

Lasse Lehmuskoski

**ROBOTTIAUTOT JA AUTOILUN  
RAJOITTAMINEN**  
Milliläinen kannanotto

Yhteiskuntatieteiden tiedekunta  
Kandidaatintutkielma  
Helmikuu 2020

# TIIVISTELMÄ

Lasse Lehmoskoski: Robottiautot ja autoilun rajoittaminen  
Kandidaatintutkielma  
Tampereen yliopisto  
Filosofian tutkinto-ohjelma  
Helmikuu 2020

---

Tämän tutkielman tarkoituksena oli pohtia, miten John Stuart Millin (1806–1873) muotoilema niin kutsuttu vahinkoperiaate suhtautuu autoilun rajoitukseen tilanteessa, jossa robottiautot ovat ihmisiä turvallisempia liikenteessä. Tarkoituksena oli myös selvittää vuoden 2019 eduskuntavaaleissa kansanedustajiksi valittujen henkilöiden näkemyksiä autoilun rajoittamiseen. Pyrkimyksenä oli hyödyntää kansanedustajien antamia vastauksia ja perusteluja siten, että niistä muodostui se sisältö, jota Millin filosofiasta käsin tarkasteltiin.

Tutkielman aineistona toimi Helsingin Sanomien vaalikoneen väittämän “[o]n oikein rajoittaa ihmisten autoilua, jos robottiautot ovat liikenteessä turvallisempia” vastaukset perusteluineen. Tutkimusmetodina käytettiin niin laadullisia kuin määrällisiäkin menetelmiä, mutta tutkielman pääpainona on kuitenkin Millin filosofia sekä sen yhteiskuntafilosofinen soveltaminen ja arviointi.

Autoilun rajoitusta vastustettiin enemmän kuin puollettiin. Kantoja oli perusteltu kattavasti, mutta mitä vahvemmin vastaaja jotain mieltä oli, sitä epätodennäköisemmin kanta oli perusteltu. Rajoitusta vastustettiin vetoamalla muun muassa markkinamekanismeihin, tasa-arvoon, ympäristöön sekä ihmisten oikeuteen ja vapauteen. Rajoitusta taas puollettiin turvallisuuden perustuen sekä kiistämällä autoilu ihmis- tai perusoikeutena. Annetuista perusteluista noin puolet koski väitteen varsinaista sisältöä toisen puoliskon liittyessä ennemminkin väitteen mielekkyyteen ja ajankohtaisuuteen.

Tutkielman johtopäätöksenä voidaan esittää, että Millin vahinkoperiaatteen soveltaminen on käypä lähtökohta myös nykypäivän yhteiskunnallisten ongelmien tarkasteluun ja normatiivisten väitteiden muodostamiseen. Vahinkoperiaatteen valossa on mahdollista argumentoida, että ainakin osa autoilun rajoitusta vastaan esitetyistä perusteluista olisi syytä hylätä ja osa perusteluista tulisi hyväksyä vain varauksin.

Avainsanat: Robottiautot, John Stuart Mill, vahinkoperiaate, yhteiskuntafilosofia, tekoäly

## SISÄLLYS

1 JOHDANTO .....	4
2 TUTKIELMAN TEOREETTISET JA METODOLOGISET LÄHTÖKOHDAT .....	5
2.1 Tutkielman tarkoitus, tavoite ja rajaus .....	5
2.2 John Stuart Mill .....	6
2.3 Robottiautot .....	8
2.4 Tutkielman määrällinen aineisto .....	9
2.5 Tutkielman laadullinen aineisto.....	11
2.6 Rationaalinen rekonstruktio.....	11
3 VAALIKONEEN TULOKSET .....	12
3.1 Vaalikoneen väittäjä ja otoksen edustavuus .....	12
3.2 Vastausten jakaumat .....	13
3.3 Vastausten perustelut.....	15
3.3.1 Perustelut rajoitusta vastaan .....	15
3.3.2 Perustelut rajoituksen puolesta.....	17
4 MILLIN PERIAATTEIDEN SOVELTAMINEN .....	18
4.1 Markkinat, tasa-arvo ja ympäristö .....	18
4.2 Oikeus ja vapaus.....	20
5 POHDINTA .....	24
LÄHTEET .....	28

## 1 JOHDANTO

“On oikein rajoittaa ihmisten autoilua, jos robottiautot ovat liikenteessä turvallisempia” esitti Helsingin Sanomien vuoden 2019 eduskuntavaaleja varten tehdyn vaalikoneen väittämä numero 19. Väittämä ei ole ihan tuulesta temmattu, sillä liikenteessä kuolee maailmanlaajuisesti vuosittain yli miljoona ihmistä ja liikennekuolemat ovat kahdeksanneksi yleisin kuolinsyy (World Health Organization, 2018). Suomen tasolla luvut ovat hieman maltillisempia – vuonna 2017 reilussa kahdessa tuhanessa onnettomuudessa kuoli 161 henkilöä ja näistä 23 oli kevyen liikenteen käyttäjiä (Liikennevirasto, 2017). Liikenneonnettomuuksien syynä on usein inhimillinen tekijä eli kuljettajan tekemä virhe tai virhearviointi (Liikenneturva, 2014). Näin ollen on varsin luontevaa, että tekoälystä ja robottiautoista toivotaan helpotusta ja ratkaisua liikennevahinkoihin. Nämä ratkaisut tuovat mukanaan kuitenkin uudenlaisia haasteita, sillä teknologian kehittyessä ja sen muokatessa yhteiskuntaa ihmisten on otettava uusiin ilmiöihin normatiivisia kannanottoja.

John Stuart Millin (1806–1873) muotoilema niin kutsuttu vahinkoperiaate on yksi mahdollinen lähtökohta normatiivisten väitteiden esittämiselle ja ongelmien arvioinnille. Mill oli 1800-luvun englantilainen filosofi, joka tunnetaan muun muassa yksilönoikeuksia puolustavana liberaalina ja utilitaristina. Hänen *Vapaudesta*-teoksensa pyrkimyksenä oli tutkia yhteiskunnan vallan rajoja ja luonnetta yhteiskunnan käyttäessä valtaansa kansalaisen yli.

Tämän tutkielman tarkoituksena on tutkia, miten Millin vahinkoperiaate suhtautuu autoilun rajoitukseen robottiauton ollessa ihmistä turvallisempi liikenteessä. Tutkielma jakautuu kolmeen osaan. Ensimmäisessä osassa käyn läpi tutkielman teoreettiset ja metodologiset lähtökohdat. Toisessa osassa esittelen vaalikoneen vastauksista suorat prosentuaaliset jakaumat sekä kansanedustajien antamia perusteluja teemoitellusti. Kolmannessa ja tärkeimmässä osassa käsittelen John Stuart Millin filosofiaa ja tarkastelen, miten sitä voitaisiin soveltaa vaalikoneen väittämässä esitettyihin näkemyksiin ja perusteluihin.

Tutkimustuloksena voin todeta, että annetuissa vastauksissa ja perusteluissa autoilun rajoitusta vastustettiin enemmän kuin puollettiin. Rajoitusta vastustettiin vetoamalla muun muassa markkinamekanismien itseohjautuvuuteen, tasa-arvon ja ympäristön kannalta negatiivisiin ulkoisvaikutuksiin, sekä ihmisoikeuksiin ja vapauteen. Rajoitusta taas puollettiin turvallisuuden perustuen sekä kiistämällä autoilu ihmis- tai perusoikeutena. Annetuista perusteluista noin puolet koski väitteen varsinaista sisältöä ja noin puolet koski väitteen mielekkyyttä tai ajankohtaisuutta. Kantoja oli perusteltu

kattavasti (70%), mutta mitä vahvemmin vastaaja jotain mieltä oli, sitä epätodennäköisemmin kanta oli perusteltu.

Tutkielman johtopäätöksenä esitän, että Millin periaatteiden soveltaminen on toimiva lähtökohta myös nykypäivän yhteiskunnallisiin kysymyksiin. Vahinkoperiaatteen mukaisesti voi argumentoida, että ainakin osa rajoitusta vastaan esitetyistä perusteluista olisi syytä hylätä ja osa hyväksyä vain varauksin.

## 2 TUTKIELMAN TEOREETTISET JA METODOLOGISET LÄHTÖKOHDAT

### 2.1 Tutkielman tarkoitus, tavoite ja rajaus

Tämän tutkielman tarkoituksena on pohtia, miten Millin muotoilema vahinkoperiaate suhtautuu autoilun rajoitukseen robottiauton ollessa ihmistä turvallisempi liikenteessä. Tätä tarkoitusta varten keräsin aineistoksi vastaukset ja perustelut kansanedustajiksi vuoden 2019 eduskuntavaaleissa valittujen ehdokkaiden vastauksista Helsingin Sanomien vaalikoneen väittämään “[o]n oikein rajoittaa ihmisten autoilua, jos robottiautot ovat liikenteessä turvallisempia”. Tarkoituksena on analysoida väitteen tueksi esitettyjä perusteluja sekä arvioida niitä Millin vahinkoperiaatteen valossa. Tutkielman tutkimuskysymykset ovat seuraavanlaiset:

1. Miten kansanedustajiksi valitut henkilöt olivat vastanneet vaalikoneen väittämään?
2. Millaisia perusteluja kantojen puolesta oli esitetty?
3. Miten John Stuart Millin vahinkoperiaate suhtautuu esitettyihin perusteluihin?

Tutkimuskysymykset eivät ole tutkielman kannalta tärkeysjärjestyksessä, vaan siinä järjestyksessä kuin niihin saadaan vastaus tutkielman edetessä. Kahta ensimmäistä tutkimuskysymystä voidaan pitää jonkinlaisina apukysymyksinä – niiden rooli on sekä johdatella aiheeseen että antaa Millin vahinkoperiaatteen soveltamiselle materiaalia. Vaalikoneen vastaukset eivät todennäköisesti edusta sofistikoituneinta filosofista keskustelua, mutta sen valinnalle tämän tutkielman lähtökohdaksi voidaan kuitenkin esittää joitain perusteluja. Ensinnäkin eduskunta käyttää Suomessa lainsäädäntövaltaa ja eduskunnan täysistunnot ovat keskeinen osa ajankohtaista poliittista keskustelua, joten kansanedustajien kannanotot voivat olla itsessään kiinnostavia ja käytännöllisesti merkittäviä. Toisekseen tämän

tutkielman tutkimusongelmat eivät olisi käsittääkseni asettuneet hyvin mihinkään jo käynnissä olevaan filosofiseen keskusteluun. Yksilönvapauksista ja niiden rajoittamisesta on toki löydettävissä paljon akateemista keskustelua, mutta juuri tämän tutkielman aiheeseen liittyvä keskustelu vielä puuttuu. Tein siis tietoisesti valinnan sopivuuden ja filosofisen syvyyden välillä ja tällä kertaa päädyin painottamaan ensiksi mainittua. Tämä valinta palvelee myös heitä, jotka ovat aiheesta kiinnostuneita, mutta eivät ole tottuneita filosofiseen keskusteluun.

Tutkielman tavoitteena on selvittää, miten kysymys autoilun rajoittamisesta pitäisi Millin vahinkoperiaatteen mukaisesti ratkaista. Lisäksi tavoitteena on tarkastella, miten lainsäädäntövaltaa käyttävä eduskunta suhtautuu ihmisten autoilun rajoittamiseen. Motivaationa viimeksi mainittuun on myös se, että vastauksen voidaan ajatella antavan tietoa heidän suhtautumisestaan julkisen vallan käyttöön sekä ihmisen vapauden rajoituksiin yleisestikin. Tavoitteena on lisäksi arvioida, miten Millin 1800-luvulla muotoiltu vahinkoperiaate soveltuu nykyaikaisten eettisten kysymysten arviointiin, joten valmis tutkielma antaa tietoa periaatteen soveltamisesta käytännön ongelmiin. Jos periaate soveltuu nykyaikaisten ongelmien käsittelyyn, voidaan tämän tutkielman hyötynä pitää muun ohessa sitä, että se tarjoaa yhden esimerkin tällaiseen yhteiskuntafilosofiseen soveltamiseen.

