

Anniina Tamminen

RIKOSPERUSTEISET AJOKIELLOT

Liikenneturvallisuuden ja ajo-oikeuden tarpeen arviointi
poliisin ajo-oikeuspäätöksissä

Yhteiskuntatieteiden tiedekunta
Pro gradu -tutkielma
Lokakuu 2020

TIIVISTELMÄ

Anniina Tamminen: Rikosperusteiset ajokiellot. Liikenneturvallisuuden ja ajo-oikeuden tarpeen arviointi poliisin ajo-oikeuspäätöksissä
Pro gradu -tutkielma
Tampereen yliopisto
Yhteiskuntatieteiden tiedekunta, Sosiaalipolitiikka
Lokakuu 2020

Vuoden 2019 ajokorttilainsäädännön uudistuksen myötä liikennerikosten seuraamuskäsittely siirtyi kokonaisuudessaan poliisin vastuualueelle. Rikosperusteinen ajokielto on turvaamistoinen menpide, jonka tarkoituksena on estää liikenneturvallisuutta vaarantava käyttäytyminen sekä eristää riskikuljettaja liikenteestä määräajaksi.

Tämän Pro gradu -tutkielman tarkoituksena on selvittää, millä tavalla poliisin rikosperusteisissa ajokieltopäätöksissä huomioidaan liikenneturvallisuuden sekä kuljettajan ajo-oikeuden tarpeen keskinäinen suhde. Aihetta tarkastellaan liikenneturvallisuuden ja kuljettajien riskikäyttäytymisen näkökulmasta. Lisäksi tarkastelun kohteena on poliisin toiminta julkisen vallan käyttäjänä. Tutkielman tavoitteena on selvittää, millaisia kuljettajatyyppejä poliisin ajokieltopäätöksistä on löydettävissä ja minkä tyyppisiä perusteluita he antavat ajo-oikeuden tarpeelleen, sekä millä tavalla nämä tekijät näkyvät poliisin päätöksissä.

Tutkielman aineistona on Helsingin, Hämeen ja Lapin poliisilaitosten alueilta suunnattuna satunnaisotantana kerätyt 75 ajo-oikeuspäätöstä. Aineisto analysoitiin kvantifioinnin sekä tyyppittelyn menetelmin. Tutkimus yhdistää määrällisen ja laadullisen tutkimuksen menetelmiä, jotta aiheesta voidaan tehdä sekä laajempia yleistyksiä että tarkempaa yksilöihin kohdistuvaa analyysia.

Liikennerikoksiin syyllistyneet voidaan jakaa vastuuttomien ja kunnollisten kuljettajien tyypeihin. Vastuuttomuus näyttäytyy toistuvana piittaamattomana liikennekäyttäytymisenä ja kunnollisuus kykynä noudattaa vallitsevia olosuhteita ja liikennesääntöjä. Vastineista voidaan havaita julkisia ja yksityisiä perusteluja ajo-oikeuden tarpeelle. Erityisesti julkiset perusteet, eli työhön ja toimeentuloon liittyvät perustelut olivat sellaisia, joita päätöksessä nostettiin esiin ajokieltoa lyhentävinä tekijöinä. Yksityiset perustelut, kuten perheeseen liittyvät perusteet puolestaan eivät olleet sellaisinaan riittävän painavia ajokiellon lyhentämiseksi.

Avainsanat: ajokielto, liikenneturvallisuus, poliisi

Tämän julkaisun alkuperäisyys on tarkastettu Turnitin OriginalityCheck –ohjelmalla.

ABSTRACT

Anniina Tamminen: Crime-based driving bans. Evaluation of Traffic safety and need to drive in Police's driving licence decisions
Master's thesis
Tampere University
Faculty of Social Sciences, Social Policy
November 2020

Since the reform of Driving License Act 2019 the handling of traffic related sanctions went from public court to the police organization completely. The Crime-based driving suspension is an administrative security measure, which serves purpose of preventing traffic violating behavior and suspending the risk drivers from traffic for fixed period of time.

This Master's thesis aims to find out how the relationship between traffic safety and the need for a driver's right to drive comes to evaluation in the process of crime-based suspension decisions. The subject is examined from the point of traffic safety and risk behavioral driving and also to find out how the Police works as an authority and user of public force. Purpose of this thesis is to seek out which kind of driver types can be found in the suspension decisions and what kind of statements drivers give about the need to hold driving license and how these elements effects to the decision made by the Police.

The material of this thesis contains sampling of designated data from Police departments in Lapland, Helsinki and Häme areas and the amount of these randomly collected crime-based decisions is 75 which is analyzed by quantification and typing. This study unites the qualitative and quantitative methods in analyzing process so a wider generalization as well as specific analyze of the individuals can be made.

People who have committed traffic violations can be split between irresponsible and decent driver types. Irresponsible driving behavior can be seen as repetitive reckless driving and decency as responsibility towards rules and laws of traffic. From these collected statements some are carried over for work related reasons and some for private like family affecting reasons. Statements that include work or income related reasons have higher chance to shorten the suspension than the ones with personal or private reasons.

Keywords: driving ban, traffic safety, the Police

The originality of this thesis has been checked using the Turnitin OriginalityCheck service.

Sisälllys

1. Johdanto	1
2. Henkilöliikenne Suomessa	4
2.1. Aiempi tutkimus	6
3. Liikenneturvallisuus ja riskit.....	9
3.1. Liikenneturvallisuus.....	9
3.2. Riskikäyttäytyminen	14
4. Poliisin julkisen vallan käyttö suhteessa yksilön oikeuksiin	18
4.1. Julkinen valta ja yksilön oikeudet.....	18
4.2. Poliisin toiminta ja siihen vaikuttavat tekijät	20
4.2.1. Poliisin ajokieltopäätös	23
4.2.2. Ajo-oikeuden tarve.....	30
4.2.3. Kuljettajan vastine	31
5. Aineisto ja menetelmät	33
5.1. Aineiston kerääminen	33
5.2. Tutkimusmenetelmä	35
5.3. Tutkimuksen etiikka	37
6. Ajokieltorikoksiin syyllistyneet kuljettajat.....	40
7. Riskikäyttäytyminen ja ajo-oikeuden tarve poliisin päätöksessä	46
7.1. Liikenneturvallisuus ja riskitekijät	46
7.1.1. Vastuuttomuus ja kunnollisuus liikenteessä.....	47
7.1.2. Vastuuttomuus ja kunnollisuus kuljettajan puheessa	50
7.2. Ajo-oikeuden tarpeen ulottuvuudet	53
7.3. Perusteet poliisin päätöksenteolle.....	59
8. Pohdintaa.....	64
Lähteet	68

1. Johdanto

Ajo-oikeus koskettaa merkittävää osa suomalaisista. Koska suomalaiset liikkuvat autolla paljon, myös liikenteeseen liittyvät rikokset ovat määrällisesti merkittäviä. Liikenteen turvallisuuden edistämiseksi poliisi valvoo liikennesääntöjen noudattamista sekä pyrkii toimillaan turvaamaan kaikkien tienkäyttäjien liikkumisen. Innoittajana Pro gradu- tutkielmalleni toimii keväällä 2019 alkanut virka-suhteeni Hämeen poliisin lupahallinnossa sekä 1.6.2019 voimaan tullut ajokorttilainsäädännön uudistus, jonka myötä ajoneuvorikosten seuraamuskäsittely siirtyi aiempaa vahvemmin poliisin vastualueelle. Uudistuksen myötä kaikkiin rikosperustaisiin määräaikaisiin ajokieltoihin määräämiset käsittelee poliisi. Aiemmin tuomioistuin käsitteli samalla kertaa sekä rikosasian että ajokieltoon määräämisen, mutta jatkossa poliisi määrää kuljettajan ajokieltoon tuomioistuimen rikosasiassa antaman ratkaisun jälkeen. Tämän lisäksi lievempien liikenneriikkomusten seuraamuskäsittely siirtyi poliisille sakkomääräyksellä tai syyttäjälle sakkovaatimuksella käsiteltäväksi, jolloin rikosasioiden käsittely ei keskity enää ainoastaan tuomioistuimille. (HE 103/2017.)

Poliisin valtaa pakkokeinojen käyttäjänä lisääntyi merkittävästi lakiuudistuksen myötä. Ajokielto on pakkokeino, jolla poliisi pyrkii turvaamaan kaikkien liikenteenkäyttäjien turvallisuuden, eristämään liikenneriikokseen syyllistyneen muusta liikenteestä määrääjäksi sekä ehkäisemään rikollisen toiminnan jatkamista (Melander 2012; Olli 2013). Ajokorttilain uudistuksen seurauksena poliisi määrää kaikki ajokiellot rikosprosessin ulkopuolella hallintomenettelyssä. Hallintolain mukaisesti keskeinen osa hallintoprosessia on asianomaisen kuuleminen, jossa kuljettajalla on mahdollisuus osallistua häntä koskevaan päätöksentekoon antamalla lausuman ajo-oikeuden tarpeestaan toimeentulonsa sekä välttämättömän liikkumisensa kannalta (HL § 34; AKL § 76). Poliisin on arvioitava ajo-oikeuspäätöstä tehdessään liikenneriikoksen vakavuuden, muiden turvallisuuden vaarantamisen ja liikenneturvallisuuden vaarantamisen toistuvuuden kaltaisten tekijöiden suhde siihen, että pakkokeino ei saa aiheuttaa liiallista haittaa yksilölle ja tämän oikeuksille.

