoprosessin todennäköisesti paremmin kuin muut partiot. Haastateltava kuitenkin totesi, että myös liikennesektorilla työskentelevillä henkilöillä saattaa olla puutteelliset tiedot ajokieltoprosessin oikeussuojakeinoista. Haastateltavan mukaan väliaikaisen ajokieltomääräyksen tehneen partion tulisi olla selvillä asiakkaan oikeussuojasta ja sillä tulisi olla myös valmius neuvoa asiakasta.

”Jos katsotaan esimerkiksi, että se on väärin perustein määrätty, niin kuka missäkin vaiheessa pystyy siihen vaikuttaa eli mitkä on ne oikeussuojakeinot sen asiakkaan kannalta, mitä tulisi sitten osata kertoa siellä tienpäällä sille asiakkaalle niistä ajokiellon vaiheista. Väittäisin, että siinä on suuri haaste muilla kuin liikenteen partioilla ja osa liikenteen partioistakaan ei välttämättä ole ihan täysin selvillä vesillä tuosta.” [P3]

Kaksi haastateltavista nosti myös esille, että sen lisäksi, että asiakkaille annetaan liian vähän tietoa prosessista, annettu tieto saattaa olla väärää. Haastateltavat korostivat haastatteluissaan, että prosessin alkuvaiheessa ei ole kannattavaa lähteä arvailemaan esimerkiksi tulevaa seuraamusta tai

käsittelyn kestoja. Asiakkaalle saatetaan haastateltavan mukaan esimerkiksi arvioida ajokiellon pituutta heti prosessin alkuvaiheessa, vaikka poliisimiehellä ei olisi asiasta selvää tietämystä. Yksi haastateltava myös kertoi, että prosessin ymmärtämättömyyden vuoksi asiakkaalle saatetaan sanoa, että ajokieltoasiaa ei enää myöhemmässä vaiheessa tulla käsittelemään. Tämän vuoksi ajokielto saattaa toisinaan tulla asiakkaalle yllätyksenä.

”Jos se asiakas rupeaa tivaamaan siinä ajokiellon pituutta, niin ei ota kantaa, ellet oikeasti tiedä. Eli jos sä osaat sanoa perusmuotoisesta rattijuopumuksesta, että se tulee promillen mukaan ja osaat katsoa taulukosta, että se on tuon verran, niin se on sen verran. Se liukuma on siellä. Mutta jos ei sulla ole mitään hajua, niin se semmoinen ”varmaan semmoinen muutama kuukausi”, niin se voi pahimmillaan olla kaksi ja puoli vuotta. Ni se vähän ottaa päähän sitten lupavalvonnassa ja se ärsyttää sitä ihmistäkin, että pitäisi tehdä vaan se, mitä pyydetään.” [P4]

”Ja osa luulee, että me pystytään vaan tien päällä vaikuttamaan siihen [ajokieltoon]. Että annetaan tästä vaan sakkoja ja asia jää muuten sikseen. Nää tilanteet on ongelmallisia siltä osin, että kun kulkuneuvon kuljettaminen oikeudetta esimerkiksi tämmöiset niin sanotut kärrykortittomat tai alhaisemmat ajo-oikeus luokat, mitä olisi vaadittu, käsitellään sitten myöhemmässä vaiheessa hallinnollisena toimenpiteenä siellä lupavalvonnan puolella ja ruvetaan sitä asiaa käsittelemään, niin se tulee yllätyksenä niille asiakkaille, että ne määrätään ajokieltoon.” [P3]

5.3 Virheiden taustalla vaikuttavia syitä

5.3.1 Halukkuus hoitaa asiaa

Kaksi haastateltavaa totesi onnistumisen vaativan motivaatiota. Molemmat totesivat myös, että suurin osa poliisimiehistä on motivoituneita oppimaan ja halukkaita tekemään oikein. Motivaation puutteen kerrottiin henkilöityvän tietyille ihmisille ja melko pienelle ryhmälle. Pienenkin joukon motivaation puute hankaloittaa kuitenkin muiden työtä ja haastaa siksi useita eri ajokieltoprosessin vaiheissa työskenteleviä henkilöitä.

”Onnistuminen vaatii varmaan sen, että ihminen osaa ja se on motivoitunut tekemään sen hyvin. Joillain on se ongelma, että ne ei osaa, eikä niillä ole motivaatiota. Ja aika harvoin on sillain, että henkilöllä olisi motivaatio, mutta se ei osaa. Eli kyllä se niinku aika paljon siihen mun mielestä siihen motivaatioon. Jos motivaatiossa on ongelma, niin se ei onnistu.” [P4]

”Sitten on 20% suurinpiirtein on niitä ihmisiä, jotka sanoo vaan, että jos tietojärjestelmiin ei voi luottaa, niin sitten ei voi luottaa enää mihinkään. Eliikkä tietojärjestelmiin tukeutuvat henkilöt, jotka näkee sen, että kun se ongelma ei ole heidän ongelma ja tietojärjestelmissä annetaan väärää informaatiota poliisille, niin se ei silloin ole poliisin ongelma vaan poliisi toimii vain sen tietojärjestelmien antaman informaation mukaan. Siinä on sitten tavallaan se, että tiedostetaan asia, mutta ei haluta halua sitä asiaa sitten ottaa niin sanotusti tarkempaan syyniin ja käsittelyyn.” [P3]

”Valitettavasti se vaan on niin, että ne ongelmat monesti niin ne yksilöityy tiettyihin ihmisiin. Niin se on kouluttamiskysymys ja se on asennekysymys.” [P3]

Esille nostettiin myös ajatus siitä, että liikennerikoksiin ei välttämättä haluta joissain tapauksissa puuttua osaamattomuuden vuoksi. Kahden haastateltavan mukaan liikennerikoksia saatetaan jopa ”pelätä” tai väheksyä ja se vaikuttaa asian käsittelyyn. Toisen haastateltavaan mukaan asioita saatetaan tämän vuoksi myös tietoisesti jättää kollegojen hoidettavaksi, eikä tehdä omaa osuutta huolellisesti.

”Ja mun mielestä se [liikennerikosten käsittely] on niinku tosi monelle myrkkyä ja sitä vähän pelätään taikka jopa väheksytään. Ja ajatellaan, että kyllä ne sitten lupavalvonnassa sen hoitaa.” [P4]

”Kun moni ajattelee sillain, että kun ette mitään, et voi tehdä mitään väärin. Ja se on tässäkin asiassa, että kun ollaan epätietoisia siitä, että miten pitäisi toimia, eikä oikein haluta välttämättä kysyä ja selvittää, niin sitten se ehkä jää helpommin hoitamatta se asia ja puuttumiskynnys nousee sitten sitä myöten.” [P3]

”Että hyvin yksinkertaista asiaa, eikä siitä kannata tehdä vaikeata, vaan tehdään se oma osuus.” [P4]

Valvonta- ja hälytyssektorilla työskentelevä haastateltava kertoi, että rutiinin puuttuminen hankaloittaa ajokieltoasioiden käsittelyä. Ajokielto rikoksia tulee hänen mukaansa käsiteltäväksi verrattaen harvoin, eikä toiston kautta saatua varmuutta pääse samalla tavalla kehittymään.

”Että se on eri asia sitten, kun keikkoja ajetaan koko ajan. Sulla on kauhean rutiini niihin, mutta sitten taas tommoinen ajokiellon määrääminen, mihin sulla ei ole mitään rutiinia. /.../ Koska jos saat kerran vuodessa, kerran kahdessa vuodessa koulutuksen ja teet niitä [väliaikaisia ajokielto määräyksiä] parikolme vuodessa, niin siinä kauheata rutiinia sitten tuu.” [P1]

5.3.2 Koulutuksen ja palautteen määrä

Moni haastateltava totesi, että koulutuksia ajo-oikeusasioiden osalta on järjestetty liian vähän. Syynä koulutuksen vähäisyydelle nähtiin muun muassa rajallinen aika sekä se, että koulutusta ei ole osattu välttämättä myöskään pyytää.