Yhteiskuntafilosofia keskittyy niihin filosofisiin kysymyksiin, jotka koskevat yhteiskuntaa ja ihmisten kollektiivista toimintaa. Yleensä yhteiskuntafilosofiset kysymyksenasettelut ovat normatiivisia eli huomio kiinnittyy siihen, miten tietyt yhteiskunnalliset ratkaisut pitäisi tehdä – erotuksena siitä, miten ne on todellisuudessa tehty. (Räikkä, 2018, s. 7.) Koska tämä tutkielma painottuu yhteiskuntafilosofiaan ja normatiivisiin kysymyksiin, rajaan oikeusdogmaattisen tutkimuksen tämän työn ulkopuolelle. Toisin sanoen, en lainkaan ota tutkielmassani huomioon sitä, miten nykyiset voimassa olevat oikeusnormit suhtautuvat mahdolliseen autoilun rajoitukseen. En myöskään kiinnitä huomiota siihen, minkälaisia lainsäädännöllisiä muutoksia robottiautojen käyttöönotto tai autoilun rajoitusten asettaminen vaatisivat. Sen sijaan huomioni kohdistuu siihen, miten kysymys autoilun rajoituksesta pitäisi Millin periaatteiden mukaisesti ratkaista.

## 2.2 John Stuart Mill

John Stuart Mill (1806–1873) oli 1800-luvun vaikutusvaltaisin englanninkielinen filosofi, jonka teoksiin kuuluvat esimerkiksi *Vapaudesta* (*On Liberty*, 1859), *Naisen Asema* (*The Subjection of Women*, 1869) ja *Utilitarismi* (*Utilitarianism*, 1861). Hänet tunnetaan muun muassa yksilön oikeuksia puolustavana liberaalina, luonnontieteilijänä, utilitaristina ja loogikkona. (Macleod, 2018.)

Mill poikkesi sekä aikalaisistaan että edeltäjistään. Siinä missä esimerkiksi Thomas Hobbes (1588–1679) tai John Locke (1632–1704) vetosivat luonnonoikeuksiin (natural rights) ja Jeremy Bentham (1748–1832) klassisen utilitarismin periaatteiden mukaisesti vetosi suurimpaan mahdolliseen hyödyn määrään, niin Mill ikään kuin yhdisti nämä kannat ja esitti, että yksilölliset oikeudet ja vapaus koituvat lopulta ihmiskunnalle kaikista suurimmaksi hyödyksi. Toisin kuin Bentham, Mill ei tyytynyt lyhytjänteiseen hyödyn maksimointiin, vaan hänen mukaansa hyöty pitää ymmärtää laajassa mittakaavassa perustuen kehittyvien ihmisten pysyviin intresseihin. (Kors, 2011, s. 2.) Bentham oli Millin isän, James Millin, opettaja ja kollega sekä tärkeä vaikuttaja Millin filosofiaan. Mill alkoi kuitenkin suhtautua kielteisesti Benthamin filosofiaan, koska tämä korosti Millin mukaan liikaa ihmisen yksilökeskeisiä taipumuksia. Mill jatkoi silti Benthamin viitoittamalla utilitarismin tiellä, vaikka hän hylkäsikin Benthamin ihmiskäsityksen. (Saastamoinen, 2000, s. 126.)

Mill kirjoitti teoksensa noin 150 vuotta sitten, joten lukija saattaa jo pohtia, mitä Millillä voisi olla sanottavaa robottiautoista. Mill kertoo *Vapaudesta*-teoksen johdantoluvussa, että kirjan yhtenä pyrkimyksenä oli käsitellä yhteiskunnan vallan luonnetta ja rajoja yhteiskunnan käyttäessä valtaansa yksilöön (Mill, 1982, s. 9). Yksilönvapaus on yhteiskuntafilosofisesti edelleenkin ajankohtainen tema, joten niin on myös Millin teos, vaikka siinä ei suoraan robottiautoja käsitelläkään. *Vapaudesta*-teoksen esipuheessa kirjan suomentanut Reima T.A. Luoto (1982, s. 8) toteaa, että Millin ajatukset vaikuttivat monien puolueiden ohjelmiin ja löysivät tiensä myös monien valtioiden perustuslakeihin. Myös Suomen nykyisestä lainsäädännöstä löytyy viitteitä Millin filosofiasta. Esimerkiksi perustuslaissa säädetään, että “[h]enkilökohtaiseen koskemattomuuteen ei saa puuttua eikä vapautta riistää mielivaltaisesti eikä ilman laissa säädettyä perustetta” (Suomen perustuslaki 731/1999) ja rikoslaissa määritellään yksi tällainen laissa säädetty vastuuvapausperuste nimeltä pakkotila, jonka mukaan:

[O]ikeudellisesti suojattua etua uhkaavan välittömän ja pakottavan vaaran torjumiseksi tarpeellinen teko on pakkotilatekona sallittu, jos teko on kokonaisuutena arvioiden puolustettava, kun otetaan huomioon pelastettavan edun ja teolla aiheutetun vahingon ja haitan laatu ja suuruus, vaaran alkuperä sekä muut olosuhteet [...] tekijä on kuitenkin rangaistusvastuusta vapaa, jos tekijältä ei kohtuudella olisi voinut vaatia muunlaista suhtautumista, kun otetaan huomioon pelastettavan edun tärkeys, tilanteen yllätyksellisyys ja pakottavuus sekä muut seikat. (Rikoslaki 39/1889, 4:5)

Yllä mainitussa lainkohdassa voidaan nähdä yhtymäkohta Millin ajatteluun. Molemmissa on taustalla ajatus ihmisten vapaudesta, mutta myös siitä, että tietyin edellytyksin yllättävässä ja pakottavassa tilanteessa ihmisten vapautteen on sallittua puuttua ilman pelkoa rangaistuksesta. Tapauksissa on

oleellista nimenomaan niiden yllättävyys ja pakottavuus, jotka sulkevat pois pakkokeinot pitkällä aikavälillä. Tällöin jäljelle jää vain neuvominen ja varoittaminen:

Jos valtion virkamies tai kuka hyvänsä näkee jonkun ihmisen yrittävän yli sillan, jonka he tietävät olevan epävarman, eikä ole vähääkään aikaa varottaa häntä vaarasta, saavat he tarttua häneen ja palauttaa hänet, mitenkään oikeastaan loukkaamatta vapautta; sillä vapaus on siinä, että saa tehdä mitä haluaa, eikä hän halunne pudota jokeen. Jollei taas onnettomuus ole varma, vaan ainoastaan pelättävä, voi ihminen itse uskaltaa vaaraan: tässä tapauksessa siis tulee häntä, minun ymmärtääkseni, ainoastaan varoittaa vaarasta, ei pakolla estää siihen menemästä. (Mill, 1982, s. 100.)

Millin ajatusten vaikutuksesta lainsäädäntöön löytyy varmasti useita muitakin esimerkkejä, mutta niiden etsiminen ja analysointi ei ole tämän tutkielman kannalta tarpeenmukaista. Annetuista esimerkeistä huolimatta tarkoituksenani ei ole vedota Milliin auktoriteettina, vaan antaa alustava oikeutus Millin valinnalle tähän tarkasteluun. Argumentteja on aina arvioitava pelkästään argumenttien meriittien pohjalta ja näin ajatteli myös sananvapautta puolustanut Mill, joka kehotti ihmisiä aina argumentoimaan kantojensa puolesta – vaikka olisi kuinka varma omasta erehtymättömyydestään (katso esimerkiksi *Vapaudesta*-teoksen toinen luku *Ajattelun ja keskustelun vapaudesta*). Millin filosofiaan palataan tarkemmin luvussa neljä.

### 2.3 Robottiautot

Yhdysvaltalainen autoalan standardisointijärjestö SAE luokittelee autot automaation asteen mukaisesti kuudelle eri tasolle. Tasolla nolla autossa ei ole lainkaan automaatiota ja tasolla viisi auto on täysin automatisoitu. Väliin mahtuu vaihtoehtoja, joissa toimintoja on vain osin automatisoitu. Esimerkiksi tasolla kolme autossa on valmius automaattiseen kiihdyttämiseen jarruttamiseen ja kääntämiseen sekä ympäristön tarkkailuun, mutta auto ei selviä monimutkaisemmassa ympäristössä. Tällöin se “pyytää” ihmistä ottamaan auton hallintaansa esimerkiksi kaupunkiympäristössä. Korkeamman automaation luokan autoissa auto hoitaa kaikki tehtävät, eikä ihmiselle ole jätetty edes mahdollisuutta ottaa autoa hallintaansa. (Automated driving, 2014.) Tässä tutkielmassa en ota tehtäväkseni selvittää, onko korkeamman automaation luokan autoja tulossa lähivuosina kuluttajien saataville. Tästä huolimatta, eettisten kysymysten pohtiminen on hyvä aloittaa ajoissa.

On vaikea arvioida, minkä tason robottiauto vaalikoneen väittämän tekijällä tai vastaajilla on ollut mielessään. Tämän tutkielman kannalta asia ei kuitenkaan ole kovin merkittävä, koska samanlaisia



perusteluja käytetään oletettavasti niin osittaiseen kuin laajempaankin rajoitukseen. Ongelma on lisäksi varsin tavanomainen määrälliselle kyselytutkimukselle, jossa väärinymmärryksiä on vaikea kontrolloida ja vastausten käyttäjä ei voi olla varma myöskään siitä, ovatko vastaajat pyrkineet vastaamaan huolellisesti (Hirsjärvi, Remes & Sajavaara, 1997, s. 191).

Useat robottiautoja käsittelevät artikkelit keskittyvät siihen, miten autot pitäisi ohjelmoida toimimaan tietyissä ongelmatilanteissa: olisiko parempi tappaa kaksi kyydissä olevaa henkilöä vai kaksi jalankulkijaa, pitäisikö säästää yhden henkilön vai yhden eläimen henki, pitäisikö jarrujen pettäessä törmätä seinään vai jatkaa suoraan? (Fleetwood, 2017.) Nämä ovat mielenkiintoisia ja ongelmallisia kysymyksiä, jotka todennäköisesti pitää ratkaista etukäteen. Näiden niin kutsuttujen “trolley-ongelmien” käsittelemisen jätän kuitenkin tämän tutkielman ulkopuolelle.

Toinen kiinnostuksen kohde tekoälytutkimuksessa on ollut vastuukysymykset. Toisin sanoen, kenellä on viime kädessä vastuu, jos jotain tapahtuu: robottiauton omistajalla, robottiauton valmistajalla vai robottiauton liikenteeseen hyväksyneellä viranomaisella? Vai voisiko robottiauto itse olla oikeussubjekti ja kantaa asiasta vastuun? (Hevelke & Nida-Rümelin, 2015.) Nämäkin ovat mielenkiintoisia ja mahdollisesti etukäteen ratkaistavia kysymyksiä, mutta myöskään näitä en käsittele tässä tutkielmassa.