Tämän tutkielman tarkoitus on selvittää *millä tavalla poliisi julkisen vallan käyttäjänä toisaalta kohdistaa pakkokeinoja yksilöihin riskialttiin käytöksen seurauksena, mutta samalla huomioi yksilöiden henkilökohtaiset tarpeet ajo-oikeuden tarpeen näkökulmasta*. Teoreettinen viitekehys rakentuu liikenneturvallisuuden ja riskikäyttäytymisen väliseen rajanvetoon sekä poliisin viranomaistoiminnan tarkasteluun. Aihetta tarkastellaan niin yhteiskuntatieteellisten, psykologisten ja oikeustieteellisten julkaisujen kuin liikenneteknologiainkin kentälle sijoittuvan kirjallisuuden kautta. Liikenne on tavalla

tai toisella osana ihmiselämän jokaista osa-aluetta, joten monitieteellinen tarkastelu on tutkielman kannalta välttämätöntä. Tutkielman metodologia tukeutuu sekä määrälliseen että laadulliseen tarkasteluun. Aineistosta analysoidaan kvantitatiivisin menetelmin sitä, millaiset kuljettajat syyllistyvät liikennerikoksiin, eli tarkastellaan kuljettajien ikä-, sukupuoli- sekä asuinkuntajakaumaa sekä sitä, millaisiin liikennerikoksiin he ovat syyllistyneet. Kvalitatiivisin menetelmin puolestaan analysoidaan sitä, miten poliisin ajokieltopäätöksissä on nähtävissä kuljettajan riskikäyttäytymisen eli liikennerikokseen syyllistymisen suhde ajo-oikeuden tarpeeseen. Ajokieltopäätösten sekä kuljettajien antamien vastineiden tarkastelu on sosiaalipoliittisesti mielekästä, sillä tutkimuksella päästään käsiksi aineistoon, joka valaisee kuljettajien omia näkemyksiä ajo-oikeuden tarpeellisuudesta. Ajo-oikeudella on merkittävä vaikutus yksilö toimeentuloon, liikkumiseen ja sosiaalisiin suhteisiin ja sitä kautta laajempaan yhteiskunnalliseen ulottuvuuteen. Lisäksi käsillä olevan tutkimuksen avulla päästään tarkastelemaan yhteiskunnallisesti merkittävän toimijan, eli poliisin hallinnollisia käytäntöjä sekä päätöksenteon yhdenmukaisuutta.

Pro gradu -tutkielman aineistona käytetään poliisin ajo-oikeuspäätöksiä, joilla liikennerikoksiin syyllistyneille kuljettajille määrätään rikosperusteinen ajokielto. Tutkielmassa tullaan paneutumaan toisaalta liikennerikosten liikenneturvallisuutta vaarantaviin ominaisuuksiin sekä kuljettajien toimintaan, ja toisaalta rikosperustaisten ajokieltopäätösten vastineisiin, eli siihen, millä tavoin kuljettajat perustelevat ajo-oikeutensa tarpeellisuutta ja millaiset perustelut ovat niin painavia, että poliisi katsoo niiden olevan peruste lieventää ajokiellon kestoja. Mielenkiintoisen lisän tutkielmaan antaa se, että aineistoon valikoituneet ajo-oikeuspäätökset on kerätty kolmen poliisilaitoksen, Helsingin, Hämeen ja Lapin, alueilta. Näin päästään tarkastelemaan myös alueellisten erojen vaikutuksia päätöksentekoon. Lainsäädännön uudistus aiheutti poliisin hallinnollisiin tehtäviin merkittäviä muutoksia ja tämän tutkielman myötä päästään entistä paremmin perehtymään ajokieltoseuraamusten vaikutuksiin sekä yksilön tasolla että laajemmin yhteiskunnallisesta näkökulmasta.

Tutkielman tarkoitus on havainnoida poliisin rikosperusteisia ajo-oikeuspäätöksiä liikenneturvallisuuden sekä yksilön oikeuksien kontekstissa ja tuoda näin aiheeseen hallinnollisen tarkastelutavan lisäksi yhteiskuntatieteellistä näkökulmaa. Luvussa 2 tarkastellaan suomalaista henkilöliikennettä sekä liikenteeseen ja erityisesti liikenneturvallisuuteen liittyvää aiempaa tutkimusta. Tutkielman teoreettinen viitekehys käydään läpi luvuissa 3 ja 4. Ensin luvussa 3 tarkastellaan liikenneturvallisuuden ja riskikäyttäytymiseen vaikuttavia tekijöitä ja tämän jälkeen luvussa 4 pohditaan poliisin roolia julkisen vallan käyttäjänä. Luvussa käydään läpi poliisin toimintavaltaa suhteessa yksilön

oikeuksiin nimenomaan ajo-oikeusasioiden näkökulmasta sekä esitetään kuljettajan mahdollisuuksia osallistua ajo-oikeusprosessin kulkuun. Viidennessä luvussa esitellään tarkemmin tutkielman aineisto ja tutkimusmetodologia sekä pohditaan tarkemmin tutkielman eettisiä kysymyksiä. Luvut 6 ja 7 koostuvat aineiston analyysistä. Ensin käydään läpi määrällisin menetelmin tehty analyysi ja pohditaan kysymystä siitä, millaiset kuljettajat syyllistyvät ajokieltorikoksiin. Tämän jälkeen paneudutaan laadullisin menetelmin tarkastelemaan ajo-oikeuspäätösten sisältöä ja sitä, millaiset tekijät vaikuttavat poliisin päätöksentekoon. Lopun pohdinnassa käsitellään aineiston analyysistä esiin nousevia kysymyksiä, pohditaan ajo-oikeutta ja poliisin ajo-oikeuspäätöksiä laajemmasta yhteiskunnallisesta näkökulmasta sekä esitetään aiheita jatkotutkimusta varten.

2. Henkilöliikenne Suomessa

Suomi on harvaan asuttua aluetta ja muutamia isompia kaupunkikeskittymiä lukuun ottamatta etäisyydet ovat pitkiä ja liikkuminen voi olla hyvinkin riippuvaista omasta kulkuneuvosta (Liikennevirasto 2018, 12.) Traficomien tilaston (2019) mukaan voimassa olevia ajokortteja oli vuoden 2019 alussa yli 3,75 miljoonaa ja noin 84 prosentilla täysi-ikäisistä suomalaisista on henkilöauton ajoon oikeuttava ajokortti. Mahdollisuus moottorikäyttöisillä kulkuvälineillä liikkumiseen koskettaa siis enemmistöä suomalaisista ja siksi onkin mielekästä perehtyä tarkemmin siihen, miten henkilöliikenne Suomessa toimii.

Liikennevirasto toteuttaa kuuden vuoden välein kattavan selvityksen suomalaisten liikkumisesta. Vuonna 2018 julkaistu uusin tutkimus on järjestyksessään kahdeksas ja se tarkastelee suomalaisten liikkumista vuodelta 2016. Henkilöliikennetutkimus maalaa suomalaisista kuvaa autoilevana, ja nimenomaan yksityisautoilevana, kansana, mitä tukee myös tilasto siitä, että vuoden 2018 lopussa liikennekäytössä olevia ajoneuvoja oli rekisteröitynä lähes 5,3 miljoonaa (Tilastokeskus 2019). Henkilöliikennetutkimuksen mukaan suomalaiset liikkuvat keskimäärin 41 kilometriä vuorokaudessa ja liikkumiseen käytetään aikaa noin tunti ja vartti. Vajaa kolmannes liikkumisesta liittyy työhön tai opiskeluun, kolmannes asiointi- tai ostosmatkoihin ja jäljelle jäävä reilu kolmasosa käytetään vapaa-ajan matkoihin. Matkoja tehdään määrällisesti eniten arkena, mutta viikonloppuisin tehtävät matkat ovat pidempiä ja ulottuvat kauemmas. (Liikennevirasto 2018, 8-9, 101.)

Henkilöliikennetutkimus osoittaa, että henkilöautoilu kattaa kaikesta liikkumisesta jopa 76 prosenttia. Henkilöauton kuljettajana matkoja tehdään vuorokaudessa yli 23 kilometriä ja vuodessa keskimäärin 13 794 kilometriä kuljettajaa kohden. Suomalaiset ajavat autoa vuodessa yhteensä 43 632 miljoonaa kilometriä. Henkilöautolla liikkuminen tapahtuu usein julkisilla liikennevälineillä, pyöräillen tai kävellen kulkemisen kustannuksella, erityisesti niissä tilanteissa, joissa kuljettajalla on auto jatkuvasti käytettävissä. Ero näkyy erityisesti verrattaessa miesten ja naisten välistä liikkumista. Miehillä auto on useammin jatkuvasti käytettävissä kuin naisilla, mikä osaltaan johtaa liikkumisen sukupuolittuneeseen jakautumiseen. Naisten keskimääräinen matkasuorite on miehiä lyhyempi, mutta naiset tekevät määrällisesti enemmän matkoja. (Liikennevirasto 2018, 74-77, 80-86.)