”Ehkä jonkun tyhy-päivän yhteydessä meillä on saattanut olla joku puhumassa näistä ajokieltoasioista. Mutta siinä ne sitten on. Tosi vähän tulee koulutusta, tosi vähän tulee sitä tietoa.” [P1]

”Jos meillä on yksikössä koulutuspäivä, niin siellä puhutaan jostain mikropalautumisesta. Sillä ei ole yhtään mitään merkitystä sen ajokieltoasian käsittelyssä, että kuinka mää mikropalaudun. Mä oon aloittanut 2021 täällä ja ei ollut perehdytystä. Mä oon opetellut itte nää jutut. /.../ Mä oon lukenut poliisihallituksen ohjeita kymmeniä, ajokorttilakia. Tähän on täytynyt vaan itse opetella ja sitten tässä on päässyt tiettyyn pisteeseen. Ja koko ajan täytyy olla hereillä, että jos tulee jotain oikeustapauksia, mitkä muuttaa esimerkiksi tätä.” [P4]

”Mutta tota koulutusta on saatavilla, kunhan sitä pyydetään ja kunhan siihen on aikaa. Mutta ongelma tänä päivänä on, että sitä aikaa on puoli hankala järjestää sitten noille kenttäpartioille.” [P3]

Lupahallinnossa työskentelevä henkilö nosti esille myös sen, että Poliisiammattikorkeakoulussa opetusta aiheesta on vähän. Koulutukselle poliisilaitoksella olisi siis tarve, koska tutkintokoulutuksesta ei saa riittävää pohjaa esimerkiksi lupahallinnossa tehtävään työhön.

”Mutta ei tähän oikein ole poliisikoulussa, tästä ei ole mitään. Sinäkin oot tippunut tyhjästä. Eli tiedät miltä se tuntuu, kun tällä lyödään ohjelappu käteen ja sun pitäisi jollekin perheen isälle määrätä vuoden ajokieltoa, niin kyllä se vähän vaatii jo munaa taikka munasarjoja, että sitä ruvetaan tekemään, mutta ei tehdä mitään koulutusta.” [P4]

Koulutuksen lisäksi valvonta- ja hälytyssektorilla työskentelevä poliisi kertoi, että palautetta työstä annetaan harvoin. Tämä on aiheuttanut haastateltavan mukaan sen, ettei hän osaa täysin arvioida omaa työskentelyään ja sen laatua ajokieltoasioiden osalta. Koska selkeää käsitystä omasta osamisesta haastateltavan mukaan ei ole, on vaikea myös parantaa toimintaansa.

”--mähän en ole ikinä saanut palautetta siitä, että kun mä täytän sen Pollin, se lähtee eteenpäin, niin onko se oikein vai väärin täytetty vai korjaako se joku sen myöhemmin siellä. Että mun oletamus on että ne on oikein. Siis suhtkoht helppo järjestelmä täyttää tommainen ajokieltomääräys sinne. Ja ne perusasiat on siellä, mutta niinku sanoin, mä

en ole ikinä saanut palautetta siitä. Eikä kukaan ole käskenyt mua ikinä korjaamaan mitään, että tekeekö joku sen mun puolesta vai meneekö se oikein, niin siihen mä en osaa vastata.” [P1]

5.4 Haasteiden vaikutus ajokieltoprosessiin

5.4.1 Alkutoimenpiteiden merkitys

Kaikki haastateltavat pohtivat alkutoimenpiteiden merkitystä ajokieltoprosessin etenemisen kannalta. Valvonta- ja hälytyssektorilla työskentelevä poliisi pohti omaa toimintaansa tulevien toimenpiteiden näkökulmasta. Liikennesektorilla työskentelevä haastateltava korosti alkutoimenpiteiden olevan kaiken a ja o.

”Jotta pystyttäisiin hyödyntämään niitä käsittelijöitä sitten siellä myöhemmässä päässä, että miten me pystyttäisiin sillä omalla työllä auttamaan sitä, että meidän juttuja ei esimerkiksi tarvitsisi korjata sitten jälkikäteen, vaan että se prosessi menisi suoraviivaisesti eteenpäin kaikille. Sen takia joku ohjevirkoinen olisi hyvä, että mitä siellä meidän jälkeen tapahtuu ja mitä ne toivoo meiltä, että sieltä löytyy, jotta heidän työ helpottuisi siellä.” [P1]

”Alkutoimenpiteet on kaiken a ja o. Se on vähän kaikessa poliisityössä, että menetetty aika on kadotettu totuus. Se, että kun alkutoimenpiteet jää tekemättä huolella ja alkutoimenpiteisiin liittyy kiire tai epävarmuus tai se, että ei saa apua siihen ajokieltoasioiden tulkintaan, se kumuloituu siten, että sitten niiden virheiden korjaamisen mahdollisuus siellä varsinaista ajokieltoa käsiteltäessä saattaa olla todella haastavaa, koska siinä vaiheessa tuomiosta on tullut jo lainvoimainen ja sitten taas ei ole enää siellä vaiheessa mahdollisuutta ruveta miettimään tuomion oikeellisuutta, vaan rakentaa se hallinnollinen ratkaisu sen tuomion perusteella --.” [P3]

Lupahallintosektorilla työskentelevä haastateltava kertoi, millä tavalla alkutoimenpiteet vaikuttavat konkreettisesti hänen omaan työskentelyynsä. Haastateltava kertoi, että hänen tehtävänsä on toisinaan yrittää virheellisistä alkutoimenpiteistä huolimatta tehdä virheetön päätös.

”Kun työtehtävä on tehdä rikosperusteisissa asioissa määräaikainen ajokieltopäätös, niin siihen vaikuttaa kentällä ja tutkinnassa, että sitä asiaa ei ole meillä päätöksenteossa ilman kentän ja tutkinnan toimenpiteitä. Joten siellä tehdyt virheet vaikuttaa niin, että se kura valuu niin sanotusti lupavalvontaan ja meidän täytyy korjata ne virheet, ennen kuin me voidaan oma päätös tehdä. Eli vaikuttaa todella paljon.” [P4]

”Eli se vaan käy just se, että se kasaantuu se virheiden määrä sitten loppua kohden ja me ollaan se roskalaatikko sitten mikä tyhjennetään, eli meidän täytyisi saada se asia virheettömäksi.” [P4]

Haastateltava totesi, että mikäli kaikki tekisivät oman työnsä huolella, voitaisiin mahdollisesti välttyä siltä, että muut tekevät myöhemmin ylimääräistä työtä. Haastateltavan mukaan myös esimerkiksi tarkalla olosuhteiden kirjauksella voidaan vaikuttaa hyvin paljon siihen, millainen päätös asiakkaalle voidaan ajokieltoasiassa tehdä. Esimerkiksi pohdinnan ajokiellon ja ehdollisen ajokiellon välillä ratkaisee usein poliisipartion tekemät hyvät olosuhdekuvaukset.

”Ajokiellon pituutta ja sitä, että missä vaiheessa asia on. Ja pitäisikö hänen tehdä jotain. Eli just semmoisia asioita, mitkä voitaisiin välttää sillä, että annettaisiin ne ohjeet tiedoksi. Jos asia menee käräjille, niin sanotaan sitten, että käräjien jälkeen poliisi on yhteydessä tai muuta. Mutta niitä tulee siis, meillä on toi ”kuraluuri” Sisä-Suomen poliisilaitoksella, niin jos puhelin on päällä kello 8 - 16 niin siellä tulee useita kymmeniä [kysymyksiä] päivässä. Ja ihan turhaan.” [P4]

”Mutta sekin vältettäisiin sillä, että rikosilmoitus olisi parempi, sakko olisi parempi, väliaikainen ajokieltopäätös olisi parempi. Se helpottaisi täällä sitä työtä ja mun mielestä se ei ole millään tavalla liikaa vaadittu, että väliaikaiseen ajokieltopäätöksen kirjoittaisi esimerkiksi olosuhteet. Vaikka se ei siinä vaiheessa, niinkun henkilö ei miellä, että se vaikuttaisi lupavalvontaan. Mutta kun puhutaan esimerkiksi, että punnitaan varoitusta ja ajokieltoa tai ehdollista ajokieltoa ja ehdotonta, niin kyllä se sieltä kautta voi tulla vaan että se lopullinen päätös, että hei täällähän lukeekin näin.” [P4]

5.5 Ideoita prosessin kehittämiseen

5.5.1 Koulutuksen lisääminen

Koulutuksen merkitys korostui jokaisessa haastattelussa ja tämän vuoksi yleinen kehitysehdotus oli koulutuksen lisääminen. Toimivaksi koulutustavaksi haastateltavat nostivat esimerkkitapausten läpikäynnin, vertaisen pitämisen koulutuksen sekä yhteisen keskustelun ja asioiden läpikäynnin. Erityisesti koulutustarvetta koettiin olevan ulkomaalaisten ajo-oikeuksien käsittelyssä.