## **2.4 Tutkielman määrällinen aineisto**

Määrällisessä tutkimuksessa tietoa tarkastellaan numeerisesti ja pyrkimyksenä on vastata kysymyksiin kuten kuinka moni, kuinka paljon, tai kuinka usein (Vilkkä, 2007, s. 13–14). Helsingin Sanomat oli tehnyt vaalikoneen vuoden 2019 eduskuntavaaleja varten ja tässä tutkielmassa käsitellään kyseisen vaalikoneen väittämää numero 19, joka käytti 5-portaista Likertin asteikkoa. (Kuvio 1).

## On oikein rajoittaa ihmisten autoilua, jos robottiautot ovat liikenteessä turvallisempia.



*"Kansalaisen liikkumisen vapaus esim autoillen on perusoikeus"*

KUVIO 1. Vaalikoneen väittämä numero 19 (Vaalikone, 2019)

Eduskuntaan pyrki kevään 2019 vaaleissa noin 2500 ehdokasta, mutta tämän tutkielman perusjoukko (N=200) muodostuu ainoastaan eduskuntaan valituista kansanedustajista. Heistä 194 oli vastannut Helsingin Sanomien vaalikoneeseen, joten aineiston edustavuus on hyvä. Aineisto tallennettiin Helsingin Sanomien internetsivuilta ensiksi manuaalisesti Microsoft Exceliin ja sieltä edelleen IBM SPSS Statisticsiin, joka on tilastotieteelliseen analyysiin tarkoitettu tietokoneohjelmisto. Tutkielmaa varten kerättyä aineistoa ei ole tarkoitus säilyttää enää tutkielman valmistumisen jälkeen.

Koska tämän tutkielman pääpaino ei ole määrällisessä tutkimuksessa, otin aineistoon mukaan vain yhden väittämän vaalikoneesta. Lisäksi tutkin ainoastaan väittämän vastausten jakautumista puolueittain, enkä tee testejä esimerkiksi siitä, oliko kansanedustajan iällä, sukupuolella, asuinpaikalla, koulutustasolla, vaalipiirillä tai millään muullakaan niin kutsutulla taustamuuttujalla yhteyttä annettuihin vastauksiin. Myöskään yksittäisten kansanedustajien vastaukset eivät ole tämän tutkielman näkökulmasta kiinnostava seikka, joten en esitä heidän vastauksiaan yksilötasolla.

Luvussa kolme esittelen väittämän vastausten suorat jakaumat. Tein myös annettujen perustelujen pohjalta binaarisen apumuuttujan "oliko vastaus perusteltu" ja esitän tästäkin suorat jakaumat. Lisäksi tein varsinaisen väittämän ja äsken mainitun apumuuttujan välillä ristiin vertailua ja tutkin, missä määrin eri kantoja oli perusteltu. Suorien jakaumien erojen tilastollisen merkitsevyyden tarkistin Kruskal-Wallis-testillä, joka on sopiva testi tutkimaan, onko kahden tai useamman riippumattoman ryhmän välillä tilastollisesti merkitsevää eroa riippuvan ordinaaliasteikollisen muuttujan suhteen (Kruskal-Wallis H Test using SPSS Statistics). Riippumaton ryhmä on tässä tapauksessa siis puolue ja ordinaali- eli järjestysasteikollinen muuttuja on vaalikoneen väittämän jakaumat. Kyseessä on järjestysasteikollinen, eikä välimatka-asteikollinen muuttuja, koska keskimmäisenä vaihtoehtona ei ole

“en samaa enkä eri mieltä”, vaan “en osaa sanoa”. Mainittakoon tässä kohtaa lisäksi, että usein kyselylomaketutkimuksissa “en osaa sanoa” -vaihtoehto on sijoitettu varsinaisen asteikon ulkopuolelle. Koska vaalikoneen väittämässä se oli kuitenkin sijoitettu asteikon keskelle, käsittelen tässä tutkielmassa kyseistä vastausvaihtoehtoa siten, että se on järjestysasteikon keskimmaisella paikalla.

Vaalikoneet ovat Suomessa suosittuja, ja niitä käyttää noin puolet suomalaisista. Vaalikoneet eivät ole pelkkää viihdettä, sillä Tilastokeskuksen mukaan yli puolet eduskuntavaaleissa äänestäneistä koki, että vaalikone oli vaikuttanut paljon tai jonkin verran ehdokkaan valintaan (Suomen virallinen tilasto, 2019a). Joku epäileväinen voisi siis esittää, että vaalikoneiden vastaukset eivät välttämättä edusta harkittuja kantoja, vaan niiden tarkoituksena on lähinnä saada ehdokkaalle uusia äänestäjiä tai muuten välttää äänestäjien menettäminen. En kuitenkaan lähde arvailemaan, että ehdokkaat olisivat jollain tapaa “taktikoineet” vastauksissaan, vaan yksinkertaisesti oletan, että vastaukset heijastavat sitä, mitä he todellisuudessa asiasta ajattelevat. Mainittakoon lisäksi, että sama ongelma koskee tietysti enemmän tai vähemmän kaikkea muutakin empiiristä tutkimusta, jossa aineistoa on kerätty kyselylomakkeilla tai haastatteluilla. Tästä huolimatta on varsin tavanomaista, että näissä tutkimuksissa tuloksia raportoidaan siten että “vastaajien mielestä X” eikä niin, että “vastaajat antoivat vastauksissaan ymmärtää, että heidän mielestään X”.

## **2.5 Tutkielman laadullinen aineisto**

Vaalikoneen väittämää oli saanut perustella vapaamuotoisella sanallisella vastauksella. Keräsin perustelut erilliseen tekstitiedostoon ja tein niille kevyehkön aineistolähtöisen teemoittelun. Teemoittelu tehdään yleensä aineistolähtöisesti ja se sopii menetelmäksi silloin, kun tarkoituksena on etsiä aineistosta vastauksia yhdistäviä tekijöitä (Saaranen-Kauppinen & Puusniekka, 2006). Näihin perusteluihin palataan tarkemmin luvussa kolme.

## **2.6 Rationaalinen rekonstruktio**

Rationaalisen rekonstruktion menetelmällä pyritään tuomaan menneisyyden filosofit mukaan keskustelemaan nykypäivän ongelmista ja muista aiheista. Historiallinen rekonstruktio eli menneiden oppien tai ajattelutapojen ymmärtäminen ja käsittely niiden syntyhistorian ja kontekstin näkökulmasta voidaan nähdä rationaalisen rekonstruktion ensimmäisenä vaiheena. Rationaalista rekonstruktiota on

syytetty anakronismista, mutta metodin kehittäjän, Richard Rortyn (1931–2007), mukaan rationaalinen rekonstruktio tehdäänkin ilman mitään teeskentelyä tulkinnan historiallisuudesta. Kun anakronismista on tietoinen, menetelmä ei ole Rortyn mielestä paheksuttava. (Oniščik, 2005.)

Tässä tutkielmassa tarkoituksenani ei ole tehdä tai esittää tarkkaa historiallista rekonstruktiota siitä, miten Millin tekstit ovat parhaiten ymmärrettävissä siinä ajallisessa viitekehyksessä, jossa hän ne kirjoitti. Sen sijaan tarkoituksenani on arvioida Millin argumenttien pätevyyttä nykyaikana soveltamalla niitä nykyajan ongelmiin. Tutkimusaineistona käytän Millin alkuperäisteoksia sekä Millin filosofiasta kirjoitettuja tutkimusartikkeleita. En tehnyt systemaattista kirjallisuuskatsausta artikkeleihin, vaan varsin vapaamuotoisen haun eri tietokantoja hyödyntäen. Yksi syy systemaattisen kirjallisuuskatsauksen poisjättämiseen on siinä, ettei kukaan ole tähän asti soveltanut Millin vahinkoperiaatetta juuri tällaiseen kysymykseen. Lisäksi Millin vahinkoperiaatetta yleisesti käsitteleviä artikkeleita löytyy runsaasti yksinkertaisellakin hakumenettelyllä.

### 3 VAALIKONEEN TULOKSET

#### 3.1 Vaalikoneen väittämä ja otoksen edustavuus

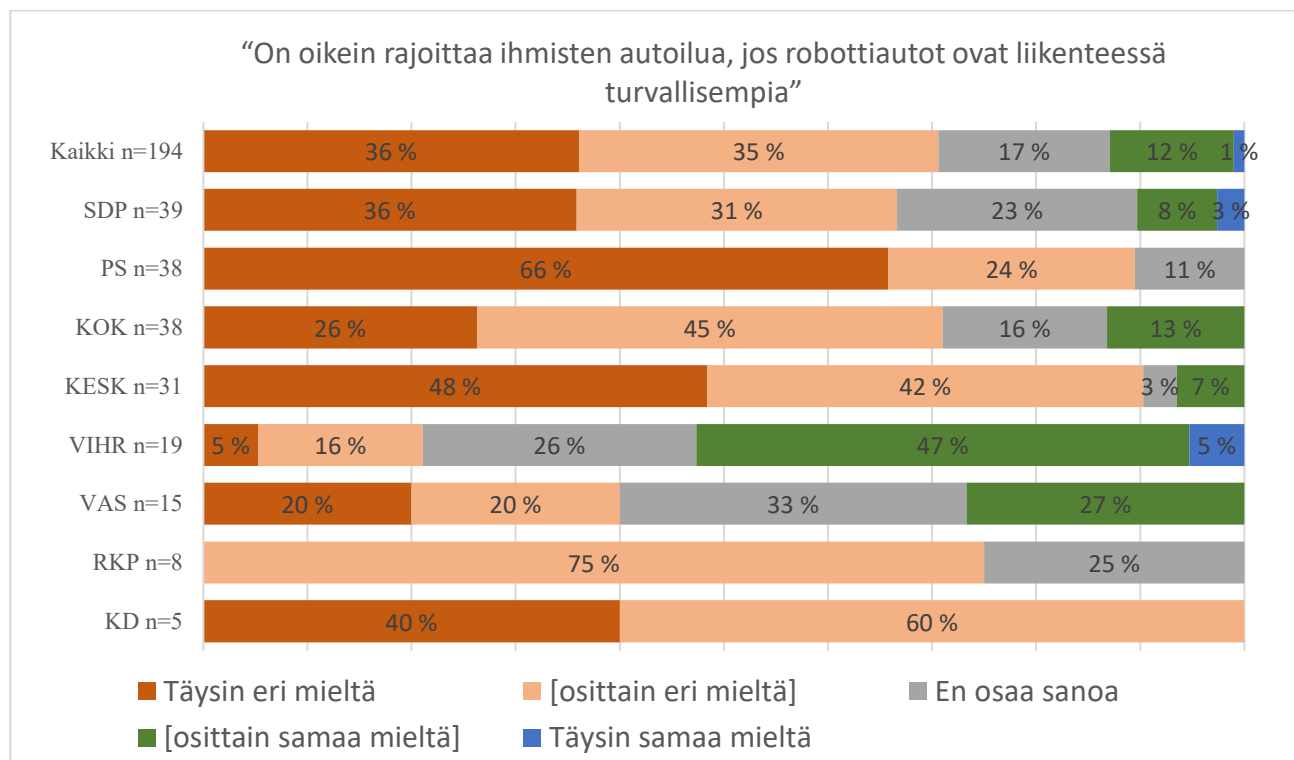
Helsingin Sanomien toimituspäällikkö Esa Mäkinen kertoo, että vaalikoneen väittämän “[o]n oikein rajoittaa ihmisten autoilua, jos robottiautot ovat liikenteessä turvallisempia” tarkoituksena oli saada eduskuntavaalien ehdokkaat pohtimaan tekoälyn kehittymisen vaikutusta lakien säätämiseen. Tavoitteena oli saada selville ehdokkaiden näkemyksiä siitä, pitäisikö ihmisen siirtyä autoissa matkustajan paikalle, jos tietokone on ihmistä turvallisempi kuski. (Mäkinen, 2019.) Koska kyse on lakien säätämisestä, rajoituksen voinee ymmärtää tarkoittavan sitä, että tietyin ehdoin ihmisen ajaminen autolla pitäisi olla lailla kiellettyä. Sanalla “pitäisikö” ei siis viitata siihen, olisiko ihmisen järkevää olla halukas näin tekemään, vaan se tarkoittanee sitä, pitäisikö asiasta säätää pakottavaa lainsäädäntöä.