Autottomia kotitalouksia on eniten kaupunkien ydinalueilla ja vähiten kaupunkien kehysalueilla sekä harvaan asutulla maaseudulla. Lisäksi matkasuoritteita on sitä enemmän, mitä harvempaan asutulla

alueella henkilö asuu. Alueelliset erot ovat tässä suhteessa merkittäviä. Pääkaupunkiseudulla, eli sisempään kaupunkialueeseen kuuluvalla alueella kuljetaan eniten pyörällä ja jalan sekä julkisia liikennevälineitä käyttäen, kun taas henkilöautolla matkustetaan vähemmän kuin missään muualla Suomessa. Hämeessä, eli kaupungin läheiseen maaseutuun kuuluvalla alueella suurin osa liikkumisesta tapahtuu henkilöautolla. Huomionarvoista on myös se, että asiointi- ja ostosmatkoja on tällaisella alueella eniten. Lapissa, eli suurimmaksi osaksi harvaan asutun maaseudun alueella liikkuminen on vähäisintä, vaikka matkat ovat alueiden välisessä vertailussa pisimmät. Suurin osa tällä alueella liikkumisesta tapahtuu henkilöautolla. (Liikennevirasto 2018, 12, 18-19.)

Vuonna 2019 tieliikenteessä loukkaantui 4 994 ja kuoli 211 ihmistä (Liikenneturva 2020a). Erityisesti nuoret kuljettajat ovat liikenteessä riskialtis ryhmä ja tutkimukset osoittavat, että nuorten riski kuolla liikenneonnettomuudessa on muuhun väestöön nähden jopa kolminkertainen (Liikenneturva 2020b) Tieliikennekuolemien sekä loukkaantumisten määrä on ollut jo pitkään laskussa, ja syynä tähän on esimerkiksi turvalaitteiden, kuten turvavyön ja kypärän käytön lisääntyminen, nopeusrajoitusten noudattaminen sekä koulutuksen ja asennekasvatuksen lisääminen (Liikenneturva 2020c). Liikenneturvallisuuteen liittyy kuitenkin edelleen paljon parannettavaa ja jokainen tienkäyttäjä voi omalla toiminnallaan olla mukana turvallisemman liikenneympäristön luomisessa.

Maantieliikenteen ja yksityisautoilun määrät ovat olleet vuosikymmenten ajan tasaisessa kasvussa (Tilastokeskus 2020, 7). Joukkoliikenteen sekä kevyen liikenteen käyttö kasvattavat suosiotaan (Liikennevirasto 2018, 8), mutta eivät kulkumuotoina uhkaa yksityisautoilun ylivoimaista asemaa suosituimpana liikkumistapana. Autoilun pysyminen suosituimpana liikkumisen muotona vaikuttaa myös liikenteessä tehtävien rikosten lukumääriin. Liikenteessä tapahtuvat rikokset muodostavat yli puolet kaikista poliisin tietoon tulevista rikoksista. Raportoituun liikenne rikosten määrään vaikuttaa merkittävästi poliisin suorittaman liikennevalvonnan tehokkuus sekä painottaminen. Erityisesti automaattisen nopeusvalvonnan tehostaminen on kasvattanut poliisin tietoon tulevien liikenne rikosten määrää. (Niemi 2017, 177-179.) Poliisin suorittamalla valvonnalla on merkittävä rooli liikenneturvallisuuden edistämässä. Poliisin tehtävä on turvata kaikkien tielläliikkujien turvallisuus ja toimillaan edistää ja ylläpitää liikenneturvallisuutta.

Liikenne	2015	2016	2016	2017	Muutos	Muutos%
			Tammi - joulu	Tammi - joulu		
Liikenne rikokset yhteensä	128 732	120 510	120 510	108 636	-11 874	-9,85% ▼
Liikenneturvallisuuden vaarantaminen	84 052	76 083	76 083	64 013	-12 070	-15,86% ▼
Törkeää liikenneturvallisuuden vaarantaminen	3 900	3 872	3 872	3 803	-69	-1,78% ▼
Liikenne rikkomukset yhteensä	319 606	334 080	334 080	348 053	13 973	4,18% ▲
Rattijuopumukset yhteensä	17 556	17 218	17 218	17 733	515	2,99% ▲
Törkeää rattijuopumus	7 799	7 259	7 259	7 056	-203	-2,80% ▼
Rattijuopumus	9 757	9 959	9 959	10 677	718	7,21% ▲
Automaattivalvonnan suoritteet	407 732	539 682	539 682	552 284	12 602	2,34% ▲

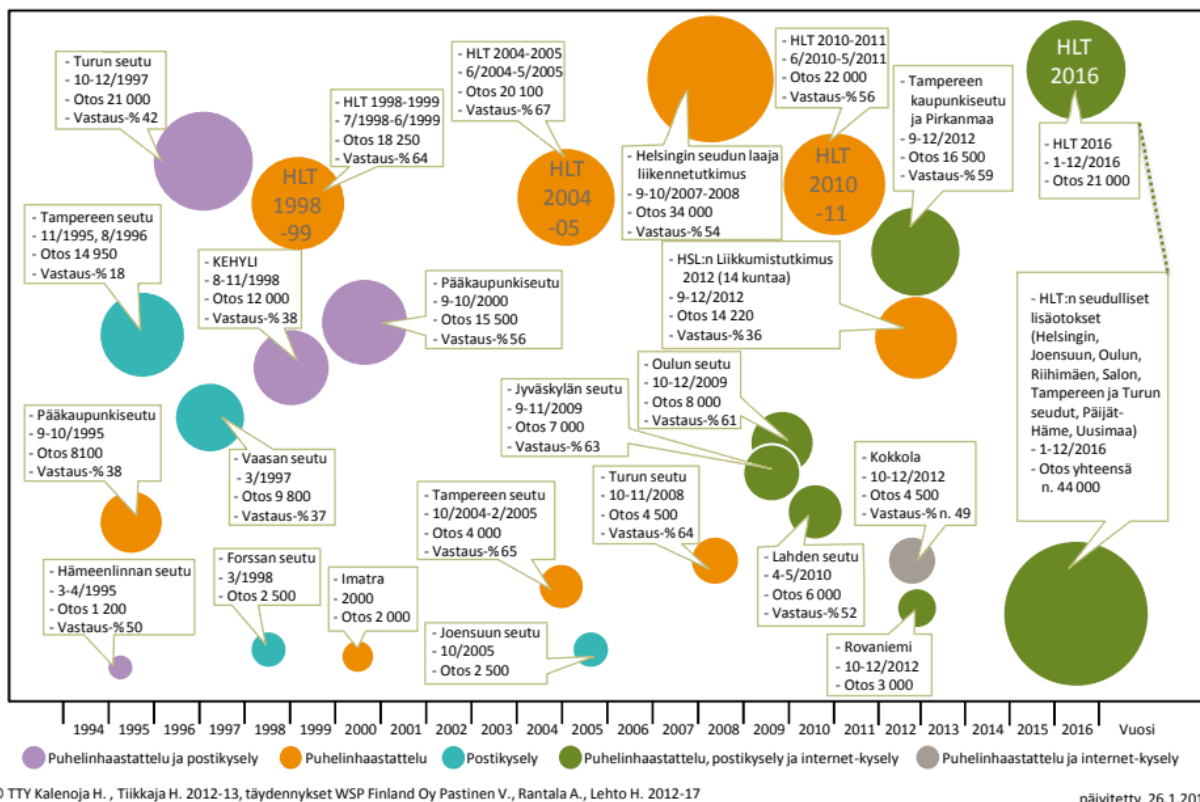
Kuva 1. Liikennetilasto (Poliisi 2017)

Poliisin viimeisimmän tilaston (2017) mukaan liikenteessä tapahtuvat rikokset ja rikkomukset muodostavat yli puolet kaikista poliisin tietoon tulevista rikoksista (790 691). Tämän tutkielman valossa huomio kiinnitetään nimenomaan taulukossa esitettyihin liikenne rikoksiin, jolloin liikenne rikkomukset sekä automaattivalvonnan suoritteet jäävät tarkastelun ulkopuolelle. Liikenne rikoksia kirjattiin vuonna 2017 yhteensä 126 369 kappaletta. Näistä noin puolet on liikenneturvallisuuden vaarantamisia (vakavaa piittaamattomuutta osoittavia). Rattijuopumuksia tilaston mukaan tapauksista on noin 15 prosenttia. Tilastokeskuksen (2020) uusimman julkaisun mukaan rattijuopumusten määrä on lisääntynyt ja vuonna 2019 rattijuopumuksia kirjattiin 18 640 kappaletta. Tätä osin selittää huumausaineiden käytön ja erityisesti alkoholin ja huumausaineiden sekakäytön yleistyminen ja sitä kautta huumausaineiden vaikutuksen alaisena ajamisen lisääntyminen (Sutela 2019). Kokonaisuudessaan liikenne rikosten määrässä on kuitenkin huomattavissa selkeä väheneminen aiempiin vuosiin verrattuna. Liikenne valvonnan tehostaminen sekä enimmäisnopeusrajoitukset ovat tuoneet parannusta liikenneturvallisuuteen. Samaan aikaan lievempien liikenne rikkomusten määrä on lisääntynyt, mikä voidaan selittää automaattivalvonnan lisääntymisellä. (Niemi 2017, 177.) Tämän tutkielman valossa tarkastellaan kuitenkin vakavampia liikenne rikoksia, jolloin liikenne rikkomusten osuus rajautuu tutkielman aiheen ulkopuolelle.