”Mutta just tällaisista asioista olisi ihan hyvä mun mielestä olla koulutus. Kun on ulkomaalainen, että miten silloin toimitaan. Koska monesti niillä ei ole suomalaista ajokorttia vaan joku muun maan ajokortti.” [P2]

”Eli semmoinen ihminen, joka tekee samaa työtä, kun se. Jos kouluttaja tekee samaa työtä, kun koulutettava ja kouluttajalla on riittävä tieto kouluttaa sitä toista, niin kyllä se on kaikkein paras.” [P4]

”Koulutusta joo, no mitä se sitten voisi olla niin se voisi olla just semmoista ryhmän sisäistä. Että ehkä just puhua niistä linjoista, että miten näitä käsitellään.” [P4]

”Ja toki kaikki [koulutuksen saaneet] ryhmät sanoo, että tätä koulutusta pitäisi olla lisää ja sitä pitäisi käydä niin kun just esimerkinomaisesti niitä ratkaisuita lävitse, että miten lähdetään käsittelemään. Että semmoiset vanhan mallin kalvosulkeiset ei ole enää tätä päivää, vaan ne pitää olla semmoiset esimerkkiasiat, mitä lähdetään lähestymään ja sitä kautta sitten mietitään.” [P3]

Koulutuksen lisäksi yksi haastateltava esitti toivomuksen yksinkertaisesta oppaasta valvonta- ja hälytyssektorin käyttöön.

”No kaksi vaihtoehtoa, joko tehdä kenttämiehille joku perusopas, yksinkertainen tieteenkin. Mutta perusopas, että miten ajokielto prosessi menee, mistä sä saat tietoa ja ja mitä kirjoittaa mihinkäkin. /.../ Ja sitten toki, jos se ohje vihkonen tai sitten vaan koulutusta lisätä huomattavasti.” [P1]

5.5.2 Yhteistyön lisääminen

Haastatteluissa sektoreiden välisen yhteistyön lisääminen nähtiin myös kehittämismahdollisuutena. Yksi haastateltava nosti yhteistyön esille erityisesti tiedon jakamisen osalta. Myös palautteen antamisen yleistyminen nostettiin mahdollisuutena kehittää työskentelyä. Lupahallintosektorilla työskentelevä haastateltava kertoi, että avun kysyminen on lisääntynyt, mutta hän neuvoi rohkeasti olemaan yhteydessä, mikäli ongelmia ilmenee.

”Että olisi sellanen yhteinen konklaavi, joka on lupavalvonta, rikostorjunta, VHS, niin olisi jokaisesta yksi edustaja ja he edustaisi semmoista yhteisöä, joka pystyisi jakamaan näiden asioiden tiimoilta sitä reaaliaikaista tietoa eteenpäin, kun kumminkin muutosten aikaa eletään tietojärjestelmien ja lain muutoksen suhteen.” [P3]

”Niin vähän sama asia, että mitä me pystytään tässä prosessin alussa tekemään niin, että se menee sujuvasti läpi koko hihnan. Ja niin kun kysyitkin jo, välitön palaute olisi tietysti paras, että ”hei tee ens kerralla vaikka tälleen tai tai voitko tohon korjata tommois- sen asian ensi kerralla” tai muuta niin sitten sä opit niinku sitäkin kautta.” [P1]

”Ja sitten jos ihmisellä on kysymyksiä, niin viranomaisella on neuvontavastuu ja ohjeistusvastuu, niin ohjeistetaan se kysyyn oikeasta paikasta taikka soitetaan lupavalvontaan. Sekin on lisääntynyt onneksi, että tänne soitetaan ja kysytään, että mitä pitäisi tehdä. Sillä vältetään myös virheitä.” [P3]

Yksi haastateltava nosti esille myös sen, että yhteistyötä voitaisiin lisätä laitoksen viestinnän kanssa. Viestintä voisi jakaa tietoa tarpeen tullen poliisin yhteisissä kanavissa ja tieto menisi kenties sähköpostiviestiä paremmin perille.

”Toinen parannusehdotus se, että ihan tuonne poliisilaitoksen viestintään viestiä enemmän niistä asioista ihan lupavalvonnan toimesta suoraankin, kun se koskee suurta osaa sitten, että pystyisi ihan vaikka Sinettiin laittaan näitä asioita.” [P3]

Poliisin välisen yhteistyön lisäksi haastateltava antoi idean myös poliisin ja syyttäjän välisestä yhteistyöstä rikosperusteisen ajokieltoprosessin osalta. Haastateltava näki, että syyttäjällä oleva tieto toisi lisäarvoa ja lisätietoa useammallakin sektorilla työskentelevälle poliisimiehelle.

”Ja se mitä haluaisin vielä tuoda esille kehitysmahdollisuutena ja koko ajokieltorikosprosessin hallintaan liittyvänä asiana sen, että olisi semmoisia yhteisiä koulutuksia, joissa tulisi esimerkiksi aluesyyttäjä omista näkemyksistään kertoon, että minkälaisilla kriteereillä tehdään minkälaisia tuomioita. Se vaikuttaisi ihan sinne elinkaaren alkupäähän, elikkä niihin kentänpartioiden toimenpiteisiin, mutta sitten taas siellä se henkilö, joka tekee sitä ajokieltopäätöstä siellä lupavalvonnassa, niin myöskin hänen on helpompi hahmottaa siitä tietystä päätösnivaskasta, jossa on annettu monen teon rikosoikeudellinen sanktio samalla kertaa, että mikä siitä on sen teon osuus eli miten toi syyttäjälaitos linjaa niitä asioita. Elikkä se syyttäjälaitos mukaan tähän hommaan niin sillä saattaisi olla sitten hedelmällisempiä vaikutuksia asiaan.” [P3]

5.5.3 Rohkeasti tekeminen

Varsinaisten kehitysideoiden lisäksi muutamat haastateltavat kannustivat poliisimiehiä puuttumaan rohkeasti ajokieltorikoksiin ja niiden käsittelyyn. Yksi haastateltava korosti kertauksen merkitystä oppimisen kannalta.

”Pitäisi olla vaan rohkea ja kentälläkin mun mielestä puuttua niihin liikennejuttuihin ja tehdä niihin niitä ratkaisuja, että on se sitten ajokielto taikka pelkkä sakko. Mutta jos se ajokieltoakin niin jos tuntuu, että nyt on määrättävä, niin ei ainakaan jätetä sen takia määräämättä, että pelätään ettei osata. Vaan oltaisiin aktiivisia ja tän oppii vaan tekemällä.

Jos nyt eka kerta on vähän vaikea niin soittaa ja kysyy apua niin mä uskon, että se toka kerta onnistuu.” [P4]

5.6 Prosessissa toimivia asioita

Vaikka opinnäytetyöni tarkoituksena oli selvittää rikosperusteisen ajokieltoprosessin haasteita, haastatteluissa nostettiin esille myös sellaisia asioita, mitkä toimivat jo nyt hyvin. Haastatteluissa tuli esille myös parhaillaan käynnissä olevia uudistuksia, joiden avulla prosessiin on tarkoitus saada helpotusta ja parannusta. Tässä luvussa on muutamia nostoja toimivista ja uudistuvista asioista.