Kuusi valittua ehdokasta jätti vastaamatta vaalikoneeseen, joten lopulliseksi vastaajamääräksi muodostui 194. Seuraavan luvun kuvioissa esitetyt prosentit on laskettu validin prosentin mukaisesti. Toisin sanoen, prosentit kuvaavat sitä, kuinka monta prosenttia vaalikoneeseen vastanneista valituista kansanedustajista vastasi tietyllä tavalla. Otos ei siis täydellisesti edusta valittuja kahtasataa kansanedustajaa ja käytänkin tästä eteenpäin vaalikoneeseen vastanneista kansanedustajista nimitystä “vastaaja”. Kansanedustajien joukossa tapahtuu myös jatkuvasti muutoksia, eikä keväällä 2019 valittu

joukko ole välttämättä sama kuin keväällä vuonna 2020 istuva joukko. Esimerkiksi europarlamentaarikon tehtävän vastaanottamisen tai kuolemantapauksen myötä kyseisen edustajan tilalle nousee ehdokas varasijalta.

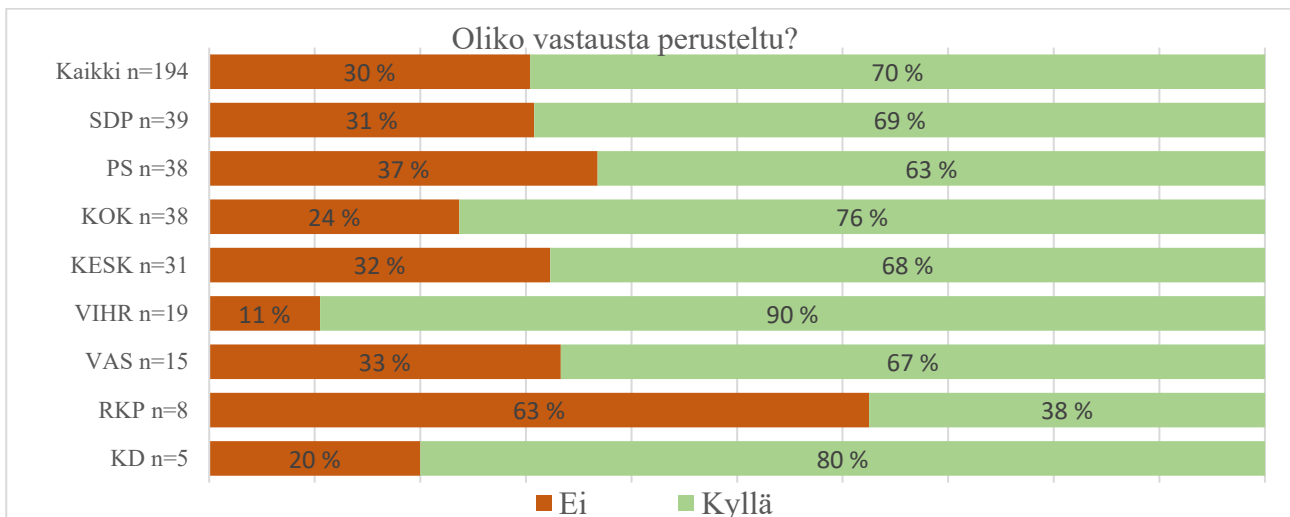
### 3.2 Vastausten jakaumat

Suurin osa vastaajista suhtautui kielteisesti ihmisten autoilun rajoitukseen. Suurista puolueista Perussuomalaiset suhtautui väittämään kaikista kielteisimmin, heistä noin kaksi kolmasosaa oli täysin eri mieltä ja vajaa neljännes oli osittain eri mieltä, eikä kukaan kannattanut rajoitusta. Myös Keskusta vastusti rajoituksia, joskaan ei niin jyrkästi, ja vain muutama heistä kannatti sitä. Sen sijaan vihreistä yli puolet piti rajoitusta oikeana ja vain noin viidennes vastusti sitä. Vasemmistolaisten vastauksissa oli eniten hajontaa sekä lisäksi suhteellisesti eniten heitä, jotka eivät osanneet sanoa kantaansa asiaan. Kristillisdemokraateista kaikki suhtautuivat väittämään kielteisesti ja suurin osa myös Suomen ruotsalainen kansanpuolueen (RKP) vastaajista vastusti rajoitusta, vaikkakaan kukaan heistä ei ollut täysin rajoitusta vastaan. (Kuvio 2.) Puolueiden vastausten jakaumien ero oli tilastollisesti erittäin merkitsevä ( $p < 0,001$ ).



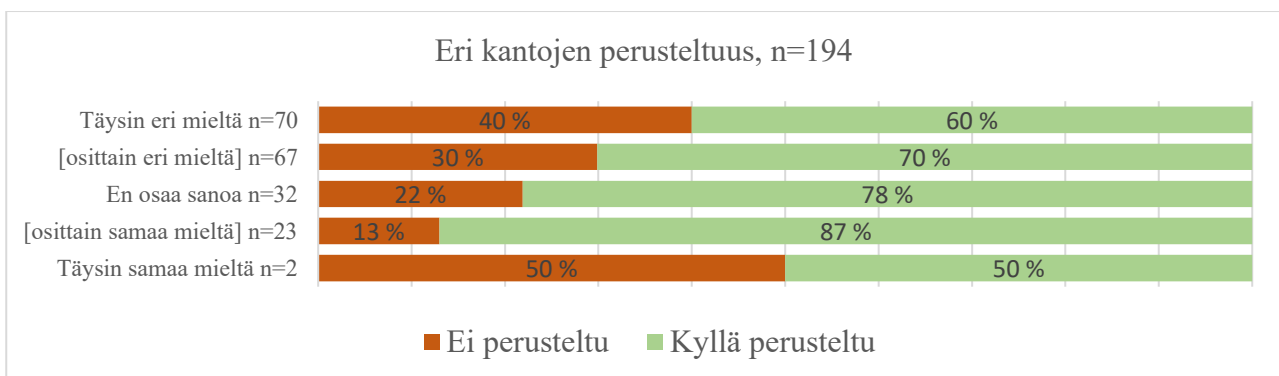
KUVIO 2. Väittämä 19:n jakaumat

Vastaajista noin 70 prosenttia oli liittännyt vastaukseensa sanallisen perustelun. Perustelun ei tarvinnut noudattaa minkäänlaisia hyvän argumentaation konventioita, vaan “väittäjä oli perusteltu” -ehdon täyttämiseksi riitti mikä tahansa kommentti kysymykseen. RKP perusteli harvimmin, kun taas Vihreät perusteli kantansa useimmiten, jopa noin 90 prosenttisesti. Isoista puolueista Kokoomus perusteli useimmin (76 %) kantansa, kun taas perussuomalaiset jättivät useimmin (37 %) perustelematta. (Kuvio 3.) Puolueiden välinen ero ei kuitenkaan ollut tilastollisesti merkitsevä ( $p = 0,170$ )



KUVIO 3. Oliko vastausta perusteltu?

Väittämien ääripäitä perusteltiin harvemmin kuin maltillisempia kantoja. Niistä, jotka olivat täysin eri mieltä, vain 60 prosenttia perusteli kantansa ja niistä, jotka olivat täysin samaa mieltä, vain 50 prosenttia perusteli kantansa. Jälkimmäisessä on toki huomioitava se, että vain kaksi vastaajaa oli täysin samaa mieltä. Osittain samaa mieltä olevat olivat ahkerimpia perustelijoita ja lisäksi noin neljä viidesosaa niistä, jotka eivät osanneet sanoa kantaansa, olivat kuitenkin perustelleet kantansa. (Kuvio 4.) Perusteltuuden ero jakaumien välillä oli tilastollisesti merkitsevä ( $p=0,011$ ).



KUVIO 4. Eri kantojen perusteltuus

### 3.3 Vastausten perustelut

Vaalikoneen väittämän tavoitteena oli siis saada ehdokkaat pohtimaan tekoälyn kehityksen vaikutuksia lainsäädäntöön. Annetuista perusteluista noin puolet ei kuitenkaan koskenut itse asiaa, vaan niissä ainoastaan kiellettiin robottiautojen turvallisuus tai väittämän mielekkyys ja ajankohtaisuus (Taulukko 1).

TAULUKKO 1. Esimerkkejä varsinaisen asian ohi menevistä perusteluista

<b>Ei-ajankohtainen</b>	“Ei ole ajankohtainen kysymys” “Kysymys on futuristinen” “Ei kannata puhua asioista jotka eivät ole vielä todellisuutta” “Ennen aikaista pohdintaa” “Tärkeä kysymys ehkä vuonna 2040”
<b>Ei-mielekäs</b>	“Erikoinen kysymys” “Kysymys on absurdi” “En usko tällaiseen”
<b>Virheellinen premissi</b>	“Robottiautot ovat vielä kehitysvaiheessa” “Eivät ne [robottiautot] ole [turvallisista]” “Robottiautot ovat vielä kaukana turvallisesta” “Robottiautot ovat ajaneet pahoja kolareita” “Ei ole vielä robottiautoja, jotka olisivat turvallisempia kuin ihmisen ohjaama” “En oikein luota robottien turvallisuuteen”

Väittämän tarkoitus ei ole siis näiden perustelujen osalta ainakaan täysin toteutunut. Väittäjä on selvästi implikaatiomuodossa “jos A, niin B”, jolloin pitäisi mielestäni olla kiinnostunut siitä, seuraisiko A:n totuudesta B. Näin vastaukset, jotka liittyvät siihen, onko A todella totta tai ajankohtainen, eivät suoraan koske sitä mitä A:n totuudesta seuraisi. Nämä eivät siis ole vastauksia tai perusteluja väittämään, vaan ne ovat ennemminkin vain kommentteja väittämään. Tällaiset kannanotot eivät sinänsä ole moitittavia, mutta tämän tutkielman kannalta mikään näistä edellä mainituista kommenttityypeistä ei ole mielenkiintoinen, joten en käsittele niitä tätä huomautusta pidemmälle.

#### 3.3.1 Perustelut rajoitusta vastaan

Autoilun rajoittamista vastustettiin pääasiassa kolmenlaisilla perusteluilla. Ensimmäinen rajoitusta vastustettiin vetoamalla markkinamekanismeihin. Vastajaat kokivat, että kiellot olisivat tarpeettomia, koska hyödyllisiksi koettuihin robottiautoihin siirryttäisiin ilman pakottamistakin. Toisekseen vastajaat olivat huolissaan autojen hinnoista ja saatavuudesta sekä autojen vaihtamisen aiheuttamasta

riskistä tasa-arvolle ja ympäristölle. Kolmanneksi rajoitusta vastustettiin vetoamalla vapauteen tai oikeuksiin. Vastaajien mielestä rajoitus olisi selvästi ristiriidassa ihmisten perusoikeuksien ja vapauden kanssa. (Taulukko 2.) Näiden lisäksi yksi vastaajista esitti myös, että “[a]utoilun turvattomuus ei ole ongelma, joten se ei ole peruste sen rajoittamiselle”.