2.1. Aiempi tutkimus

Liikenneturvallisuutta on tarkasteltu hyvin monesta eri näkökulmasta niin teknologian, kuljettajien käyttäytymisen ja terveyden kuin rakennettujen liikenne ympäristöjenkin näkökulmasta (Jamroz 2008). Liikenneturvallisuuden tarkastelu järjestelmäteorian näkökulmasta huomioi liikenne järjestelmän eri tekijöiden välisiä suhteita, eli esimerkiksi liikennesuunnittelun, ajoneuvokannan, sääntelyn ja ympäristöjen yhdysvaikutuksia (mm. Ferraro 2011). Infrastruktuuriin ja liikenne järjestelmiin keskittyvän tutkimuksen lisäksi voidaan tarkastella myös kuljettajien käyttäytymiseen ja

vuorovaikutukseen liittyviä tekijöitä sekä niiden vaikutuksia suhteessa turvallisuuden kokemukseen. Käyttäytymistieteiden alalla liikennekäyttäytymistä, kuljettajan rooleja sekä turvallisuutta ovat tarkastelleet muun muassa yhdysvaltalainen psykologi Daniel Hughes (2015) sekä israelilainen psykologi David Shinar (2017). Käyttäytymistieteiden saralla liikenneturvallisuuteen erikoistuneet professorit Dorn ja Shullman (2012; 2013) ovat tarkastelleet haavoittuvassa asemassa olevien liikkujien, kuten lasten, nuorten ja vanhusten liikenneturvallisuutta sekä analysoineet riskikäyttäytymiseen johtavia syitä. Myös kuljettajien asenteet ja niiden vaikutukset liikenneturvallisuuteen ja riskikäyttäytymiseen ovat käyttäytymisteoreettisen tutkimuksen kohteena, ja tällä saralla laajamittaista tutkimustyötä on tehnyt muun muassa norjalaiset liikenneturvallisuuden tutkijat Hilde Iversen ja Torbjørn Rundmo (2004). Euroopan Unioni koostaa vuosittain tilaston liikenneturvallisuudesta ja sen toteutumisesta jäsenmaissaan (ERSO 2017). Sosio-kulttuuriset tekijät kuitenkin vaihtelevat maasta toiseen, joten yhdessä maassa pätevä liikennetutkimus ei välttämättä ole validia toisen valtion liikennekulttuurin kohdalla (Laapotti, Keskinen & Rajalin 2003, 586).



© TTY Kalenoja H., Tiikkaja H. 2012-13, täydennykset WSP Finland Oy Pastinen V., Rantala A., Lehto H. 2012-17

päivitetty 26.1.2017

Kuva 2. Viimeaikaisia henkilöliikennetutkimuksia Suomessa (Traficom 2020)

Kattavin yksittäinen tutkimus on Liikenneviraston Henkilöliikennetutkimus (2018), jossa kartoitetaan suomalaisten liikkumista laajamittaisella kyselytutkimuksella. Tämän lisäksi useat suomalaiset kaupungit teettävät tutkimusta liikenneturvallisuudesta. Kotimaisen tutkimuksen kentällä liikenneturvallisuuden tarkasteluun on paneutunut erityisesti liikennesosiologi Kalle Toiskallio, joka on tarkastellut liikenteen sosiaalisuutta väitöskirjassaan (2002). Toiskallion lisäksi liikenneturvallisuustutkimusta ovat Suomessa tehneet muun muassa liikennepsykologi Mika Hatakka (2007), psykologian dosentti Sirkku Laapotti (2003; 2007) sekä liikenteen turvallisuuskeskus Vernen tutkijat Jenni Ahlroth sekä Markus Pöllänen (2011). Turvallisuustutkimus painottuu kuitenkin hyvin pitkälti määrällisten aineistojen tarkasteluun, jolloin ihmisten käyttäytymiseen ja erityisesti käyttäytymisen perustelemiseen keskittyvä tutkimus jää uupumaan.

Ajokieltojen tarkastelu uudistuneen lainsäädännön näkökulmasta painottuu vielä tällä hetkellä erityisesti opinnäytetöihin. Poliisiammattikorkeakoulusta on valmistunut muutamia opinnäytetöitä (mm. Mattila 2019; Pääkkönen 2017), jossa ajokieltoja on tarkasteltu hallintolain sekä prosessikuvausten näkökulmista, mutta laadullinen ote näistä tutkielmista uupuu. Ajokieltoja on tarkasteltu myös lainopilliselta kannalta turvaamistoimenpide- sekä seuraamusnäkökulmista (Melander 2012; Olli 2013), mutta nämä tutkimukset painottuvat lainsäädäntöuudistusta edeltävään aikaan, eivätkä näin ollen huomioi poliisin toimintaa ajo-oikeuspäätöksiä tekevänä viranomaisena. Lisäksi tilastointia aiheesta tehdään paljon (Tilastokeskus, Liikennevirasto, Traficom, Poliisi), mutta määrällisen tutkimuksen valossa ei kyetä tarkastelemaan yksilöllisiä tekijöitä ajokieltojen taustalla.

3. Liikenneturvallisuus ja riskit

Liikenneturvallisuutta tutkineet psykologit Sauli Häkkinen ja Juha Luoma esittävät, että liikenteellä tarkoitetaan järjestelmää, jossa ovat osallisena ihminen, ajoneuvo sekä liikenneympäristö. Liikennettä ohjaavat lait, säännöt ja asetukset, mutta samanaikaisesti myös ihmisten väliset suhteet, opitut toimintamallit ja tavat sekä mahdollisuudet. (Häkkinen & Luoma 1991, 11.) Liikenneturvallisuus on yksi koko liikennejärjestelmämme tärkeimmistä tavoitteista ja samalla arvo, johon kaikella liikennejärjestelmätyöllä ja -politiikalla aktiivisesti pyritään. Suomen lainsäädäntö (mm. ajokorttilaki, tieliikennelaki) pyrkii määrittelemään mahdollisimman tarkasti sen, kuka, missä, miten, milloin ja millä kulkuneuvoilla saa ajaa. Liikenneympäristöistä pyritään tekemään mahdollisimman sujuvia, saavutettavia sekä erityyppiset tienkäyttäjät huomioon ottavia ja tätä kautta mahdollisimman turvallisia. Loppupeleissä järjestelmän tekninen toimivuus ja lainsäädännön kautta asetetut rajoitukset takaavat turvallisuuden kuitenkin vain niissä tilanteissa, joissa ihmisten liikennekäyttäytyminen on liikenneturvallisuuden huomioon ottavaa. (Ahlroth & Pöllänen 2011, 9.) Liikennettä ei pysähdytä pohtimaan lähemmin silloin, kun se toimii ja palvelee käyttötarkoitustaan. Tieliikenteen onnettomuudet, vaaratilanteet sekä liikenteessä tapahtuvat rikokset pakottavat kuitenkin näkemään liikenteen epäkohdat sekä paneutumaan liikenteen turvallisuuteen, toimivuuteen ja riskeihin tarkemmin.

3.1. Liikenneturvallisuus

Tieliikenne on muihin liikkumisen muotoihin suhteutettuna hallitseva liikennemuoto ja erityisesti henkilöautoliikenne kattaa valtaosan suomalaisten liikkumisesta (Ahlroth & Pöllänen 2011, 12). Ihmiset kulkevat henkilöautoilla päivittäin pitkiäkin matkoja niin työ- kuin vapaa-ajanmatkoillaan kaikkiin vuorokauden- ja vuodenaikoihin (Liikennevirasto 2018, 8-9, 101). Liikenne ja erityisesti henkilöautoliikenne on merkittävä osa suomalaisten elämää ja tästä syystä on tärkeä paneutua siihen, mitä niinkin arkinen asia kuin liikenne oikeastaan tarkoittaa ja millaisena se näyttää tieteellisen tarkastelun kautta. Liikenteen tutkimuskeskus Vernelle liikenneturvallisuustutkimuksen tehneet Jenni Ahlroth ja Markus Pöllänen (2011) havainnoivat että, tieliikenne on koostumukseltaan hyvin monipuolista, sillä liikkumisessa joudutaan sovittamaan yhteen hyvin erilaisin välinein sekä suurilla nopeuseroilla liikkuvat kulkijat. Kävelijöiden, pyöräilijöiden sekä autoilijoiden liikkuminen muodostuu riskialttiiksi erityisesti näiden hyvin erityyppisten kulkumuotojen kohdatessa sekä liikkuessaan

keskenään samoja väyliä hyödyntäen. Myös liikkujien väliset erot ovat suuria, sillä liikenteestä löytyy sekä vasta-alkajia että kokeneita kuljettajia. Liikenteeseen liittyy paljon sääntöjä ja ohjausta, jolla pyritään luomaan yhtenäinen liikennekulttuuri ja näin ollen turvaamaan kaikkien tielläliikkujien turvallisuus. Sääntelystä huolimatta onnettomuuksia tapahtuu, osin inhimillisistä virheistä, mutta myös tahallisesta piittaamattomuudesta johtuen. Sääntöjen rikkomiseen sekä liikenneturvallisuuden vaarantamiseen pyritään puuttumaan sanktioin, mutta valvonta on Suomen laajoilla tieverkostoilla rajallisin resurssein haastavaa. (Ahlroth & Pöllänen 2011, 14.)