5.6.1 Järjestelmien kehitys

Useampi haastateltava mainitsi, että käytössä olevista järjestelmistä Polli ja Polo ovat helpottaneet työskentelyä aiempaan verrattuna. Järjestelmät ovat pääsääntöisesti helppokäyttöisiä ja erityisesti konkreettisen väliaikaisen ajokieltomääräyksen tekeminen on yksinkertaista järjestelmässä.

”Nyt kun on tullut tää Polo järjestelmä, niin se on kyllä aika simppeleitä täyttää kyllä, että kohta kohdalta menee läpi. Niin se on helppo. On se niin kun helpottanut paljon siitä mitä se on joskus ollut.” [P1]

”Pääsääntöisesti järjestelmät on sinällään helppoja elikkä mikä on Polli järjestelmä, niin se on aika asiakasystävällinen, jos puhutaan siitä että poliisit on niitä asiakkaita jotka sitä käyttää.” [P3]

5.6.2 Apu tiedossa

Moni haastateltavista kertoi, että on tietoinen siitä, keneltä voi kysyä tarvittaessa apua. Valvonta- ja hälytyssektorilla sekä rikostorjuntasektorilla työskentelevät haastateltavat olivat tietoisia siitä, ketkä ovat laitoksen ajokorttivastaavia ja kenen puoleen kääntyä, mikäli ongelmia ilmenee. Haastateltavat lisäksi kertoivat, että omat ryhmäläiset osaavat myös tarpeen tullen antaa neuvoja.

”No virka-aikana mä kysyisin apua ajokorttivastaavilta.” [P1]

”Kyllä sieltä [lupahallinnosta] aina löytyy tieto tai sitten täältä löytyy kavereita. Että niitä sitten pohditaan yhdessä tai sitten mennään kysymään viisaammilta.” [P2]

Yksi haastateltava mainitsi haastattelussaan, että laitoksella työskentelevä ajo-oikeusasioiden yhdyshenkilö on parantanut tilannetta huomattavasti, koska hänen kauttaan tietoa on saatu jaettua eteenpäin. Häneltä poliisimiehet pystyvät myös tarvittaessa kysymään apua lupahallinnon työteki-
joiden lisäksi.

”No joo ja sitten se vielä, että siihen on kyllä hyvin otettu silleen vastaan se, että jos on huomattu jotain, että nyt tulee tosi paljon jotain virheitä, vaikka että määrätään turhaan ajokieltoa esimerkiksi näitä peräkärrihommia, että voitaisiin käsitellä suoraan varoituksella, niin sitten kun siitä on ilmoittanut esimerkiksi *****, niin se tieto menee eteenpäin. Eli se on hyvin toiminut mun mielestä.” [P4]

5.6.3 Positiivisia nostoja

Haastateltavat nostivat myös yksittäisiä asioita, jotka heidän mielestään Sisä-Suomen poliisilaitoksella työskentelevillä poliiseilla on jo hyvin hallussa. Positiivisia nostoja tuli huumausainerattijuopumuksien käsittelystä, rikosten tutkinnan laadusta sekä asenteen paranemisesta.

”--minun mielestäni tuolla huumausainerattijuopumuksen puolella ollaan valistuneempia siitä asiasta, että enää tänä päivänä ei niin helposti määrätä väliaikaiseen ajokieltoon pelkästään huumausaineen drugwipe-testitulosten perusteella. Että siihen on saatu pohjaa ja koulutusta enemmän. Eli se riippuen siitä mikä se rikosnimike on, niin siitä riippuu se, että kuinka valistuneita ollaan siitä asiasta, että tulisiko määrätä väliaikaiseen ajokieltoon vai ei.” [P3]

”Ja nyt kun ollaan päästy eroon, että kun osalla kenttämiehistä oli tällainen suullinen väliaikainen ajokielto, kun ei semmoista olemassakaan. Mä sanoisin, että se kulttuuri näitä kohtaan on aika paljon parempi ja paranee koko ajan. Ja siinäkin mielessä, että tosi harvoin tulee niitä, että esimerkiksi käräjillä tulisi, että syyte hylätään. Niin kyllähän se homma silloin on aika hyvin tehty tutkinnallisesta mielestä.” [P4]

”Mä oon aistunut sillain, että 80% kaikista niistä henkilöistä kenen kanssa ajo-oikeusasioista on jutellut kenttätöitä tekevistä, oli sitten liikenteen tai järjestyspoliisin puolella, niin suurinpiirtein 80% on sitä, että on halu tehdä asioita oikein, on halu saada tietoa ja halu toimia oikein ja tota halu siihen, että se olisi jatkuvaa se semmoinen tietojen aallonharjalla pitäminen.” [P3]

5.6.4 Tulevat muutokset

Yksi haastateltavista toi esille tulevia muutoksia lainsäädännön ja järjestelmien osalta, joiden tarkoituksena on muutaman tulevan vuoden aikana tulla käyttöön ja ratkaista tämänhetkisiä ongelmia. Haastateltava kertoi myös hiljattain perustetusta Normi-ryhmästä, jonka tarkoituksena on käsitellä ja tuoda ilmi muun muassa lainsäädännöllisiä ennakkoratkaisuja.

”Oikeastaan on sillain tulossa tähän semmoisia parannusideoita. Eli se ajokielto asioita käsittelevä järjestelmä on muuttumassa ja 2025 on mahdollisesti tulossa käyttöön, jonka

pitäisi ratkaista suuri osa näistä terminologiallisesti ongelmallisista asioista, joka johdat-
taa meitä toimiin harhaan ja tekeen vääriä päätöksiä, antaa vääriä rikosoikeudellisia
sanktioita tien päällä. Sitten taas toisaalta ajokorttilaki on muuttumassa, joka tuo meille
sitten erilaisia työvälineitä ja antaa meille mahdollisuuden niin kun eriyttää sellaisia asi-
oita, jotka liittyy esimerkiksi ajokortti ja ajo-oikeus erikseen toisistaan. Elikkä semmoisia
asioita on jo tulollaan.” [P3]

”Sisä-Suomen poliisilaitoksella on käynnistetty Normiryhmä -toiminta 2023 syksyllä,
jonka tehtävä on tuoda esille näitä lainsäädännöllisiä ennakkoratkaisuja ja niiden vaiku-
tusta sitten linjaaviin toimenpiteisiin. Elikkä sitä kautta uskoisin, että myöskin paranta-
vana tekijänä näissä asioissa, että ei vaan huikata sähköpostia eteenpäin, että tämmöi-
nen korkeimman oikeuden ratkaisu on tullut tai on se sitten eduskunnan oikeusasiamie-
hen ratkaisu tai joku muu ohjaava linjaava kirje.” [P3]

6 JOHTOPÄÄTÖKSET JA POHDINTA

Käyn tässä luvussa tiivistäen läpi tutkimuksen keskeisimpiä tuloksia ja annan niiden pohjalta kehi-
tysideoita. Pohdin myös tutkimuksen eettisyyttä ja luotettavuutta sekä arvioin omaa työskentelyäni
opinnäytetyöprosessin ajalta.

6.1 Johtopäätökset

Tutkimuksen tavoitteena oli saada vastauksia tutkimuskysymyksiini. Halusin siis tutkimuksessani
selvittää eri Sisä-Suomen poliisilaitoksen sektoreilla työskentelevien poliisimiesten kohtaamia
haasteita rikosperusteisessa ajokieltoprosessissa, prosessissa esiintyviä yleisiä virheitä, haastei-
den taustalla vaikuttavia tekijöitä, haasteiden merkitystä prosessin kannalta sekä löytää kehitysideoita
haasteiden ratkaisemiseksi. Neljän haastateltavan avulla sain monipuolisesti vastauksia esittä-
miini kysymyksiin.