TAULUKKO 2. Esimerkkejä perusteluista rajoitusta vastaan

<p><b>Markkinamekanismit</b></p>	<p>“[E]n näe miksi kukaan vastustaisi sitä, että robotti ajaa, kun itse istuu kyydissä”</p> <p>“Jos robottiautot osoittautuvat turvallisimmiksi, niin niihin siirrytään ilman muiden autoiluerojen rajoittamistakin”</p> <p>“Ihmiset siirtyvät robottiautoiluun vapaaehtoisesti kun robottiautoja on kehitetty riittävän käyttökelpoisiksi, arkielämää helpottaviksi ja taloudellisesti kannattaviksi”.</p> <p>“Sekin aika voi tulla, ettei ihminen enää itse edes halua ajaa autoa”</p> <p>“Uskon siirtymisen tapahtuvan ilman pakottamista kun teknologia kehittyy ja yleisyy ja sen edut huomataan”</p> <p>“Robottiautot lisääntyvät markkinaehtoisesti, jos ne tuovat ihmisille riittävästi lisäarvoa ja hyötyä suhteessa hintaan”</p> <p>“Ihmisiä pitää kannustaa turvallisempaan vaihtoehtoon, mutta täysi kieltäminen ei ole oikein”</p> <p>“Jos robottiautot on osoitettu manuaalista ajoa turvallisemmiksi eikä niiden kustannukset ole esteenä hankkimiselle, haluavat ihmiset todennäköisesti hankkia niiden rajoituksiakin.”</p> <p>“Mikäli robottiautot ovat turvallisempia, kuin ihmiset kuskeina, en näe miksi kukaan vastustaisi sitä, että robotti ajaa, kun itse istuu kyydissä”</p>
<p><b>Tasa-arvo ja ympäristö</b></p>	<p>“En näe mahdolliseksi edellyttää kaikilta robottiauton hankintaa, vaikka se olisikin turvallisempi”</p> <p>“Rajoittamista on vaikea arvioida, koska ratkaisussa on kyse robottiautojen saatavuudesta, hinnasta jne.”</p> <p>“Ympäristölle parasta on se, että toimivat laitteet voidaan käyttää loppuun. Ei ole kestävää jos laitteet ja autot on vaihdettava nopealla aikataululla uusiin.”</p> <p>“Robottiautot ovat [...] hintatasoltaan tavallisten ihmisten ulottumattomissa”</p> <p>“Autoilusta tulisi harvojen etuoikeus mikäli se riippuu varallisuudesta”</p>
<p><b>Vapaus ja oikeus</b></p>	<p>“Vapaus on elämän korkein arvo ja auton ajamisen itse on oltava mahdollista myös tulevaisuudessa”</p> <p>“Suomalaisilla on oltava oikeus itse päättää millä autolla ajaa ja minkä omistaa”</p>



	<p>“En halua mitään tämän tyyppisiä rajoitteita.”</p> <p>“Ihmisten pitää saada itse päättää, millä tavalla liikkuvat”</p> <p>“Nyt alkaa kuulostaa jo Orwellilta. Ei.”</p> <p>“Puolustan aina yksilönoikeuksia ja ihmisen oikeutta päättää omista asioistaan.”</p> <p>“Absurdi ajatus kieltää ihmisen oma toiminta ja pakottaa se robotiikan tehtäväksi”</p> <p>“Ihmisellä tulee olla oikeus liikkua myös jatkossa ilman tietokoneen tai yhteiskunnan kontrollia”</p> <p>“[Robottiautojen turvallisuudella] ei ole, eikä saa olla, mitään tekemistä ihmisten autoilun rajoittamisen kanssa”.</p> <p>“Kansalaisen liikkumisen vapaus esim autoillen on perusoikeus”</p> <p>“Vapaus on tärkeä arvo, johon puuttumiseen pitää olla painavat syyt”</p> <p>“Ei tällaista pidä lailla tehdä. Annetaan ihmisille lupa tehdä ja liikkua”</p> <p>“Autoilu tai ylipäätään liikkumisen vapaus on keskeinen osa länsimaisia perusvapauksia, joten aivan kevyin perustein ei voi rajoittaa ihmisten oikeutta autoiluun”</p> <p>“[rajoitus] on nykykäsityksen mukaan yksilön liikkumisoikeutta rajoittava. Autoilussa on kyse muustakin kuin liikkumisesta”</p>
--	--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

### 3.3.2 Perustelut rajoituksen puolesta

Turvallisuus nousi esille monissa vastauksissa, jotka suhtautuivat rajoitukseen myönteisesti. Lisäksi autoilu jonkinlaisena perusoikeutena kiistettiin. Näin vastaajat asettivat liikenteen käyttäjien turvallisuuden tärkeämmäksi arvoksi kuin mieltymyksen autoiluun. Rajoitukselle annettiin myös ehdoksi asioita, joita oli käytetty myös rajoitusta vastaan argumentoidessa – esimerkiksi epäoikeudenmukaisuuksilta välttyminen ja kohtuuhintaisuus. Voikin olla, että useat väittämään kielteisesti vastanneet eivät ehkä vastustaneet rajoitusta sinänsä, vaan olivat huolissaan siitä, pystytäänkö rajoitus toteuttamaan ottamalla tasa-arvo ja ympäristöasiat riittävästi huomioon. (Taulukko 3.)

TAULUKKO 3. Esimerkkejä perusteluista rajoituksen puolesta.

<b>Turvallisuus</b>	<p>“Siinä vaiheessa, kun teknologia on saatavilla ja kohtuuhintaista, on kohtuullista ohjata käyttämään robottiautoja. Tieliikenteessä kuolee yli 200 ihmistä vuosittain”</p> <p>“Jossain tapauksissa voisi olla järkevä antaa tietokoneen tai robotisaation ottaa liikenne haltuun, jos tällä voidaan vähentää merkittävästi kuolonuhreja tai onnettomuuksia”</p>
---------------------	--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

	“Olisin valmis liikenneturvallisuuden nimissä tässä tapauksessa rajoittamaan autoilua kunhan saavutettavuus ei kärsi ja kustannukset eivät jakaudu epäoikeudenmukaisesti”
<b>Oikeuden tai vapauden kiistäminen</b>	“Ei kai autolla ajaminen ole mikään itsetarkoitus?” “Lähtökohtaisesti liikenteessä on tietysti tärkeämpää ottaa huomioon muiden turvallisuus, kuin oma mieltymys autoiluun”.

#### 4 MILLIN PERIAATTEIDEN SOVELTAMINEN

Tässä luvussa sovellan Millin filosofisia periaatteita edellisessä luvussa esiteltyihin perusteluihin. Alkuperäisaineistona käytän lähinnä Millin *Vapaudesta*-teoksen vuonna 1982 suomennettua versiota. Kuten jo edellä mainitsin, Mill ei tietenkään suoraan ottanut kantaa juuri tällaisiin asioihin, joten soveltaminen tapahtuu sekä yleisellä tasolla että analogia-argumenttien kautta.

##### 4.1 Markkinat, tasa-arvo ja ympäristö

Osa vastaajista koki, että koska markkinat ohjaavat ihmisiä kohti robottiautoja ilman lainsäädännöllistä pakottamista, on rajoittaminen tarpeetonta. Mill oli yksi vaihtoehtokustannus-käsitteen (opportunity cost) kehittäjistä (Huefner, 2015, s. 34), joten hän varmastikin ymmärtäisi tämän argumentin idean: se aika, jonka ihminen itse ajaa autoa, on pois jostain muusta tuottavasta työstä, joka voisi yksilöä ja yhteiskuntaa hyödyttää. Lisäksi Mill uskoi markkinoiden itseohjautuvuuteen – lähinnä juuri vaihtoehtokustannuksen vuoksi. Teoksessaan *Naisen asemasta* hän toteaa, että ei olisi järkevää lailla säätää, että ainoastaan vahvat miehet saa toimia hevosenkengittäjänä. Tämän hän perustelee sillä, että vapaus ja kilpailu kyllä muokkaavat markkinatoimintaa siten, että ”heikkokätiset” ajautuvat ilman pakottamistakin toimiin, joihin he paremmin kykenevät ja joissa he voivat ansaita paremmin. (Mill, 1981, s. 24.)

Se, miten ihmisen on järkevää toimia, on kuitenkin eri asia kuin se, minkälaiseen toimintaan ihminen voidaan pakottaa. Millin mukaan markkinoita ja ihmisten käyttäytymistä ei saakaan veroilla tai muilla toimilla ohjata miten tahansa:

Verottaminen väkevien juomien hankkimisen vaikeuttamiseksi eroaa ainoastaan määrällisesti täydellisestä kiellosta, ja se olisi oikeutettu ainoastaan, jos tämäkin olisi oikeutettu (Mill, 1982, s. 104).

Vaikka Mill puhuukin väkevistä alkoholijuomista, eikä autolla ajamisesta, niin ero ei ole merkittävä. Kyseinen periaate soveltuu mielestäni kaikkeen, minkä käyttöä valtio haluaa vähentää, mutta ei ole oikeutettu kieltämään kokonaan. Millin mukaan ei olisi siis hyväksyttävää, että ihmisiä ohjataan käyttämään robottiautoja asettamalla esimerkiksi tavallisille autoille jonkinlainen haittamaksu, jonka ai-noana tarkoituksena olisi vähentää niiden käyttöä tilanteessa, jossa niiden käyttöä ei ole oikeutettua kieltää kokonaan. Millin mukaan verottaminen on kuitenkin aivan välttämätöntä valtion tulojen kannalta, ja valtion pitää ensisijaisesti verottaa niitä tuotteita, joiden käyttämisen se katsoo vahingollisena:

Mutta täytyy muistaa verotuksen olevan aivan välttämätön valtion tulojen kannalta ja useimmissa maissa [...] Sen vuoksi on valtion velvollisuus veroja pannessaan ottaa huomioon, mitä puutteita kuluttajat parhaiten voivat kärsiä, ja etupäässä valita niitä, joiden käyttämisen, sangen vähäisen määrän yli, se pitää suoranaisesti vahingollisena. Väkevien juomien verotus siis, siihen määrään, joka tuottaa suurimmat valtiontulot (olettaen että valtio tarvitsee kaikki tulot, jotka verotus antaa) ei ole ainoastaan myönnettävä, vaan myös hyväksyttävä (Mill, 1982, s. 104–105).

Tämä on tuttua myös nykylainsäädännöstä, jossa verotuksella on terveystaloudellisia tavoitteita. Näistä voidaan esimerkkinä mainita tupakka-, makeis- ja alkoholivero. Millin mielestä valtio ei siis saa mielivaltaisesti ohjata ihmisten käyttäytymistä kohti turvallisempia vaihtoehtoja, mutta sen on mahdollista verottaa haitallisia hyödykkeitä tai toimintaa siten, että tästä verotuksesta vain seuraa se, että niitä kulutetaan vähemmän. Samankaltaiseen tulokseen päätyi myös Saunders (2012), joka sovelsi artikkelissaan Millin periaatteita Skotlannin kansallispuolueen suunnitelmaan korottaa alkoholin vähimmäishintaa. Saundersin mukaan Millin periaatteet eivät sallisi alkoholin hinnan korottamista sen takia, että sillä ohjataan ihmisiä vähäisempään alkoholin käyttöön. Sen sijaan alkoholin hintaa saa korottaa veronkorotuksilla, jotta saadaan valtiolle enemmän tuloja ja tällöin ihmisten vähäisempi alkoholin käyttö on vain sallittu sivuvaikutus eikä ensisijainen päämäärä.