Suomessa liikenteen tutkimus ja tiedottaminen painottuvat vahvasti viranomaistahojen tuottamaan tietoon (mm. Trafi, Liikennevirasto, poliisi, kaupungit). Virallisessa tarkastelussa tieliikennettä tarkastellaan ensisijaisesti yhteiskunnallisena järjestelmänä ja tielläliikkujia ylempää tulevan tiedon vastaanottajina tai ohjaitavana massana. Vastaava lähestymistapa on myös liikenneturvallisuuden tarkastelussa. Turvallisuuteen vaikuttavia tekijöitä katsotaan olevan esimerkiksi liikennesääntöjen, infrastruktuurin, ajoneuvokantojen, rakentamisen, kansantalouden ja rikollisuuden kaltaiset tekijät, jotka vaikuttavat joko suoraan tai välillisesti liikenneturvallisuuteen. Virallisista tarkasteluista on jätetty uupumaan tielläliikkujien vaikutukset turvallisuuteen, esimerkiksi liikkujien välisen kommunikoinnin näkökulmasta. Liikenneturvallisuustutkimuksessa on hallinnut näkemys, jonka mukaan auto ja autoilun ympärille luotu suunnitelmallinen ja hallinnoitu järjestelmä nähdään rationaalisena, kun taas autoilija nähdään ennaoimattomana ja epärationaalisena toimijana. (Toiskallio 2002, 9–11.) Liikenne ja autoilu on nähty lisäksi hyvin neutraalina, teknisenä sekä epäsosiaalisena toimintana (em. 11), mutta tarkempi katsantokanta osoittaa, että liikenteeseen liittyy hyvin paljon sosiaalisuutta, inhimillisiä ja yksilöllisiä tekijöitä sekä opittuja käyttäytymismalleja.

Liikenne voidaan nähdä sosiaalisena toimimisena, koska liikenteen muodostumiseksi tarvitaan vähintään kaksi toisensa kohtaavaa ajoneuvoyksikköä, jotka havainnoivat ja huomioivat toisensa tielläliikkujina. Yksinäinen kulkija ei muodosta liikennettä, vaan se on aina yhteispeliä. (Conley 2012, 221.) Liikenne muodostuu siis sosiaalisista, vaikkakin epäpersoonallisista toiminnoista. Epäpersoonallisuuteen liittyy vahvasti se, että vaikka tielläliikkujat eivät tunne toisiaan tai ole välittömässä vuorovaikutuksessa keskenään, he luovat silti yhteisön, jonka tavoitteena on yhdessä toimimalla ja omat yksilölliset näkökulmat ylittämällä luoda toimiva liikennejärjestelmä. Keskeisimmiksi moraalisiksi periaatteiksi nousevat liikennesääntöjen noudattaminen sekä toisten huomioiminen. (Toiskallio 2002, 36–37.) Jotta turvallinen liikkuminen ylipäänsä on mahdollista, liikkujien on koettava jonkinasteista yhteisöllisyyden tunnetta muiden tienkäyttäjien kanssa. Yhteisöllisyyden kokemuksen

kautta liikkujat ymmärtävät toistensa motiiveja ja uskoessaan myös muiden tielläliikkujien toimivan yhteisen edun nimissä, he kollektiivisesti luovat liikenteen sujuvuutta ja sitä kautta rakentavat liikenneturvallisuutta (Rothe 1992, 187). Liikenne on siis kohtaamista, muiden tielläliikkujien havainnoimista ja huomioon ottamista yhteisen edun, vaikkakin vain onnettomuuksien välttämisen, toteuttamiseksi (Conley 2012, 221).

Liikennettä on mielekästä tarkastella myös psykologian näkökulmasta, jolloin tarkastelun kohteena on ihmisten toiminta liikenteessä. Tämä toiminta voidaan jakaa karkeasti kahteen eri toiminnan malliin, odotettuun *suoritukseen* (performance) ja tyypilliseen *käyttäytymiseen* (behaviour). Suorituksella tarkoitetaan kuljettajan maksimaalista kykyä toimia ja suoriutua liikenteessä inhimilliset sekä ympäristön ja ajoneuvon asettamat rajoitukset huomioiden. Käyttäytymisellä puolestaan tarkoitetaan kuljettajan varsinaista toimintaa, jossa ajamisen lopputuloksen voidaan ajatella olevan parhaan mahdollisen suorituksen sijasta kuljettajalle tyypillistä toimintaa. (Shinar 2017, 89.) Voidaan siis ajatella, että suorituksen ollessa täydellinen (kuljettajan taidot, liikenneympäristöjen sujuvuus, ajoneuvon toimivuus, muiden tielläliikkujien toiminta yms.), ei onnettomuuksia, rikoksia tai vaaratilanteita pääsisi syntymään, mutta liikenteessä on aina huomioitava virheen mahdollisuus, oli se sitten teknisen vian, huonon liikennesuunnittelun tai inhimillisen virheen tulosta. Teknisten ja inhimillisten virheiden suhde on puhututtanut tutkijoita vuosikymmeniä. Monissa tutkimuksissa on päädytty laskelmiin, joiden mukaan jopa 85-90 prosenttia liikenneonnettomuuksista johtuu inhimillisistä syistä ja vain 10-15 prosenttia teknisistä vioista (Häkkinen & Luoma 1991, 16). Inhimillisen toiminnan tarkastelu liikenneturvallisuuden näkökulmasta on siis äärimmäisen tärkeää.

Kuljettajan käyttäytymistä voidaan analysoida havainto-ratkaisu-suoritus -ketjuna. Liikennetilanteessa kuljettaja tekee jatkuvasti havaintoja ja tulkitsee ympäristöstä tulevia ärsykyitä. Havaintojen tekemiseen vaikuttavat monet eri tekijät, kuten kuljettajan tiedot ja aiemmat kokemukset, fyysiset ja psyykkiset ominaisuudet, asenteet, motiivit sekä havaintoärsykkeiden runsaus. Kuljettajan on osattava lukea sekä ennakoita liikennetilanteita ja tehtävä ratkaisuja havaintojensa perusteella. Esimerkiksi nopeuksien ja etäisyyksien arviointi sekä muiden tielläliikkujien toiminnan ennakointi vaikuttavat siihen, millaisiin ratkaisuihin kuljettaja liikenteessä päätyy. Havainnon tekemisen ja ratkaisuun päätyminen jälkeen kuljettajan on suoriuduttava vallitsevasta liikennetilanteesta parhaan kykynsä mukaisesti. Kuljettaja kohtaa uusia tilanteita liikenteessä jatkuvasti ja edellä mainitun kaltaisia ketjuja saattaa olla limittäin useita. (Häkkinen & Luoma 1991, 36, 77, 87.) Lisäksi kuljettajan toimintaan vaikuttaa hänen reaktionopeutensa, eli se aika, joka kuljettajalla kestää havainnon tekemisestä

suorituksen alkamiseen (Ahlroth & Pöllänen 2011, 71). Liikenteessä uutta informaatiota ja erilaisia ärsykeitä tulee kuljettajalle jatkuvasti, jolloin kuljettajalta vaaditaan jatkuvaa säätötoimintaa vallitseviin tilanteisiin sopeutumiseksi. Mikäli kuljettajan suoritus onnistuu, vältetään virhearvioinneilta ja liikenteen sujuvuus ja turvallisuus säilyvät.