Tuloksista voidaan tehdä johtopäätös, että Sisä-Suomen poliisilaitoksen ajokieltoprosesseissa il-
menee niin haasteita kuin hyviäkin asioita. Kaikki tutkimukseen osallistuneet haastateltavat tunnisti-
vat ajokieltoprosessiin liittyviä haasteita, toiset kuitenkin enemmän kuin toiset. Haastatteluista on
havaittavissa, että osa haasteista on poliisimiesten omasta toiminnasta riippumattomia seikkoja ku-
ten suuri työmäärä ja poliisin käytössä olevien järjestelmien kankeus. Yksittäisen poliisimiehen toi-
minnasta riippumattomana haasteena yksi haastateltava näki myös työntekijöiden suuren vaihtu-
vuuden rikostorjuntasektorilla. Haasteen aiheuttaa työpaikkaa vaihtaneilta poliisimiehiltä jäävät ri-
kosasiat, jotka jäävät muiden tutkijoiden hoidettavaksi. ”Perintöjutun” saaneen tutkijan tulee toki
itse huolehtia jutun tutkinnan ja ajokieltoasian loppuunsaattamisesta.

Haastateltavat nostivat esille myös sellaisia haasteita ja virheitä, jotka johtuvat laitoksella työskentelevien poliisimiesten omasta toiminnasta, kuten puutteellisista kirjauksista tai haluttomuudesta oppia ajo-oikeusasioita. Moni haastateltava oli sitä mieltä, että huono asenne liikenne rikoksia ja ajokieltoprosessia kohtaan henkilöityy kuitenkin melko pienelle joukolle poliisimiehiä. Haastatteluissa ajokieltoasioihin liittyvää tietämättömyyttä katsottiin asenteen lisäksi aiheuttavan paikoin riittämätön koulutus sekä yhden haastateltavan mukaan myös vähäinen palaute omasta työstä.

Kaikilla haastateltavilla oli ymmärrys alkutoimenpiteiden merkityksestä koko prosessin kannalta. Sen sijaan tietämys prosessista vaihteli haastateltavan työtehtävän mukaan. Ajokieltoprosessin ymmärtäminen vaatii joka osa-alueen ja vaiheen riittävää tuntemusta. Haastatteluista olikin havaittavissa, että esimerkiksi valvonta- ja hälytyssektorilla työskentelevällä poliisimiehellä oli prosessista huonompi käsitys verrattuna lupahallintosektorilla työskentelevään poliisimieheen. Valvonta- ja hälytyssektorilla työskentelevä poliisimiehen toimenpiteet sijoittuvat prosessin alkuun, eikä asia tule hänen käsittelynsä enää tämän jälkeen. Näin prosessin jatkoa ei tule seurattua myöhempien toimenpiteiden osalta. Sen sijaan lupahallintosektorilla työskentelevä poliisimies katsoo prosessia kokonaisuutena ja näkee tehdyt alku- ja esitutkintatoimenpiteet. Hänen työssään näkyy siis laajasti prosessin aikana tehdyt toimenpiteet ja käsitys niistä onkin siksi kattava.

Haastatteluissa nousi esille myös esimerkkejä ajokieltoprosessissa tapahtuvista virheistä. Osa haastateltavista kertoi, että asiakkaan ohjeistamisessa tapahtuu toisinaan virheitä, tai ohjeita annetaan liian vähän. Yksi haastateltava myös kertoi, että hänen kokemuksensa mukaan kaikilla poliisimiehillä ei ole ymmärrystä siitä, että ensisijainen välitön toimenpide on määrätä liikenne rikoksesta epäilty ajo-oikeuden haltija väliaikaiseen ajokieltoon. Tämä on etenkin ongelmallista sakkoasioissa, koska niitä ei lähtökohtaisesti enää käsitellä ajokiellon osalta uudestaan ennen lupahallintoa.

Yksi haastateltavista totesi, että kuten kaikessa poliisintyössä, tässäkin asiassa menetetty aika on kadotettu totuus. Puutteelliset kirjat ja prosessissa kuluva aika voivat aiheuttaa sen, että tietoa päätöksentekoon on vähän. Juuri riittämätön tieto päätöksentekoon nousi haastatteluista yhtenä haasteena. Riittämättömät alkutoimenpiteet voivat haitata esitutkinnan suorittamista tai määräaikaisten ajokieltopäätöksen tekemistä. Lupahallintosektorilla työskentelevä haastateltava korosti, että hän haluaa saada riittävästi tietoa ajokieltoasiasta ennen ajokieltopäätöksen tekemistä, koska toimenpiteellä on iso merkitys ajokieltoon määrättävään henkilöön. Haastateltava myös muistutti ajokieltoasioihin liittyvien toimenpiteiden tärkeydestä ja merkityksellisyydestä kansalaisen näkökulmasta. Ajo-oikeuden menettäminen saattaa tarkoittaa joillekin työn menetystä tai pakollisten arkipäiväisten asioiden vaikeutumista.

Ideoina prosessin kehittämiseen haastateltavat nostivat muun muassa koulutuksen ja yhteistyön lisäämisen sektoreiden ja muidenkin toimijoiden välillä. Sektoreiden välisen yhteistyön lisääminen

olisi haastatteluiden perusteella hyödyllistä ja tarpeellista ajokieltoprosessin kokonaisuuden ymmärtämiseksi, haasteiden ratkaisemiseksi ja virheiden välttämiseksi. Vaikka haastatteluissa nousi esille, että parannusta entiseen on jo tullut, toistui koulutuksen ja yhteistyön lisääminen haastatteluissa useaan kertaan. Yksi haastateltavista näki kehittämismahdollisuutena myös yhteiset koulutukset syyttäjän kanssa sekä tiiviimmän viestinvaihdon poliisilaitoksen viestinnän kanssa. Yhdessä haastattelussa nousi esille koulutuksen merkitys työtehtäviin myös siitä näkökulmasta, että kattavaa opetusta ajokieltoprosessin kulusta ei saada Poliisiammattikorkeakoulun opetuksessa. Etenkin lupahallintoon liittyvät toimenpiteet opetuksessa jäivät varsin vähäisen läpikäynnin varaan.

Johtopäätöksenä haastatteluista voidaan tehdä se, että kaikilla sektoreilla on omat haasteensa ja kehityskohteensa. Haasteet ovat erilaisia ja näin myös ratkaisujen tulee olla erilaisia. Yhtenä mahdollisuutena oman työskentelyn kehittämiseksi haastattelussa nähtiin rohkea työhön tarttuminen ja avun pyytäminen. Tämä pätee varmasti jokaisella sektorilla. Haastattelussa nousi esille myös tulevat muutokset ja jo käynnissä oleva projekti, joiden avulla voidaan saada helpotusta tämähetkisiin haasteisiin. Näitä olivat ajokorttilain muutokset, uusi ajokorttijärjestelmä ja Sisä-Suomen poliisilaitokselle perustettu Normi-ryhmä.

6.2 Pohdinta

6.2.1 Tutkimuksen luotettavuus

Tieteellisen toiminnan tulisi täyttää objektiivisuuden, toistettavuuden, julkisuuden, autonomisuuden, kriittisyyden, edistettävyyden ja itseään toistavuuden kriteerit. Tutkimusprosessi on kuitenkin altis virheille, jotka voivat johtua joko tutkijasta tai aineistosta. (Kananen 2015.) Haastatteluun vaikuttaa muun muassa aika, haastateltavan ikä ja haastattelijan ja haastateltavan välinen suhde (Ruusu- vuori & Tiittula 2005). Haastattelun luotettavuutta saattaa heikentää myös se, että haastateltavilla on taipumus antaa sosiaalisesti suotavia vastauksia ja halu esiintyä esimerkiksi paljon tietävänä (Hirsijärvi, Remes & Sajavaara 1997, 201.) Haastatteluun osallistuvien näkökulmat ovat harvoin identtisiä, joten näkökulmaerot on tärkeä ottaa huomioon aineistoa analysoitaessa (Ruusu- vuori & Tiittula 2005).