Autoilun rajoittamista vastustettiin myös sen vaikutuksilla tasa-arvoon ja ympäristöön. On kyllä peruste uskoa, että äkillinen autokannan vaihtaminen aiheuttaisi tasa-arvolle ja ympäristölle haittaa, jota ei voida pitää ihmiskunnan kokonaisedun mukaisena. Esimerkiksi Suomessa on liikennekäytössä yli viisi miljoonaa ajoneuvoa, ja niiden keski-ikä oli 12,1 vuotta vuonna 2018 (Suomen virallinen tilasto,

2019b). Millin vahinkoperiaatteesta ei löydy helppoa ratkaisua kaikkiin ristiriitatilanteisiin. Teoksessaan *Utilitarismi* Mill tunnustaa, että inhimilliset asiat ovat monimutkaisia, joten mitään poikkeuksettomia käyttäytymissääntöjä ei voida luoda (Mill, 2000, s. 43). Hän on kuitenkin sitä mieltä, että:

Mikäli hyöty on moraalisten velvollisuuksien perimmäinen lähde, hyötyä voidaan käyttää ratkaisemaan myös velvollisuuksien väliset ristiriidat. Vaikka tämän periaatteen soveltaminen saattaa olla vaikeaa, se on parempi kuin ei mitään. (Mill, 2000, s. 43.)

Näin asiat voidaan viime kädessä ratkaista kokemukseen perustuen ja argumentoiden. Tai jos ei voida kokonaan ratkaista, niin hyödyn periaatteen soveltaminen on ainakin tyhjää parempi. Millin mukaan hyödyn periaatteen on pystyttävä punnitsemaan erilaisia ristiriitaisia hyötyjä keskenään ja rajaamaan alueet, joilla kukin niistä on voitolla (Mill, 2000, s. 40). Tämä on tietysti varsin epäsuora ja epätydyttävä vastaus tasa-arvo- ja ympäristökysymykseen, mutta kuten Millikin tunnustaa, joskus ristiriitatilanteet vaativat kattavaa hyötyjen ja haittojen punnintaa ennen kuin asiassa pääsee jonkinlaiseen lopputulokseen. Tällaiseen seikkaperäiseen ja laajasti eri näkökulmia punnitsevaan selvitykseen ei ole tämän tutkielman puitteissa kuitenkaan mahdollista ryhtyä.

## 4.2 Oikeus ja vapaus

Suurin osa kielteisesti rajoitukseen suhtautuneista vastusti sitä vedoten ihmisten oikeuteen ja vapauteen. Christopher Clausen (2009) kirjoittaa Millin periaatteita käsittelevässä artikkelissaan, että auto symboloi ihmisille henkilökohtaista autonomiaa ja vapautta ja hänen mukaansa ensisilmäyksellä vaikuttaisikin siltä, ettei mikään voisi olla niin vapauttavaa kuin ajaa autolla mihin vain huvittaakin. Tästä huolimatta juuri autoilu yksi kaikista kontrolloidimmista elämän osa-alueista. Julkinen valta rakentaa tiet, verottaa ja reguloi jokaista ajoneuvoa, myöntää ajoluvat, valvoo liikennettä, asentaa liikennevaloja ja kieltomerkkejä, säättää tieliikennelakeja koskien ajonopeutta, päästöjä, ikärajoja ja niin edespäin. Autoilu on siis lähtökohtaisesti jo kaikkea muuta kuin vapautta.

Vaikka Mill olikin liberalisti ja pioneeri yksilönvapauksien puolustamisessa, niin hänen mukaansa ihmisten vapaus ei ole absoluuttista, vaan siihen on tarpeellista, joskus jopa pakollista puuttua:

Kaikki mistä ihmisen oleminen saa arvonsa, vaatii muiden ihmisten vapauden pakollista rajoittamista. Sen tähden täytyy säätää joitakin käytösohjeita, etupäässä lainsäädäntöteitse. [...] Mitä näiden ohjeiden tulee olla, on pääkysymys ihmiskunnan asioissa. (Mill, 1982, s. 13.)

Millin argumentti oikeutetusta ihmisten toimintaan puuttumisesta tunnetaan vahinkoperiaatteena, josta Mill ei koskaan itse tällaista nimitystä käyttänyt. Mill esittää periaatteensa ydinsisällön *Vapaudesta*-teoksen johdantoluvussa:

Tämä periaate on se, että ainoa päämäärä, joka oikeuttaa ihmisiä yksityisesti tai yleisesti sekaantumaan lähimmäisensä toimintavapauteen, on itsepuolustus. Ainoa päämäärä, jonka saavuttamiseksi voidaan oikeutetusti käyttää valtaa jonkun sivistyneen yhteiskunnan jäsenen yli vastoin hänen tahtoaan, on tarkoitus estää [häntä] tuottamasta [muille] vahinkoa. (Mill, 1982, s. 17.)

Millille on lisäksi oleellista, että vahinko tuotetaan nimenomaan muille eikä pelkästään itselle. Kun ihminen on tuottamassa vahinkoa ainoastaan itselle, häntä saa vain neuvoa, mutta ei pakottaa. Tämän tärkeän erottelun Mill toteaa useaan kertaan:

Hänen oma fyysinen tai moraalinen etunsa ei ole riittävä syy. Häntä ei saa oikeudenmukaisesti pakottaa tekemään jotain tai olemaan tekemättä sen vuoksi, että hänelle olisi parempi tehdä niin vain siksi, että se tekisi hänet onnellisemmaksi tai että muiden mielestä olisi viisaampaa ja vaikka oikeampaakin tehdä niin. Näillä syillä hän kyllä saattaa varoittaa toista, keskustella tämän kanssa, vakuuttaa tai taivuttaa häntä, mutta ei pakottaa eikä kohdella häntä millään pahalla, jos hän toimii toisin. (Mill, 1982, s. 17.)

Ainoa osa ihmisen käytöksestä, josta hän on vastuunalainen yhteiskunnalle, on se, joka koskee muita. Siinä osassa, joka koskee häntä itseänsä, hänen vapautensa on ehdoton. Itsensä ylitse, oman ruumiinsa ja sielunsa ylitse ihminen on itsevaltiainen. (Mill, 1982, s. 17.)

Kaikki erehdykset, jotka hän mahdollisesti tekee neuvoja ja varoituksia vastaan, ovat vähäpätöisiä siihen pahaan verraten, että sallittaisiin muitten pakottaa häntä siihen, mitä he hänen hyvänsä pitävät. (Mill, 1982, s. 82)

Tässä kohtaa lienee hyvä mainita, että olisi kuitenkin väärin vetää senkaltaisen johtopäätös, että Millin mukaan ihmisten tulisi olla toisiaan kohtaan välinpitämättömiä tai että ihmiset pitäisi jättää yksin toimiensa pariin. Sen sijaan Mill toivoo, että asioista käytäisiin vapaata keskustelua:

Olisi todella hyvä, jos tätä kelpo palvelusta [neuvomista] tehtäisiin paljokaan vapaammin, kuin tavallinen kohteliaisuuden tunto nykyään sallii, ja jos ihminen saisi rehellisesti huomauttaa toiselle luulevansa hänen olevan väärässä, tulematta pidetyksi epäkohteliaana ja röyhkeänä. (Mill, 1982, s. 82)

Neuvoa siis saa ja pitääkin, mutta lopulta pakottaa ei saa, vaikka toimijan oma etu sitä kuinka vaatisi. Mill vielä lisää, että jos yhteiskunta ei onnistu kasvattamaan ihmisiä kykeneviksi järkevään päätöksentekoon, yhteiskunta saa itse hävetä sen seurauksia (Mill, 1982, s. 88). Mill siis katsoo, että koska

yhteiskunnalla on henkilön koko lapsuus ja nuoruus aikaa tehdä tästä järkeviä valintoja tekevä yhteiskunnan jäsen, on henkilön toimintaan puuttuminen aikuisiällä jo liian myöhäistä.

Mill on tietoinen, ettei mikään teko tiukasti tulkittuna koske vain tekijää itseään, vaan välillisesti aina myös muitakin – esimerkiksi tekijän perhettä. Mill antaa esimerkiksi juopottelevan miehen, joka on juomisensa takia tullut kykenemättömäksi hoitamaan velkansa tai elättämään perheensä. Millin mukaan tässä kohtaa miestä kyllä sopii rankaista, mutta ei hänen juopottelunsa, vaan hänen velvollisuksiensa laiminlyömisensä takia. Mill toistaa saman esimerkin myöhemmin sanomalla, ettei poliisia tai sotilasta voi juopottelusta sinänsä rankaista vaan siitä, että työaikaan juopotellessaan he tekevät itsensä kykenemättömän hoitamaan heille kuuluvaa tehtävää. (Mill, 1982, s. 19 & 85–87.) Lisäksi Mill huomauttaa, että sikäli kuin vahinko koskee muita, sen on oltava tuntuvaa vahinkoa, jotta siihen voidaan yhteiskunnan edun nimissä puuttua (Mill, 1982, s. 87). Mill ei kuitenkaan koskaan antanut tarkkaa määritelmää ”tuntuvalle vahingolle”.

Jos tarkoituksena olisi estää vahinkoa syntymästä vain sille, joka autoa ajaa, ei autoilua voisi Millin periaatteiden mukaisesti rajoittaa. Yhteiskunta ja läheiset voisivat korkeintaan neuvoa ihmistä olemaan itse ajamatta, mutta lopullinen päätös olisi aina henkilöllä itsellään. Myöskään esimerkiksi perheellistä tai muuten muista ihmisistä laajasti vastuussa olevaa henkilöä ei voisi estää ajamasta, vaan häntä voisi rankaista ainoastaan mahdollisista velvollisuuksiensa laiminlyömisistä.

Liikenneonnettomuuksissa kuolee kuitenkin muitakin autoilijoita kuin kolarin aiheuttanut itse. Eikö tällöin ole kyse vahingosta muille? Periaatteessa kyllä, mutta Millille vahinkoperiaate ei ole ihan ehdoton. Ensinnäkin Mill katsoo, että ihmisillä on “samojen rajojen sisällä vapaus yhdistyä jotain tarkoitusta varten, josta ei koidu vahinkoa muille edellyttäen, että yhdistyvät henkilöt ovat täysi-ikäisiä, eivät ole pakotettuja tai petettyjä (Mill, 1982, s. 20)”. Toisekseen Mill toteaa että “jos [teko] koskeekin muita, niin [se] tekee sen ainoastaan heidän vapaan, omaehtoisen eksymättömän myöntymyksensä ja osallisuutensa kautta (Mill, 1982, s. 19).” Viimeiseksi Mill tekee huomautuksen varoittavista etiketeistä. Millin mukaan myrkkyyä saa myydä, kunhan muutamilla sanoilla ilmaisee tavaran vaarallisen luonteen, jolloin ostaja ei voisi sanoa, ettei ollut tietoinen tavaran vaarallisuudesta. (Mill, 1982, s. 100–101.) Mill näyttäisi siis itsekin tekevän lukuisia poikkeuksia vahinko-itselle ja vahinko muille -erottelun välille. Tätä ajatusta voisi soveltaa myös autoiluun ja sen vaaroihin – kunhan autoa ajava henkilö on tietoinen autoiluun liittyvistä vaaroista ja osallistuu tähän toimintaan vapaaehtoisesti, voidaan sallia muiden aiheuttaa hänelle vahinkoa. Tahallista vahinkoa ei tietystikään saa aiheuttaa, mutta osallistuessaan autoiluun vapaaehtoisesti ja sen riskeistä tietoisena, henkilöön kohdistuva

muiden aiheuttama vahinko ei ole ”vahinkoa muille” Millin ymmärtämässä mielessä. On tietysti totta, että aina autoilulle ei ole korvaavaa vaihtoehtoa, joten esimerkiksi työmatkoja autolla kulkevien ei voida aina sanoa osallistuvan autoiluun täysin vapaaehtoisesti.