Liikennekäyttäytymiseen vaikuttavat kuljettajan periaatteet, asenteet ja sisäistetyt toimintamallit sekä yksilölliset ominaisuudet, joita tarkastelemalla voidaan tehdä havaintoja siitä, millaisia ratkaisuja liikenteessä tehdään ja millainen vaikutus näillä ratkaisulla on yleiseen liikenneturvallisuuteen. (Ahlroth & Pöllänen 2011, 71.) Inhimilliset tekijät ovat merkittävässä roolissa puhuttaessa liikenteessä tapahtuvista onnettomuuksista sekä liikennerikoksista (Avaz & Habibian & Moridpour 2014, 71), mikä tarkoittaa, että esimerkiksi tekniset viat ja muut ihmisen toiminnasta riippumattomat seikat aiheuttavat vain harvoin vaaratilanteita liikenteessä. Inhimilliset tekijät voidaan luokitella yksilöllisten erojen avulla kolmeen ryhmään: pysyvät, muuttuvat ja vaihtelevat tekijät. Pysyvillä tekijöillä tarkoitetaan ominaisuuksia, jotka pysyvät lähes muuttumattomina koko eliniän. Näihin tekijöihin voidaan luokitella kuuluvaksi esimerkiksi luonteen tasapainoisuus, älykkyys, huomiokyky ja reaktionopeus. Muuttuvat tekijät puolestaan muuttuvat ihmisen varttuessa yleensä melko hitaasti ja tasaisesti. Muuttuviksi tekijöiksi voidaan laskea esimerkiksi ikä, ajokokemus, terveydentila sekä asenteet. Vaihteleviksi tekijöiksi voidaan puolestaan mieltää nopeasti muuttuvat sekä vaikeasti kontrolloitavat tekijät, kuten voimakkaat tunnetilat, väsymys, masennus, lyhytaikaiset sairaudet sekä alkoholi. (Ahlroth & Pöllänen 2011, 75.) Liikenteessä suoriutuminen riippuu näiden kolmen tekijän yhteisvaikutuksista. Pysyviin ja muuttuviin tekijöihin kuljettajan itsensä on liikennetilanteissa vaikea vaikuttaa, mutta esimerkiksi eri viranomaistahot pyrkivät valvomaan kuljettajia näiden ominaisuuksien kautta (esim. ajoterveydentilan valvonta, kuljettajatutkinnot). Vaihtelevien tekijöiden kohdalla muutokset ovat puolestaan niin nopeita, ettei niiden yleinen kontrollointi ole mahdollista, vaan vastuu liikenteessä suoriutumisesta jää kuljettajalle itselleen. (Häkkinen & Luoma 1991, 124.)

Vaikka kuljettaja ei liikennetilanteessa pysty vaikuttamaan muuttuviin tekijöihin, voi hän etukäteen pohtia omia toimintamallejaan, arvioida mahdollisuuksiaan suoriutua liikenteessä turvallisesti sekä kehittää itseään kuljettajana. Liikenneasenteet ja sisäistetyt toimintamallit vaikuttavat merkittävällä tavalla siihen, millaiseksi liikennekulttuuri ja sitä kautta liikkumisen turvallisuus muotoutuvat. Asenteet ilmenevät sanallisena viestintänä, fyysisinä tunneilmaisuuksina ja reaktioina sekä varsinaisena käyttäytymisenä (Häkkinen & Luoma 1991, 136). Kuljettajat heijastelevat omaa käyttäytymistään myös sosiaalisiin normeihin sekä tapoihin, jolloin toimintaa ohjaa lakien lisäksi myös ajatus

”maalaisjärjestä” (Rothe 1992, 187). Asenteisiin ja niiden kautta muovautuviin toimintamalleihin vaikuttavat elinympäristössä opittujen asenteiden sekä kasvatuksen ja havainnoinnin kautta omaksettujen tietojen lisäksi muun muassa liikennekampanjoiden ja sosiaalisen median kautta luodut mielikuvat liikenneturvallisuudesta. Myös yhteiskunta pyrkii viranomaistoiminnallaan muokkaamaan asenteita esimerkiksi valvonnan näkyvyydellä sekä huomautuksia ja rangaistuksia antamalla. (Avaz ym. 2014, 74; Ahlroth & Pöllänen 2011, 72.) Asenteiden muuttaminen on haastavaa, koska asenteisiin liittyy vahva emotionaalinen lataus, jolloin toiminnan kyseenalaistaminen aiheuttaa puolustusreaktion ja omaa näkökantaa kyseenalaistavan näkemyksen vastustamisen. Tästä syystä asennekasvatus tulisi aloittaa ennen, kuin liikenneturvallisuuden kannalta haitalliset asenteet ovat ehtineet muotoutua ja asettua osaksi liikennekäyttäytymistä. (Häkkinen & Luoma 1991, 137.)

Vaihtelevat tekijät, kuten väsymys, masennus tai päihteet ovat liikenteessä vaaratekijöitä, joiden vaikutuksia ei kuitenkaan pystytä yleisesti ennakoimaan tai ennaltaehkäisemään. Kuljettajan vastuulle jää arvioida omaa ajokykyään ennen liikkeelle lähtöä. Liikenteessä psyykinen tai fyysinen väsymys, samoin kuin päihteetkin, kasvattavat onnettomuusriskiä ja aiheuttavat vaaraa sekä kuljettajalle itselleen että ulkopuolisille tielläliikkuville. (Häkkinen & Luoma 1991, 156.) Onnettomuustietoinstituutin tutkimuksen (Salenius & Sihvola 2020, 49) mukaan kuljettajan tilaan liittyvät riskit, kuten väsymys, mielentila, alkoholi tai sairaus oli mukana peräti 73 prosentissa onnettomuuksista. Samassa tutkimuksessa havaittiin, että ajonopeuteen liittyviä taustariskejä, kuten ylinopeus tai olosuhteisiin, taitoon tai ajoneuvoon nähden liian suuri tilannenopeus, oli läsnä yli kolmanneksessa liikenneonnettomuuksia.

Liikenneturvallisuutta pyritään parantamaan järjestelmiin suuntautuvalla kehitystyöllä, teknologian parantamisella, koulutuksella ja kasvatuksella sekä palkitsemisen ja rankaisemisen kautta. Lopulta liikenneturvallisuus kuitenkin kiteytyy kuljettajien omaan käyttäytymiseen ja heidän tekemiinsä valintoihin. Yksilölliset erot vaikuttavat siihen, kuinka alttiita kuljettajat ovat onnettomuuksille, vaaratilanteille sekä muulle riskikäyttäytymiselle. Seuraavassa luvussa tarkastellaan lähemmin kuljettajien riskikäyttäytymistä sekä siihen johtavia syitä ja seuraamuksia.

3.2. Riskikäyttäytyminen

Riski tarkoittaa yleisesti tappion tai vahingon vaaraa. Tällöin voidaan puhua esimerkiksi taloudellisesta riskistä, tapaturmariskistä tai terveystaloudellisesta riskistä. Liikenneturvallisuuden yhteydessä riskiä tarkastellaan yleensä onnettomuuden, vahingon tai rangaistuksen näkökulmasta. (Häkkinen & Luoma 1991, 96.) Liikennejärjestelmää tarkastelemalla voidaan havaita, että tieliikenteeseen liittyvät onnettomuusriskit ovat suuremmat, kuin missään muussa liikkumismuodossa (esim. lento-, juna- tai vesiliikenne). Käytetyin liikkumismuoto on siis samanaikaisesti turvattomin, mikä osoittaa, että kulutapavalinnassa ei korostu turvallisuusnäkökulma. (Ahlroth & Pöllänen 2011, 14.) Liikennetutkimuksessa tätä voidaan kutsua sosiaalisesti hyväksytyksi riskiksi, mikä tarkoittaa, että tiellä liikkujat tunnistavat liikkumismuodon riskit, mutta ovat niistä huolimatta valmiit hyödyntämään kyseistä liikkumismuotoa sen sisältämien muiden etujen vuoksi. Liikenteessä ero ideaalisen ja realistisen järjestelmän välillä on suuri ja muutos turvallisempaan liikennejärjestelmään vaatisi valtavaa muutosta arvojärjestelmiin sekä yhdys- ja yhteyskuntien rakenteisiin. (Häkkinen & Luoma 1991, 97.) Esimerkiksi nopeusrajoitusten huomattava laskeminen lisäisi liikenneturvallisuutta, koska pienemmillä nopeuksilla kuljettajalle jää enemmän aikaa havaintojen tekemiseen, pysähtymismatkat pienenevät ja ajoneuvon hallittavuus paranee, jolloin onnettomuuden riski pienenee (Kallberg & Luoma 1996). Nopeusrajoitusten laskeminen olisi siis yksi avain liikenneturvallisuuden parantamiseen, mutta samalla se hidastaisi henkilöliikennettä, jolloin matka-ajat pitenisivät huomattavasti. Tällöin joudutaan tasapainoilemaan erilaisten tavoitteiden välillä, joista vain yksi on liikenneturvallisuus.

Liikenteessä riskien ottaminen voi tarkoittaa esimerkiksi ylinopeuden ajamista, ajamista päihteiden vaikutuksen alaisena, turvalaitteiden käyttämättömyyttä ja liian lyhyitä turvavälejä (Pöysti & Lohiniva-Parviainen 2016). Nämä riskikäyttäytymisen muodot esiintyvät kuljettajilla usein samanaikaisesti. Tiellä liikkujat hyväksyvät sen tosiasian, että liikenteeseen liittyy riskejä, jotka voivat aiheuttaa joko oman tai toisen liikenteenkäyttäjän toiminnan seurauksena. Seuraavaksi perehdytään tarkemmin siihen, millaiset tekijät vaikuttavat alttiuteen ottaa riskejä, ketkä riskejä liikenteessä ottavat sekä millaisia seurauksia riskien ottamisella on.