Tutkimusmenetelmänä työssäni toimineen laadullisen tutkimuksen tarkoituksena on ymmärtää ilmiötä, eikä sen ole tarkoitus tuottaa tilastollisesti yleistettävää tietoa. Kvalitatiivisessa tutkimuksessa aineistosta ei tehdä päätelmiä yleistettävyyttä ajatellen (Hirsijärvi, Remes & Sajavaara 1997, 177). Vaikka tutkimukseni tarkoituksena ei ole näin ollut tuottaa tilastollisesti yleistettäviä tuloksia, tutkimukseni luotettavuutta arvioitaessa on huomioitava, että isomman joukon haastatteleminen olisi lisännyt tutkimuksen luotettavuutta. Koska yhdeltä sektorilta haastateltiin ainoastaan yksi poliisimies, haastattelujen tulokset eivät todennäköisesti edusta jokaisen sektorilla työskentelevän näkemyksiä.

Työni luotettavuutta arvioitaessa on myös hyvä huomioida, että haastateltavilla on ollut osittain keskenään erilaiset kysymykset, koska heidän työtehtävänsä ovat keskenään huomattavan erilaiset. Valvonta- ja hälytyssektorilla [P1] ja rikostorjuntasektorilla [P2] työskentelevät poliisit vastasivat kysymyksiin pääosin oman kokemuksena kautta. Liikennesektorilla [P3] ja lupahallintosektorilla [P4] työskentelevät poliisit vastasivat kysymyksiin myös enemmän yleisellä tasolla, koska heidän työtehtäviensä vuoksi heillä oli laajempi näkemys prosessista ja kokonaisuudesta. Tuloksia tarkasteltaessa on myös hyvä huomioida, että lupahallintosektorin ollessa työssäni prosessin viimeisenä toimijana, sen toimintaa ei ole yhtä lailla pystytty arvioimaan muiden haastateltavien toimesta verrattuna esimerkiksi valvonta- ja hälytyssektorin toimintaan. Oikaisuvaatimuksia käsittelevän komisarion tai hallinto-oikeudessa valituksia käsittelevän virkamiehen haastattelu olisi voinut tuoda lisätietoa prosessin myöhemmissä vaiheissa esiintyvistä puutteista.

Ei ole olemassa puhdasta objektiivista tietoa, vaan kaikki tieto on siinä mielessä subjektiivista, että tutkija päättää tutkimusasetelmasta oman ymmärryksensä varassa. Tutkimustulokset eivät ole käytetystä havaintomenetelmästä tai käyttäjistä irrallisia. (Tuomi & Sarajärvi, 2002, 21.) Lähtöoletuksenani oli, että ajokieltoasioiden parissa työskentelevät henkilöt kohtaavat työssään prosessiin ja ajokieltoasioihin liittyviä haasteita. Oletus perustui omiin havaintoihini, joita tein työskennellessäni lupahallinnossa sekä keskusteluihin, joita olen käynyt ajo-oikeusasioiden parissa työskentelevien poliisimiesten kanssa. Tutkimuksen tekijänä minun oli oltava kuitenkin avoin myös sille mahdollisuudelle, että haasteita ei ole tai esiin nousseet haasteet eroavat omista havainnoistani.

Lähteinä olen käyttänyt suurelta osin lainsäädäntöä, hallituksen esityksiä, Poliisihallituksen ohjetta ja kirjallisuutta. Valitsin työhöni lähteitä sillä perusteella, että tiesin niiden olevan luotettavia. Tiettyjen nettiartikkeleiden tai uutisten sijaan pyrin aina etsimään alkuperäisen ja luotettavimman lähteen. Kaikki käyttämäni lähteet on merkitty tekstiin ja lähdeluetteloon.

6.2.2 Tutkimuksen eettisyys

Yleisten eettisten periaatteiden mukaisesti tutkimuksessa tulee kunnioittaa tutkittavien ihmisarvoa, yksityisyyttä, itsemääräämisoikeutta ja muita oikeuksia. Hyvin merkittävä yleinen eettinen periaate on myös välttää aiheuttamasta tutkittavina oleville ihmisille, yhteisöille ja muille tutkimuskohteille aiheutuvia merkittäviä riskejä, vahinkoja ja haittoja. (Vuori, Tutkimusetiikka ihmistieteissä. Luettu 4.2.2024.) Näitä eettisiä periaatteita pyrin noudattamaan opinnäytetyöhöni liittyvää tutkimusta tehdessäni. Tähän pyrin muun muassa perehtymällä tutkimuksen eettisyyteen ennen tutkimuksen suorittamista. Varmistin myös, että haastateltava tietää oikeutensa tutkimuksen aikana toimittamalla ennen haastattelua saatekirjeen ja keskustelemalla siinä mainituista asioista vielä ennen haastattelun aloittamista.

Eettisyyden osalta huomioin työssäni haastateltavien henkilöllisyyteen liittyvät asiat. Vaikka haastateltavien nimiä tai muita yksilöiviä tietoja ei julkaistakaan, on mahdollista, että jotkut ovat haastatteluistaan paremmin tunnistettavissa esimerkiksi työtehtävänsä vuoksi. Haastateltavan anonymiteettiin liittyvistä asioista keskustelin jokaisen haastateltavan kanssa haastattelutilaisuuden alussa. Vaitiolovelvollisuuteni vuoksi en paljastanut haastateltavien henkilöllisyyttä tutkimuksen ulkopuolisille henkilöille. Haastatteluista syntyneitä äänitteitä ja litterointiaineistoja säilytin omalla salasanalla suojatuilla laitteilla. Haastateltavilla oli myös mahdollisuus halutessaan tarkistaa haastatteluaineisto haastattelutilaisuuden jälkeen. Kaikki haastateltavat myös lukivat ja antoivat hyväksynnän opinnäytetyöni *Tulokset ja Johtopäätökset* -luvuista ennen työn lähettämistä arvioitavaksi.

Opinnäytetyön tein kokonaan omakustanteisesti. Hain myös opinnäytetyöhöni tutkimusluvan Sisä-Suomen poliisilaitokselta annettujen ohjeiden mukaisesti. Opinnäytetyölläni ei ole tilaajaa.

6.2.3 Kehitys- ja jatkotutkimusehdotukset

Pohtiessani kehitysehdotuksia työni tiimoilta vastaan tuli Pekka Järvisen 2008 kirjoittama kirja *Menestyvän työyhteisön pelisäännöt*. Järvinen kirjoittaa *Työyhteisön kantavat rakenteet* -kappaleessa seuraavasti: ”Jotta ihmiset voivat työyhteisössä toimia vastuullisesti ja tavoitteellisesti, pitää jokaisella olla selkeä käsitys omista ensisijaisista tehtävistään ja vastuistaan sekä toisen työtehtävistä ja vastuista”. Järvisen mukaan usein ongelmana on, että toisten töitä ei tunneta eikä tiedetä miten oman yksikön toiminta vaikuttaa toisten osastojen työhön tai prosessin myöhempisiin vaiheisiin. Järvinen itse näkee ratkaisuna työkierron, erilaiset tapaamiset ja uuden työntekijän hyvän perehdytyksen.

Mielestäni tämä on sovellettavissa hyvin poliisiin ja myös opinnäytetyöni aiheeseen. Haastatteluaineistosta tekemieni johtopäätösten ja oman näkemykseni mukaan prosessissa haasteita aiheuttaa se, ettei tunneta aina omia saati toisten töitä, eikä käsitys prosessin myöhemmistä vaiheista ole riittävä. Työkierron, yhteistyön lisääminen ja parempi koulutus ovat varmasti tavalliset parannusehdotukset poliisissa, mutta näen, että näillä asioilla voitaisiin parantaa myös ajokieltoprosessia. Työkiertojen avulla poliisimiehillä olisi mahdollisuus oppia ajokieltoasioihin liittyviä asioita eri prosessin vaiheissa ja nähdä muiden sektoreiden toimenpiteitä. Samalla poliisit saisivat myös näkökulmaa omaan varsinaiseen työtehtäväänsä. Ymmärrys omista toimenpiteistä ja vastuualueidensa rajoista voisi työkierron aikana selventyä. Toisaalta myös parempi tietämys eri työtehtävien haasteista voisi lisätä ymmärrystä eri sektoreilla toimivien poliisimiesten välillä ja parantaa yhteistyötä. Työkierrolla olevat ja olleet henkilöt voivat lisäksi opettaa ja auttaa muita.