Entäpä sitten jalankulkijat ja pyöräilijät? Suomen tasolla luvut ovat suhteellisen pieniä, mutta esimerkiksi Yhdysvaltain liikenneministeriön mukaan Yhdysvalloissa kuoli 6 283 jalankulkijaa ja 857 pyöräilijää vuonna 2018, joka oli noin 20 prosentin osuus kaikista liikennekuolemista. Kevyen liikenteen kuolemat ovat lisäksi nousussa, sillä edellisvuoteen nähden kasvua oli 3,4 prosenttia jalankulkijoiden kuolemissa ja 6,3 prosenttia pyöräilijöiden kuolemissa. (Fatal Motor Vehicle Crashes, 2019.) Tielii-kenne on siis entistä vaarallisempi kevyen liikenteen kulkijoille. Maailman terveysjärjestön mukaan liikenteessä kuolee maailmanlaajuisesti vuosittain 1,35 miljoonaa ihmistä ja näistä 23 prosenttia on jalankulkijoita ja 3 prosenttia pyöräilijöitä. Lisäksi liikenneonnettomuudet ovat maailman kahdeksanneksi yleisin kuolinsyy. (World Health Organization, 2018.) Toki on huomattava, että pyöräilijä voi kolaroida ja kuolla myös ilman auton osallisuutta ja toisaalta pyöräilijä voi surmata kävelijän, mutta oletettavasti suuressa osassa kevyen liikenteen kuolemia osallisena on juuri henkilöauto.

Olisi kummallista esittää, että jalankulkijat ovat vapaaehtoisesti osa sitä järjestelmää, jonka seurauksena heitä kuolee vuosittain yli 300 000. Kyseessä ei mielestäni ole samalla tavalla tietoinen riski, jonka ottamisesta yksilöä itseään voisi pitää vastuullisena. Mikä ylipäänsä olisi vaihtoehto tälle riskinotolle – kotona pysyminen ja vain metsässä kävely? Näin Millin vahinkoperiaatteen valossa näyttäisi siltä, että autoilulla aiheutetaan ei-sallittua vahinkoa muille, joten siihen voisi olla oikeus puuttua.

Osa rajoituksen puolesta argumentoineista vastaajista kiisti autoilun jonkinlaisena ihmis- tai perusoi-keutena. Tästä Millin voitaisiin katsoa olevan ainakin lähtökohtaisesti samaa mieltä, koska hän ei vedonnut oikeuksiin lainkaan, vaan hänen mukaansa asiat ratkaistaan viime kädessä hyödyn kautta. Näin arvioituna voi tietysti käydä niin, että oikeus autoiluun koituu suurimmaksi hyödyksi, mutta Millin mukaan tällaisia oletuksia ei tule tehdä:

Tässä minun sopii mainita, että luovun kaikista niistä eduista, jotka todisteluni tueksi saat-taisin johtaa ehdottoman, hyödyistä riippumattoman oikeuden käsitteestä. Minä pidän hyötyä viimeisenä ratkaisijana kaikissa eettillisissä kysymyksissä, mutta hyötyä laveimmassa mer-kityksessä, edistyvän ihmisen pysyviin etuihin perustuvana. Minä väitän, että nämä edut oi-keuttavat taivuttamaan indiviidin itsemääräämisen ulkonaisen kontrollin alle ainoastaan nii-hin tekoihin katsoen, jotka koskevat toisten ihmisten etuja. (Mill, 1982, s. 18.)

Mill huomauttaa lisäksi *Utilitarismissa*, että “ne lailliset oikeudet, jotka ihmiseltä riistetään, saattavat olla oikeuksia, joiden ei olisi pitänyt alunperinkään kuulua hänelle. Toisin sanoen laki, joka suo hänelle kyseiset oikeudet, saattaa olla huono laki.” (Mill, 2000, s. 67.) Millille yksi utilitarismin vahvuuksista onkin sen tarjoama mahdollisuus arvioida kriittisesti vallitsevia moraalikäsitteitä (Saastamoinen, 2000, s. 129).

## 5 POHDINTA

Olen tässä tutkielmassa käsitellyt autoilun rajoittamista John Stuart Millin periaatteiden näkökulmasta. Lisäksi olen esittänyt eduskuntaan valittujen kansanedustajien näkemyksiä ja perusteluja autoilun rajoittamisen puolesta ja vastaan. Tulososiossa esitin vastauksista suorat jakaumat sekä perustelut teemoitellusti. Neljännessä luvussa tarkastelin, miten Millin periaatteet suhtautuvat esitettyihin näkemyksiin ja perusteluihin.

Puolueiden välillä oli tilastollisesti merkitsevää eroa väittämän jakaumissa. Tämä ei sinänsä ole yllättävää, koska poliittisia puolueita on olemassa juuri sen takia, että niillä on erilaisia ajatuksia yhteiskunnan rakentamisesta. Toisaalta puolueiden toisista poikkeavan kannan voi nähdä myöskin siitä, että autoilun rajoitusta on mietitty puoluetasolla. Olisi mielestäni varsin epätodennäköistä, että tiettyyn puolueeseen olisi vain ”ajautunut” tietyllä tavalla autoilun rajoitukseen suhtautuneet ihmiset. Sen sijaan paljon todennäköisempänä pidän sitä, että asiasta on käyty keskustelua puolueen sisällä ja vastaus heijastaa puolueen linjaa. Lisäksi annetut vastaukset ja perustelut saattavat kuvata puolueen ja yksilöiden arvoja yleisemminkin. Toisin sanoen, kyse ei välttämättä ole pelkästään autoilun rajoituksesta, vaan julkisen vallan ja yksilönvapauden välisestä suhteesta laajemminkin.

Vaalikoneen väittämässä yllättävä löydös oli sen sijaan se, että ääripäitä oli perusteltu harvemmin. Olisi voinut etukäteen kuvitella, että juuri vahvat perustelut aiheuttavat siirtymistä kohti vahvempaa mielipidettä, mutta tässä tapauksessa asia näytti olevan toisin päin. Toisaalta myös Mill huomauttaa, että “tottumus on niitä asioita, joita ihmiset eivät yleensä pidä tarpeellisena perustella, ei toisille eikä itselleen (Mill, 1982, s. 13). On siis mahdollista, etteivät vahvasti väittämään vastanneet vain nähneet tarpeelliseksi perustella niin “selvää asiaa”. Perustelut rajoitusta vastaan olivat hieman runsaampia ja monimuotoisempia kuin perustelut rajoituksen puolesta. Tämä ei toki ole yllätys, koska suurin osa vastaajista suhtautui rajoitukseen kielteisesti. Lisäksi ehkäpä tärkein syy rajoituksen puoltamiseen eli



turvallisuus, mainitaan jo väitteen lähtöoletuksissa. Ehkä osa vastaajista näki tämän seikan toistamisen tarpeettomana.

Millin vahinkoperiaatetta on pidetty ongelmallisena, koska hän ei tarkkaan määritellyt, mikä konstituoii vahingon (Brink, 2001, s. 121). Toisaalta paljon keskustelua on herättänyt myös se, minkälainen rajanveto on mahdollista asettaa Millin vahinkoperiaatteessa ”vahinko-itselle” ja ”vahinko-muille” välille (Saunders, 2016). Tämän tutkielman yhteydessä näitä ongelmia ei kuitenkaan ollut. Liikenneonnettomuuden aiheuttama kuolema, aivovamma, halvaantumisen, alaraajamurtuma tai muu vakava vamma ovat oletettavasti ”tuntuva vahinkoa” Millin ymmärtämässä mielessä eikä pelkästään vaatimattomia ”loukkauksia”, joita pitää vapauden ja yhteiskunnan kokonaisedun nimissä sietää. Lisäksi esimerkiksi kävelijään tai muuhun sivulliseen kohdistunut liikenneonnettomuus on selvästikin suoraa ja tuntuva ”vahinkoa-muille” eikä pelkästään tekijän laiminlyönnin aiheuttamaa välillistä vahinkoa. Vaikka tämä tutkielma nuo edellä mainitut ongelmat onnistuukin väistämään, voisi Millin puolustukseksi esittää, että hänen tarkoituksenaan ei varmaankaan ollut antaa vahingosta mitään tyhjentävää määritelmää. Sen sijaan hänen voidaan ajatella vain siirtävän näyttötaakka kieltäjille – sikäli kuin jotain halutaan kieltää, kieltöä kannattavien on osoitettava teon vahingollisuus muille.

Millin periaatteiden seuraaminen johti tässä tutkielmassa hieman absurdeihinkin tuloksiin. Esimerkiksi siihen, että vahingollisen toiminnan rajoitusta ei saanut suoraan asettaa hinnankorotuksilla, jos vahinkoa ei synny muille kuin tekijälle itselleen, mutta veroja sai kerätä ja veron aikaansaama hinnankorotus ja rajoitus nähtiin sallittuna sivuvaikutuksena. Tämä voi helposti tuntua epämääräiseltä hiustenhalkomiselta ja saivartelulta.

Herää myös kysymys, että onko Millin vahinkoperiaatteen oikeutus uskottava. Sen taustalla on utilitaristinen ajatus, että vapaa ihminen on itse paras päättämään omista asioistaan ja näin ihmiskunnan hyöty maksimoituu pitkällä tähtäimellä. Mutta onko todella niin, että jos auto-onnettomuuksissa kuolisi vain auton kyydissä olevia, niin usean sadan tuhannen ihmisen vuosittainen kuolema ei oikeuttaisi autoilun kiellon asettamista yhteiskunnan kokonaisuuteen vedoten? Millin vahinkoperiaatteen mukaan ihmiskunnan kokonaisuuden kannalta asiaan on järkevää ja oikeutettua puuttua vasta silloin, kun asia koskee sivullisia. Tämä siitä huolimatta, että kuolleiden sivullisten määrä on pienempi kuin autoa kuljettavien.

Yllä mainittua oikeutuksen ongelmaa voidaan havainnollistaa myös seuraavilla esimerkeillä. Turvavyön käyttö laskee auton etupenkillä istuvien kuolemanriskiä 50 prosentilla. Lisäksi moottoripyöräilijöitä kuolee vuosittain noin 400 000 ja oikeanlaisen kypärän käyttö vähentää kuolemanriskiä noin 42 prosentilla ja päävammoja noin 69 prosentilla. (World Health Organization, 2018.) Näistä luvuista huolimatta Millin vahinkoperiaate ei sallisi turvavyön tai kypärän käyttöä pakottavaa lainsäädäntöä, koska kyseessä ei ole tuntuva ja suora vahinko muille. Sen sijaan vahinkoperiaatteen mukaan ihmiskunnan hyödyn pitäisi maksimoitua antamalla ihmisten tehdä itse valinnat koskien kypärän- ja turvavyönkäyttöä. Ainakin lyhyellä aikavälillä tarkasteltuna näyttäisi siltä, että Millin vahinkoperiaatteen oikeutus ei saa empiiristä tukea. Clausen (2009) tekeekin terävän huomion, että Mill olisi ollut tukevammalla maaperällä, jos tämä olisi perustanut periaatteensa ihmisen synnynnäiseen oikeuteen elää elämäänsä parhaaksi katsomallaan tavalla riippumatta siitä, koituuko se lopulta ihmiskunnalle hyödyksi. Tässä on toki huomattava, että ongelma koskee nimenomaan vahinkoperiaatteen oikeuttamista eikä itse vahinkoperiaatteen sisältöä.