Mikä siis ajaa kuljettajia ottamaan riskejä? Liikennekäyttäytymiseen erikoistuneiden professorien Shullmanin ja Dornin (2012, 19) mukaan muun muassa normit, asenteet, vaaran ja riskin kieltäminen, elämyshakuisuus, sosiaalinen pääoma, kärsimättömyys ja alkoholiuskomukset ovat tekijöitä, jotka ajavat kuljettajia riskialttiiseen käyttäytymiseen. Myönteiset asenteet liikennesääntöjen

rikkomista, kuten ylinopeutta ja päihtyneenä ajamista, kohtaan indikoivat riskialtista käyttäytymistä liikenteessä (Iversen 2004, 147). Riskikuljettajilla nimenomaan asenteet vaikuttavat osaamista enemmän liikennekäyttäytymiseen, sillä vaaratilanteet johtuvat useammin liikennesäännöistä piittaamattomuudesta kuin tietämättömyydestä (Avaz ym. 2014, 74). Kuljettajat usein myös arvioivat itsensä keskimääräistä paremmiksi kuljettajiksi, jolloin he pystyvät oikeuttamaan itselleen riskialttiin käyttäytymisen liikenteessä. Tällöin vaara- tai onnettomuustilanteissa oman suorituksen yliarviointi johtaa siihen, että vastuu tapahtumasta siirretään muille. (Ahlroth & Pöllänen 2011, 72.)

Kuljettajan luonteenpiirteet vaikuttavat merkittäväällä tavalla tämän toimintaan ja käyttäytymiseen liikenteessä. Yksi tutkimusten mukaan merkittävimmistä piirteistä on sensaatiohakuisuus, jolla on vahva yhteys riskialttiiseen käyttäytymiseen (Arnett 1996; Dahlen ym. 2004). Sensaatiohakuinen ihminen on valmis ottamaan sekä fyysisiä että sosiaalisia riskejä saadakseen toteuttaa ainutlaatuisia ja monimutkaisia asioita ja herättääkseen huomiota sekä ihailua kanssaihmisissä (Zuckerman 1979, 10–11). Yhdysvaltalaiset onnettomuus- ja liikenneturvallisuustutkijat Scott-Parker, Watson, King ja Hyde (2012, 1920) toteavat, että riskien ottajat myös kieltävät toimintansa vaarallisuuden ja elävät uskossa, että heille ei käy vahinkoja liikenteessä tai he eivät jää viranomaisten haaviin tekemistään liikenne rikoksista. Myös muut luonteenpiirteet, kuten aggressiivisuus, impulsiivisuus sekä tylsistymisalttius ennakoivat riskialtista käyttäytymistä (Arnett 1996).

Negatiivinen suhtautuminen liikenneturvallisuuteen on yleisintä nuorten, miesten sekä sellaisten kuljettajien keskuudessa, joilla on ollut ajokortti alle 10 vuotta (Laapotti ym. 2003; Bergdahl 2005; Iversen & Rundmo 2004). Sukupuolella, iällä ja ajokokemuksella on siis merkittävä vaikutus siihen, millä tavalla kuljettaja käyttäytyy liikenteessä. Myös alueelliset erot on todettu vaikuttava liikenneasenteisiin ja sitä kautta käyttäytymiseen. Tarkastellaan seuraavaksi lähemmin näitä ominaisuuksia.

Sukupuolten väliset erot riskialttiissa liikennekäyttäytymisessä ovat merkittäviä. Tilastot osoittavat, että miehet sekä aiheuttavat onnettomuuksia että kuolevat niihin naisia todennäköisemmin (Salenius & Sihvola 2020, 28, 32) Tätä voidaan selittää muun muassa sillä, että miehet ajavat naisia enemmän, heidän autonsa ovat tehokkaampia ja he ottavat liikenteessä enemmän riskejä, kuten ajavat riskialttiimpina aikoina (yöllä, viikonloppuisin, ruuhkassa, huonossa kelissä ja päihtyneenä). Myös miesten asenteet liikenteessä vaikuttavat. Miehet ovat itsevarmempia omasta osaamisestaan, tuntevat olonsa mukavammaksi vaarallisissa tilanteissa ja heillä on vähemmän negatiivisia ennako-

oletuksia liikenteen riskeistä (mm. onnettomuudet, vammat, sosiaalinen ei-hyväksyttävyyys) Ajaminen auttaa miehiä myös tunteiden purkamisessa ja negatiivisten asioiden käsittelyssä. (Bergdahl 2005, 596–600.) Naiset siis ajavat selvästi miehiä vähemmän ja ajamiseen liittyy selkeämmin jokin syy, eli niin kutsuttu huviajelu ei ole naisten keskuudessa yhtä yleistä. Lisäksi naiset ovat ratin takana turvallisuushakuisempia (Ahlroth & Pöllänen 2011, 76) ja ottavat selkeämmin huomioon riskikäyttäytymisen vaikutukset omaan ja muiden tielläliikkujien turvallisuuteen (Scott-Parker ym. 2012, 1926).

Suurin riski onnettomuuteen tai muuhun riskialttiiseen käyttäytymiseen jatkuu noin 25 ikävuoteen asti (Scott-Parker ym. 2012, 1917), mutta toisaalta myös iän karttuminen kasvattaa riskejä (Häkkinen & Luoma 1991, 133), mikä tarkoittaa, että nuoret ja iäkkäät ovat keski-ikäisiä suuremmassa riskissä joutua liikenneonnettomuuteen. Riskikäyttäytymistä on tutkittu erityisesti nuorten ja tuoreiden kuljettajien kohdalla ja havaittu, että nuorille riskialtis käyttäytyminen johtuu vanhempia ikäluokkia todennäköisemmin ryhmäpaineesta, näyttämisenhalusta sekä jännityksen hakemisesta. (Scott-Parker ym. 2012, 1917.) Sensaatiohakuisuus vähenee iän myötä (Arnett 1996, 699), joten houkutus riskialttiiseen käyttäytymiseen vähenee. Nuorten kuljettajien ajaminen painottuu vapaaajalle niin sanottuun huviajeluun ja tapahtuu useammin pimeään ilta- ja yöaikaan sekä viikonloppuihin, kun taas vaikkapa keski-ikäisten kuljettajien ajosuoritteet koostuvat pääosin työhön liittyvästä ajamisesta arkipäivinä (Salo & Keskinen 2003, 22; Laapotti ym. 2007). Ikääntyvillä liikenneriisit liittyvät lähinnä fyysisen ja psyykkisen suorituskyvyn heikkenemiseen, mutta samaan aikaan kerrytetty ajokokemus sekä turhien ja tahallisten riskien välttely kompensoivat vähentyvää suorituskykyä (Häkkinen & Luoma 1991, 133).

Pohjois-Suomessa maaseudulla asenteet liikennesääntöjen noudattamista kohtaan ovat myönteisempiä kuin isommissa kaupungeissa (Laapotti, Keskinen & Rajalin 2003, 585). Tutkimuksen tulosta tukee Yhdysvalloissa toteutettu tutkimus maaseudun ja kaupunkien välisistä liikennekulttuurieroista, joka osoittaa, että maaseudulla jännityksen hakeminen riskikäyttäytymisestä on vähäisempää, mutta vastaavasti kaupungissa riskikäyttäytyminen tiedostetaan ja tunnistetaan herkemmin kuin maaseudulla, jossa riskialttiin liikennekäyttäytymisen ei nähdä olevan yhtä suuri vaaran aiheuttaja (Shullman & Dorn 2013, 28). Vaikka tutkimukset osoittavat, että maaseudulla asenteet riskikäyttäytymiseen ovat negatiivisemmat, tilastot osoittavat, että 90 prosenttia kuolemantapauksista henkilöliikenteessä tapahtuu taajamien ulkopuolella (Liikenneturva 2020c, 1).

Myös päihteet ovat merkittävässä roolissa, kun puhutaan riskikäyttäytymisestä liikenteessä. Päihteet vähentävät kuljettajan harkintakykyä, lisäävät impulsiivisuutta sekä heikentävät suoritus- ja koordinaatiokykyä (Lillsunde ym 2012). Riskit suurenevat jo jonkin verran, kun veren alkoholipitoisuus on alle 0,5 promillea ja kasvavat huomattavasti 0,8 promillessa. Erittäin suuret riskit ovat yli 1,2 promillen, eli törkeän rattijuopumuksen rajan ylittävissä pitoisuuksissa sekä sekakäytössä, joissa riskit jopa monisatakertaistuvat. (Hels ym. 2011, 42.) Kaikista rattijuopumuksista noin kolmanneksessa kuljettaja on ajanut huumausaineen vaikutuksen alaisena ja huumerattijuopumusten määrä kasvaa jatkuvasti (Sutela 2019). Tilastojen mukaan noin joka viidennessä kuolemaan johtaneessa liikenneonnettomuudessa kyse on ollut rattijuopumuksesta. Myös rattijuopumusten kohdalla riskit koskettavat useimmiten nuoria miehiä. (Liikenneturva 2020d, 1.) Erityisesti huumerattijuopumusten lisääntymisen taustalla voidaan nähdä vaikuttavan huumausaineita koskevan yleisen asenneilmapiirin muuttuminen sallivampaan suuntaan ja tätä myötä huumeiden kokeilun sekä käytön yleistymisen. Myös poliisin kyvyt huumausaineen vaikutuksen alaisena olevien kuljettajien tunnistamiseksi ovat parantuneet tekniikan kehittymisen myötä, sillä testausmenetelmät ovat muuttuneet tarkemmiksi ja luotettavammiksi. (Lillsunde ym 2012, 1878.)