Toinen kehitysideani ei liity suoranaisesti Sisä-Suomen poliisilaitoksen toimintaan, mutta näen sen kuitenkin olevan hyödyksi laitokselle. Oman ja yhden haastateltavan kokemuksen mukaan Poliisi-ammattikorkeakoulussa saatava koulutus etenkin poliisiin lupahallintoon liittyvistä toimenpiteistä on

melko suppea etenkin ajo-oikeusasioiden näkökulmasta. Oman kokemukseni mukaan poliisin eri koulutuksiin kuuluvissa työharjoitteluissa lupahallinnossa vietettävä aika on myös verrattaen lyhyt. Poliisin (AMK) -koulutuksen työharjoitteluun kuuluva jakso on yhden viikon mittainen ja sinä aikana tutustutaan lupahallinnon toimenpiteisiin laajasti. Yksittäisten asioiden oppimiselle ja sisäistämiseksi ei jää aikaa. Myös poliisin ali- ja päällystööpintoihin kuuluvassa työharjoittelussa hyvä lupahallintoon tutustuminen olisi tärkeää. Työsuhteeni aikana lupahallinnossa kävi eri poliisin harjoitteluissa olevia poliisimiehiä perehdytyksessä. Monet kokivat jakson tärkeäksi kokonaisuuden ymmärtämisen kannalta esimerkiksi ase- ja ajo-oikeusasioiden osalta. Oman näkemykseni mukaan koulutusta lupahallinnon toimenpiteistä ja harjoitteluajasta lupahallinnossa tulisi lisätä.

Oman pohdinnan ja haastatteluista saadun tiedon perusteella olen listannut alle muutamia mahdollisia jatkotutkimusideoita. Ajo-oikeus- ja ajokieltoasioista on tehty paljon opinnäytetöitä, mutta tutkittavaa varmasti löytyy edelleen. Mahdollisia aiheita jatkotutkimuksille ja kehittämistöille voisivat olla esimerkiksi:

- Ajokorttilain muutosten vaikutus ajokieltoasioiden käsittelyyn poliisissa.
- Opas kenttäpartioille ulkomaalaisten ajo-oikeuksien käsittelystä.
- Liikennerikosten käsittely poliisissa syyttäjän näkökulmasta.
- Ajokieltoasioiden käsittelyn laatu hallinto-oikeuden näkökulmasta.

6.3 Lopuksi

Tämän opinnäytetyön tekeminen on ollut minulle mieluista prosessi ja kiinnostus aihetta kohtaan auttoi työn tekemisessä huomattavasti. Myös oma kokemus työn tärkeydestä lisäsi motivaatiota työn tekemiseen entisestään. Erityisen mielenkiintoisena pidin haastatteluja ja niistä saadun aineiston analysoimista. Löysin helposti tutkimukseeni haastateltavat ja he olivat valmiita auttamaan tutkimuksen tekemisessä kertoen omia kokemuksiaan ja ajatuksiaan. Haluankin vielä kiittää kaikkia haastattelututkimukseeni osallistuneita.

Vaikka rikosperusteisiin ajokieltoihin liittyvät asiat olivat minulle jo entuudestaan jokseenkin tuttuja, opin tätä työtä tehdessäni uusia asioita. Oli mielenkiintoista ja hyödyllistä perehtyä esimerkiksi joihinkin hallituksen esityksiin ja kaivella lakipykälää lisää. Myös haastattelut paransivat käsitystäni aiheesta entisestään. Ainakin oman oppimisen näkökulmasta pidän työtäni hyödyllisenä, mutta toivon, että myös tämän työn lukijat voisivat oppia uutta ja saada lisää näkökulmia itselleen. Ajattelen, että prosessin parantamiseen on hyvät lähtökohdat ja paljon hyviä asioita on jo tapahtunut tai on parhaillaan tapahtumassa.

LÄHTEET

Oikeudelliset lähteet

Ajokorttilaki (AKL) 29.4.2011/386

Esitutkintalaki (ETL) 22.7.2011/805

Hallintolaki (HL) 6.6.2003/434

Hallituksen esitys 2010, Hallituksen esitys Eduskunnalle ajokorttilaiksi ja eräiksi siihen liittyviksi laeiksi. [HE 212/2010 - Hallituksen esitykset - FINLEX®](#) Luettu 28.01.2024.

Hallituksen esitys 2004. Hallituksen esitys Eduskunnalle laiksi tieliikennelain muuttamisesta. HE 104/2004. [HE 104/2004 - Hallituksen esitykset - FINLEX®](#) Luettu 28.01.2024.

Hallituksen esitys 2017. Hallituksen esitys Eduskunnalle tieliikennelaiksi ja eräiksi siihen liittyviksi laeiksi. [HE 180/2017 - Hallituksen esitykset - FINLEX®](#) Luettu 28.01.2024.

KKO:2023:11 [KKO:2023:11 - Korkeimman oikeuden ennakkopäätökset - FINLEX®](#) Luettu 4.2.2024.

Laki sakon ja rikesakon määräämisestä 27.08.2010/754

Poliisilaki (PolL) 22.7.2011/872

Rikoslaki (RL) 19.12.1889//39

Kirjalliset lähteet

Boucht, J. & Frände D. 2019: Suomen rikosoikeus: Rikosoikeuden yleisten oppien perusteet. Poliisiammattikorkeakoulun oppikirjat 29.

Hirsjärvi, S. & Hurme, H. 2008: Tutkimushaastattelu: Teemahaastattelun teoria ja käytäntö. Helsinki: Yliopistopaino.

Hirsjärvi, S. & Remes, P. & Sajavaara P. 2007: Tutki ja kirjoita. Helsinki, Otava. (13. osittain uudistettu painos)

Järvinen, P. 2008: Menestyvän työyhteisön pelisäännöt. WSOYpro.

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

Koskinen, I., Alasuutari, P. & Peltonen, T. 2005: Laadulliset menetelmät kauppatieteissä. Vastapaino. Tampere.

Lappi-Seppälä, T. 2002: Johdanto. Teoksessa: Rikosoikeus. Juva: WSOY Lakitieto Oy.

Pajunen, J. 2005: Poliisihallinnon sisäisen ohjauksen merkitys liikennevalvonnassa ja ajo-oikeuspäätöksissä. Turun yliopisto. Oikeustieteellinen tiedekunta. Tutkielma.

Ruusuvuori, J. & Tiittula, L. (toim.) 2005: Haastattelu. Tutkimus, tilanteet ja vuorovaikutus. Tampere: Vastapaino

Tuomi, J. & Sarajärvi, A. 2002: Laadullinen tutkimus ja sisällönanalyysi. Tammi. Helsinki.

Verkkolähteet

Haikansalo, A. & Korander, T. 2023: Poliisi (AMK) Opinnäytetyön ohje. Tampere. Poliisiammattikorkeakoulu. Luettavissa: [Poliisi \(AMK\) -opinnäytetyön ohje \(polamk.fi\)](https://polamk.fi) . Luettu 28.11.2023.

Juhila, K. Koodaaminen. Teoksessa Jaana Vuori (toim.) Laadullisen tutkimuksen verkkokäsikirja. Tampere: Yhteiskuntatieteellinen tietoaarkisto. Luettavissa: [Koodaaminen - Tietoaarkisto \(tuni.fi\)](https://tuni.fi) Luettu 4.2.2024.