Toisaalta Mill kyllä huomauttaa, että “[m]inkä tahansa eettisen mittapuun voi helposti todistaa toimivan huonosti, jos oletetaan, että siihen liittyy yleismaailmallinen typeruus” (Mill, 2000, 41). Tästä voisi päätellä, ettei Mill tarkoittanut sääntöjään sokeasti seurattavaksi, vaan jonkinlaiseksi lähtökohdaksi, joka saa keskustelun ja argumentoinnin kautta lopullisen muotonsa ja yhteiskunnallisen sovelutuksensa. Lisäksi olisi aika kohtuutonta vaatia, että vahinkoperiaate johtaisi joka ikisessä tapauksessa parhaaseen mahdolliseen lopputulokseen. Mill kritisoi edeltäjänsä Benthamia juuri tämän lyhytjänteisestä hyödyn maksimoinnista, joten voi olla, että Millille riittää se, että periaate tuottaa yleisesti ja pitkällä aikavälillä parhaan mahdollisen lopputuloksen.

Näistä ongelmista huolimatta, Millin periaatteiden soveltaminen sopii mielestäni hyvin myös nykypäivän ongelmien pohtimiseen. Vahinkoperiaatteen ydinsanoma eli se, että kieltä ehdottavan on perusteltava kiellon kohteena olevan toiminnan sivullisille aiheuttama vahinko, on intuitiivisesti ajateltuna hyväksyttävä lähtökohta myös nykyajan ongelmiin. Tutkielman johtopäätöksenä toteankin, että autoilun rajoitukseen kielteisesti suhtautuneiden vastaajien useimmiten käyttämä argumentti eli oikeus ja vapaus autoiluun, on Millin vahinkoperiaatteen valossa kumoutuva perustelu. Tämä johtuu siitä, että autoilun voidaan nähdä aiheuttavan vahinkoa muille. ”Vahinko muille” kuuluu Millin vahinkoperiaatteen ydinsisältöön ollen sekä riittävä että välttämätön ehto ihmisen vapauden rajoittamiseen. Lisäksi on mielestäni intuitiivisestikin aika selvää, että robottiautojen ollessa ihmistä turvallisempia liikenteessä pelkkä ”ajamisen ilo” ei ole riittävä syy vastustaa ajamisen rajoituksia. Satojen

tuhansien sivullisten henkilöiden vuosittainen kuolema on nähdäkseni liian kova hinta maksettavaksi vain ajamisen ilosta ja vapaudesta.

Asian katsominen Millin periaatteiden valossa on tietysti vain yksi näkökulma asiaan, eikä yhden perustelun kumoaminen ole siten tarkoitettu asian lopulliseksi ratkaisuksi. Asiat ovat moniulotteisia ja muunkinlaisia argumentteja on olemassa puolesta ja vastaan, ja asioita on syytä punnita monelta kannalta. Kaikkiin lakiesityksiin kuuluu luonnollisesti niiden seurausten pohtiminen ja autoilun rajoitusta miettiessä huomionarvoista on esimerkiksi myös se, onko ihmisten pitkän tähtäimen edun mukaista hankkiutua sellaiseen tilanteeseen, jossa olemme liian riippuvaisia robottiautoista. Toisin sanoen, jos robottiautot ovat pakollisia ja ihmisten autoilua on laajasti rajoitettu, osaako kukaan enää kohta ajaa autoa? Entä jos tilanne jotenkin muuttuu ja taidolle olisi taas tarvetta? Toinen huoli voisi olla se, onko ihmisten yksityisyydensuoja vaarantumassa, jos autot ovat jatkuvassa yhteydessä verkkoon ja ihmisten liikkumista pystytään näin valvomaan.

Robottiautoja ja autoilun rajoittamista ei ole pohdittu riittävän laajasti tähän asti. Suurin osa robottiautojen etiikkaa koskevista artikkeleista käsittelee vastuukysymyksiä tai niin kutsuttuja trolley-ongelmia eli sitä, miten auton pitäisi toimia tietyssä tilanteessa, jossa voidaan olettaa syntyvän välttämättä jotain vahinkoa. Sinänsä tämä ei ole yllättävää, koska nämä ovat niitä kysymyksiä, jotka pitää ratkaista ennen kuin robottiautoja voidaan päästää liikenteeseen. Jossain vaiheessa huomion pitäisi kuitenkin kiinnittyä myös robottiautojen käyttöönoton muihin vaikutuksiin.

Tämän tutkielman myötä jatkotutkimusaiheeksi nousee esimerkiksi kattavampien ja syvällisempien perustelujen miettiminen autoilun rajoituksen puolesta tai sitä vastaan. Kysymyksenä voisi olla muun muassa se, minkälaisia muita näkökulmia voisi huomioida ja mitä muita periaatteita voisi noudattaa ja soveltaa kuin Millin vahinkoperiaatetta.

## LÄHTEET

- Automated Driving. (2014). Levels of driving automation are defined in new SAE international standard. Haettu 3.12.2019 osoitteesta [https://cdn.oemoffhighway.com/files/base/acbm/ooh/document/2016/03/automated\\_driving.pdf](https://cdn.oemoffhighway.com/files/base/acbm/ooh/document/2016/03/automated_driving.pdf)
- Brink, D. (2001). "Millian principles, freedom of expression, and hate speech." *Legal Theory* 7(2), 119–157.
- Clausen, C. (2009). John Stuart Mill's "very simple principle." *The Wilson Quarterly* (1976-), 33(2), 40–46.
- Fatal Motor Vehicle Crashes. (2019). Yhdysvaltain liikenneministeriö. Haettu 3.12.2019 osoitteesta <https://crashstats.nhtsa.dot.gov/Api/Public/ViewPublication/812826>.
- Fleetwood, J. (2017). Public health, ethics, and autonomous vehicles. *American journal of public health*, 107(4), 532–537.
- Hevelke, A., & Nida-Rümelin, J. (2015). Responsibility for crashes of autonomous vehicles: An Ethical Analysis. *Science and Engineering Ethics*, 21(3), 619–630.
- Hirsjärvi, S., Remes, P. & Sajavaara, P. (1997). *Tutki ja kirjoita*. Helsinki: Kirjayhtymä.
- Huefner, R. (2015). *Revenue management: A path to increased profits* (toinen painos). New York: Business Expert Press.
- Kors, A. (2011). "The paradox of John Stuart Mill." *Social Philosophy & Policy* 28(2), 1–18.
- Kruskal-Wallis H Test using SPSS Statistics. Haettu 14.11.2019 osoitteesta <https://statistics.laerd.com/spss-tutorials/kruskal-wallis-h-test-using-spss-statistics.php>.
- Liikenneturva. (2014.) Onnettomuuksien määrä laskuun turvatekniikan avulla. Haettu 4.2.2020 osoitteesta <https://www.liikenneturva.fi/fi/ajankohtaista/tiedote/onnettomuuksien-maara-laskuun-turvatekniikan-avulla>.
- Liikennevirasto. (2017). Liikenneonnettomuudet maanteillä vuonna 2017. Haettu 10.1.2020 osoitteesta [https://julkaisut.vayla.fi/pdf8/lti\\_2018-09\\_liikenneonnettomuudet\\_maanteilla\\_2017\\_web.pdf](https://julkaisut.vayla.fi/pdf8/lti_2018-09_liikenneonnettomuudet_maanteilla_2017_web.pdf).
- Luoto, R. T. A. (1982). Esipuhe teoksessa Mill, J. S. (1982), *Vapaudesta*. Helsinki: Librum.
- Macleod, C. (2018). "John Stuart Mill", *The Stanford Encyclopedia of Philosophy*, Edward N. Zalta (toim.). Haettu 16.11.2019 osoitteesta <https://plato.stanford.edu/archives/fall2018/entries/mill/>.
- Mill, J. S. (1981). *Naisen Asema*. (suom. Luoto, R. T. A, alkuteos *The Subjection of Women*, 1869). Mikkeli: Länsi-Savon Kirjapaino Oy.
- Mill, J. S. (1982). *Vapaudesta*. (suom. Luoto, R. T. A, alkuteos *On Liberty*, 1859). Helsinki: Librum.

- Mill, J. S. (2000). *Utilitarismi*. (suom. Saastamoinen, K., Sajama, S. & Järvenpää M, alkuteos *Utilitarianism*, 1861.) Tampere: Tammer-Paino.
- Mäkinen, E. (2019). “Kun robotti on ihmistä turvallisempi kuski, ihmiseltä voi kieltää ajamisen” Haettu 12.11.2019 osoitteesta <https://www.hs.fi/mielipide/art-2000006117777.html>.
- Oniščik, M. (2005). Rational reconstruction: an approach to a history of philosophy. *Soter* 16(44), 243–250.
- Rikoslaki 39/1889. Haettu 5.1.2020 osoitteesta <https://www.finlex.fi/fi/laki/ajantasa/1889/18890039001>.
- Räikkä, J., & Aaltola, E. (2018). *Yhteiskuntafilosofia*. Helsinki: Unipress.
- Saaranen-Kauppinen, A. & Puusniekka, A. (2006). KvaliMOTV - Menetelmäopetuksen tietovaranto. Haettu 3.12.2019 osoitteesta [https://www.fsd.uta.fi/menetelmaopetus/kvali/L7\\_3\\_4.html](https://www.fsd.uta.fi/menetelmaopetus/kvali/L7_3_4.html).
- Saastamoinen, K. (2000). “Suomentajan jälkisanat” Teoksessa Mill, J.S. (2000). *Utilitarismi*. (suom. Saastamoinen, K., Sajama, S. & Järvenpää M, alkuteos *Utilitarianism* 1861.) Tampere: Tammer-Paino.
- Saunders, B. (2012). Minimum pricing for alcohol: A Millian perspective. *Contemporary Social Science* 8(1), 71–82.
- Saunders, B. (2016). Reformulating Mill’s harm principle. *Mind*, 125(500), 1005–1032.
- Suomen perustuslaki 731/1999. Haettu 5.1.2020 osoitteesta <https://www.finlex.fi/fi/laki/ajantasa/1999/19990731>.
- Suomen virallinen tilasto. (2019a). Puolet äänioikeutetuista käytti vaalikonetta ennen eduskuntavaaleja. Helsinki: Tilastokeskus. Haettu 3.12.2019 osoitteesta [http://www.stat.fi/til/sutivi/2019/sutivi\\_2019\\_2019-11-07\\_kat\\_002\\_fi.html](http://www.stat.fi/til/sutivi/2019/sutivi_2019_2019-11-07_kat_002_fi.html).
- Suomen virallinen tilasto. (2019b). Moottoriajoneuvokanta. Haettu 3.12.2019 osoitteesta [http://www.stat.fi/til/mkan/2018/mkan\\_2018\\_2019-03-22\\_tie\\_001\\_fi.html](http://www.stat.fi/til/mkan/2018/mkan_2018_2019-03-22_tie_001_fi.html).
- Vaalikone. (2019). Haettu 12.11.2019 osoitteesta <https://www.vaalikone.fi/eduskunta2019/>.
- Vilka, H. (2007). *Tutki ja mittaa: määrällisen tutkimuksen perusteet*. Helsinki: Tammi.
- World Health Organization. (2018). Global status report on road safety. Haettu 3.1.2020 osoitteesta <https://apps.who.int/iris/bitstream/handle/10665/277370/WHO-NMH-NVI-18.20-eng.pdf?ua=1>.