Juhila, K. Laadullisen tutkimuksen ominaispiirteet. Teoksessa Jaana Vuori (toim.) Laadullisen tutkimuksen verkkokäsikirja. Tampere: Yhteiskuntatieteellinen tietoaarkisto. Luettavissa: [Laadullisen tutkimuksen ominaispiirteet - Tietoaarkisto \(tuni.fi\)](https://tuni.fi) Luettu 4.2.2024.

Juhila, K. Teemoittelu. Teoksessa Jaana Vuori (toim.) Laadullisen tutkimuksen verkkokäsikirja. Tampere: Yhteiskuntatieteellinen tietoaarkisto. Luettavissa: [Teemoittelu - Tietoaarkisto \(tuni.fi\)](https://tuni.fi) Luettu 4.2.2024.

Mettovaara, J. 2016, Eri litterointityyppien käyttötarkoitukset. Luettavissa: [Eri litterointityyppien käyttötarkoitukset - Spoken](https://spoken.fi) Luettu 28.11.2023

Poliisi.fi. Luettavissa: [Sisä-Suomen poliisilaitos - Poliisi](https://poliisi.fi). Luettu 23.1.2024.

Poliisihallitus 2020: POL-2019-10957. Rikosperusteisen ajokieltoasian käsittely. Luettavissa: [Rikosperusteisen ajokieltoasian käsittely \(poliisi.fi\)](https://poliisi.fi) Luettu 28.11.2023

Traficom, ajokortti-info. Geneven ja Wienin tieliikennesopimusvaltiot sekä EU- ja ETA-valtiot. Luettavissa: [Sopimusvaltiot_paivitetty_25082022.pdf \(ajokortti-info.fi\)](#) Luettu 26.01.2024

Vuori, Jaana. Tutkimusetiikka ihmistieteissä. Teoksessa Jaana Vuori (toim.) Laadullisen tutkimuksen verkkokäsikirja. Tampere: Yhteiskuntatieteellinen tietoarkisto. Luettavissa: [Tutkimusetiikka ihmistieteissä - Tietoarkisto \(tuni.fi\)](#) Luettu 4.2.2024.

LIITTEET

Liite 1 – Tiedote haastateltaville

Liite 2 – Sopimusvaltiot sekä EU- ja ETA-valtiot

LIITE 1. Tiedote haastateltaville

Hei,

Olen poliisiopiskelija Poliisiammattikorkeakoulusta ja teen (AMK) opinnäytetyötä, jonka haastattelututkimukseen pyydän teitä osallistumaan. Opinnäytetyöni aiheena on *Selvitys rikosperusteisen ajokieltoprosessin haasteista Sisä-Suomen poliisilaitoksella*. Työni tarkoitukseni on selvittää, millaisia haasteita eri sektoreilla työskentelevät poliisimiehet kohtaavat ajokieltoprosessin eri vaiheissa ja miten nuo haasteet vaikuttavat prosessiin kokonaisuudessaan. Pyrkimyksenäni on myös selvittää, mistä mahdolliset haasteet johtuvat ja miten näihin haasteisiin voitaisiin löytää ratkaisuja. Työleni on myönnetty Sisä-Suomen poliisilaitoksen puolesta tutkimuslupa 05.01.2024.

Toteutan tutkimuksen puolistrukturoituna teemahaastatteluna neljälle eri sektorilla työskentelevälle poliisimiehelle. Kriteerinä haastateltavalle on, että hän toimii tai on toiminut sellaisissa poliisin tehtävissä, joissa käsitellään rikosperusteisia ajokieltoasioita. Suoritan haastattelut Sisä-Suomen poliisilaitoksen Tampereen pääpoliisiasemalla. Äänitän/tallennan haastattelut tutkimuksen tekoa varten ja äänite litteroidaan.

Säilytän haastattelututkimuksilla kerätyn aineiston tietoturvallisesti salasanoin suojatussa laitteessa. Haastattelussa ei käsitellä varsinaisia henkilötietoja, eikä haastateltavan tarvitse kertoa nimeään, virkaikänsä tai muita yksilöiviä tietoja. Haastateltavilta tiedustellaan työtehtävää sekä tarkemmin sitä, millä tavalla heidän työssään käsitellään ajokieltoasioita. Minulla on vaitiolovelvollisuus haastateltavien henkilöllisyydestä, enkä näin paljasta niitä tutkimuksen ulkopuolisille henkilöille. Tutkimukseen osallistuminen on vapaaehtoista. Suostumuksen haastatteluun voi peruuttaa koska tahansa syytä kertomatta. Opinnäytetyön ohjaajillani voi olla pääsy aineistoon opinnäytetyön ohjaamista ja tarkastamista varten.

Haastateltavalla on mahdollisuus tarkistaa haastattelumateriaali tilaisuuden jälkeen. Äänitteet ja litteraatit tuhoaan asianmukaisesti opinnäytetyön valmistuttua. Opinnäytetyö julkaistaan Theseuksen avoimissa lähteissä.

Vastaan mielelläni mahdollisiin mieltä askarruttaviin kysymyksiin.

Yhteistyöterveisin

Ilona Perttula

LIITE 2. Sopimusvaltiot sekä EU- ja ETA-valtiot

Sopimusvaltiot + Hong Kong, Macao, Taiwan

Taulukko päivitetty 25.8.2022

Albania	Guatemala	Macao	Serbia
Algeria	Haiti	Madagaskar	Seychellit
Arabiemiirien liitto /Yhdistyneet arabiemiirikunnat	Honduras	Malawi	Sierra Leone
Argentiina	Hong Kong	Malesia	Singapore
Armenia	Intia	Mali	Sri Lanka
Australia	Irak	Marokko	Sveitsi
Azerbaidžan	Iran	Moldova	Syyria
Bahama	Israel	Monaco	Tadžikistan
Bahrain	Jamaika	Mongolia	Taiwan (Kiinan tasavalta)
Bangladesh	Japani	Montenegro	Thaimaa
Barbados	Jordania	Myanmar	Togo
Benin	Jugoslavia	Namibia	Trinidad ja Tobago
Bosnia-Hertsegovina	Kambodža	Niger	Tunisia
Botswana	Kanada	Nigeria	Turkki
Brasilia	Kap Verde	Norsunluurannikko	Turkmenistan
Brunei Darussalam	Kazakstan	Oman	Uganda
Burkina Faso	Kenia	Pakistan	Ukraina
Chile	Keski-Afrikan tasavalta	Palestiinalaisvaltio	Uruguay
Dominikaaninen tasavalta	Kirgisia	Papua-Uusi-Guinea	USA (Amerikan yhdysvallat)
Ecuador	Kongon demokraattinen tasavalta	Paraguay	Uusi-Seelanti
Egypti	Kongo, tasavalta	Peru	Uzbekistan
Etelä-Afrikka	Korea, tasavalta	Pohjois-Makedonia	Valkovenäjä
Etiopia (uusi)	Kuuba	Pyhä istuin (Vatikaanin kaupunkivaltio)	Venezuelan bolivariaaninen tasavalta
Fidži	Kuwait	Qatar	Venäjä
Filippiinit	Laosin demokraattinen kansantasavalta	Ruanda	Vietnam
Georgia	Lesotho	San Marino	Yhdistynyt kuningaskunta UK (Iso-Britannia,
Ghana	Libanon	Saudi-Arabia	Pohjois-Irlanti, Gibraltar + muut Iso-Britannian
Guayana	Liberia	Senegal	alusmaat)
			Zimbabwe

EU- ja ETA-valtiot

Alankomaat
Belgia
Bulgaria
Espanja
Irlanti
Islanti
Italia
Itävalta
Kreikka
Kroatia
Kypros
Latvia
Liechtenstein
Liettua
Luxemburg
Malta
Norja
Portugali
Puola
Ranska
Romania
Ruotsi
Saksa
Slovakia
Slovenia
Suomi
Tanska
Tšekki
Unkari
Viro

Sopimusvaltiot sekä EU- ja ETA-valtiot (Kuva: [Sopimusvaltiot päivitetty 25082022.pdf \(ajokortti-info.fi\)](#) Luettu 26.01.2024