Kuljettajan riskikäyttäytyminen, liikenneturvallisuudesta piittaamattomuus sekä vastuuttomuus ovat mukana suurimmassa osassa kuolemaan tai loukkaantumiseen johtaneista liikenneonnettomuuksista (Salenius & Sihvola 2020, 49). Erityisesti nuorten miesten kohdalla tilastot kertovat riskialttiin käyttäytymisen vaaroista. Koulutuksella ja ohjauksella, lainsäädännöllä sekä liikennejärjestelmien ja teknologian kehittämällä pystytään parantamaan liikenneturvallisuutta ja ennaltaehkäisemään vaaratilanteita. Liikenteessä tarvitaan kuitenkin myös valvontaa, jonka avulla riskikuljettajien käytökseen pystytään puuttumaan. Poliisin tehtävä on toimia sekä ennakoivasti pelotevaikutteena, rangaista liikennetikoksiin syyllistyneitä että estää liikenneturvallisuutta vaarantavan toiminnan jatkaminen. Seuraavassa luvussa perehdytään tarkemmin julkisen vallan toimintaan sekä erityisesti poliisin asemaan liikenteen turvaajana.

4. Poliisin julkisen vallan käyttö suhteessa yksilön oikeuksiin

Julkinen valta ja yksityinen ihminen ovat jatkuvassa vuorovaikutuksessa keskenään, sillä julkisen vallan kautta määritellään yksilön oikeuksia ja velvollisuuksia yhteiskunnan jäsenenä ja samanaikaisesti yksityiset ihmiset ovat rakentamassa ja osallisina julkisen vallan toimintoja ja organisaatioita. Julkinen valta määrittelee ne raamit, joissa yksilö voi toimia perusoikeuksiensa ohjaamana. Oikeustieteen professori Veli-Pekka Viljanen (2001, 12–13) osoittaa, että perusoikeuksiin liittyy myös ehtoja ja rajoituksia, mikäli yhteiskunnallinen intressi sitä vaatii. Poliisi on merkittävä julkisen vallan käyttäjä, jolla on valta puuttua yksilön oikeuksiin monenlaisin pakkokeinoin esimerkiksi rikosten selvittämisen, häiriöttömän rikosprosessin turvaamisen ja rikollisen toiminnan jatkamisen ehkäisemisen nojalla. Pakkokeinoja tulee käyttää vähimmän haitan periaatteen mukaisesti, eli yksilön oikeuksiin ei saa puuttua enempää kuin on kussakin tapauksessa välttämätöntä. (Korhonen 2005, 19.) Poliisi joutuu siis jatkuvasti käymään rajanvetoa siinä, mikä on riittävä pakkokeino, joka ei kuitenkaan välttämätöntä enempää loukkaa yksityisen ihmisen perusoikeuksia. Seuraavissa luvuissa käydään läpi julkisen vallan ja yksityisten ihmisten välistä vuorovaikutusta, siihen liittyvää lainsäädäntöä ja hallinnollista menettelyä sekä paneudutaan erityisesti ajokieltoihin yksityisten oikeuksien ja poliisin pakkokeinojen välisenä vastakkainasetteluna.

4.1. Julkinen valta ja yksilön oikeudet

Julkisella vallalla tarkoitetaan kaikkia niitä valtiollisen toiminnan muotoja, joita lainsäädäntö ohjaa ja jotka noudattavat demokraattisen oikeusvaltion määrittelemiä ehtoja (Koivisto 2014, 677). Julkiselta vallalta edellytetään aktiivista toimintaa yksilöiden perusoikeuksien, kuten henkilökohtaisen vapauden ja koskemattomuuden sekä taloudellisten, sosiaalisten ja sivistyksellisten oikeuksien, edistämiseksi sekä yhteiskunnallisen rauhan ja kansojen itsemääräämisoikeuden ylläpitämiseksi (Hallberg 2011). Julkinen valta käsitteenä voidaan jakaa kahteen yläkategoriaan; *subjektikäsitteeksi* tai *toimintakäsitteeksi*. Subjektikäsitteen mukaan julkinen valta on toimija, joka muodostuu julkishallinnosta, julkisyhteisöistä sekä lopulta näiden alaisista viranomaisista. Julkisella vallalla on oikeuksia ja velvollisuuksia ja se on taho, jonka tehtävänä on sekä toteuttaa perusoikeuksia että toimia niiden velvoittamana. Julkinen valta voidaan ymmärtää myös toimintakäsitteen kautta, jolloin kysymys ei koske sitä, kuka tai mikä toimii, vaan nimenomaan sitä mitä toiminta itsessään on ja kuinka

julkista valtaa käytetään. Toimintakäsitteen kautta julkinen valta voidaan jakaa edelleen kahteen luokkaan: yksilön oikeusasemasta päättämiseen, eli hallinnolliseen säätelyyn sekä yksilön vapautteen puuttumisena pakkokeinoin, eli esimerkiksi poliisin voimankäytön kautta. (Koivisto 2014, 682.) Julkisen vallan toimenpitein voidaan puuttua yksilön oikeusasemaan, jolloin yksilö ei voi käyttää perusoikeuksiaan täysimääräisesti. Kaikille rajoitustoimille on kuitenkin oltava laillinen peruste. (Viljanen 2001, 14.)

Laillisuusperiaatteen (PL 2.3 §) mukaan kaiken julkisen vallan on perustuttava lakiin. Viranomaisilla on velvollisuus noudattaa lakia ja kaikki toiminta on viimekädessä sidottuna perustuslakiin. Sääntöjä soveltavat ja valvovat riippumattomat tuomioistuimet. (Koivisto 2014, 684.) Poliisin toiminnan lainmukaisuutta valvoo poliisihallitus. Sen toimintaan kuuluu yksiköiden sisäiset laillisuustarkastukset, oma-aloitteinen valvonta, kantelujen ratkaiseminen sekä laillisuusvalvonnan kehittäminen sekä selvitysten ja lausumien antaminen ylemmille tahoille, aina Euroopan ihmisoikeustuomioistuimelle saakka. (Paavola & Heinilä 2015.) Poliisi on merkittävä julkisen vallan käyttäjä ja sillä on oikeus rajoittaa yksilövapautta hyvinkin monenlaisin pakkokeinoin, mutta samanaikaisesti poliisin toimintaa valvotaan ja toimintaan liittyy paljon erilaisia velvoitteita.

Julkinen valta on noudatettava toiminnassaan hyvää hallintotapaa koskevia yleisiä periaatteita, joita ovat laillisuusperiaatteen lisäksi esimerkiksi läpinäkyvyysperiaate (tiedotus ja perustelut), yhdenmukaisuusperiaate (yhdenvertainen kohtelu) sekä responsiivisuuden periaate (yksityisen ja julkisen välisen kommunikoinnin joustavuus). (Korhonen 2005, 40; Hautamäki 2004, 174, 212.) Hyvällä hallinnolla pyritään nivomaan yhteen julkisen vallan toiminta suhteessa kansalaisten oikeusturvaan, jotta päätöksenteko ja yksityisen elämän osa-alueisiin puuttuminen tapahtuisi mahdollisimman saumattomasti. Hyvän hallinnon voidaan ajatella rakentuvan kolmen eri tason kautta eli hallinnon kohteena olevien asiakkaiden kautta, julkista valtaa käyttävien tahojen kautta, sekä julkisen vallan valvonnan kautta. (Hautamäki 2004, 15.) Hyvän hallinnon on tarkoitus suojata yksilön oikeusturvaa ja tehdä julkisen vallan toiminnasta kansalaisten etua palvelevaa.

Perustuslaissa yksityiselämän suojalla ja yksityisyydellä tarkoitetaan lähtökohtaisesti sitä, että jokaisella on oikeus yksityiselämään, kotirauhaan sekä kunniaan ilman, että viranomaisten tai muut tahot niihin aiheettomasti tai mielivaltaisesti puuttuvat (Viljanen 2001; Hallberg 2011). Euroopan ihmisoikeussopimuksessa (8 artikla) yksityiselämän suojasta sanotaan, että *"1. Jokaisella on oikeus nauttia yksityis- ja perhe-elämäänsä, kotiinsa ja kirjeenvaihtoonsa kohdistuvaa kunnioitusta. 2.*

Viranomaiset eivät saa puuttua tämän oikeuden käyttämiseen, paitsi kun laki sen sallii ja se on välttämätöntä demokraattisessa yhteiskunnassa kansallisen ja yleisen turvallisuuden tai maan taloudellisen hyvinvoinnin vuoksi, tai epäjärjestyksen tai rikollisuuden estämiseksi, terveyden tai moraalisen suojaamiseksi, tai muiden henkilöiden oikeuksien ja vapauksien turvaamiseksi. Ihmisellä on siis oikeus kontrolloida niitä tietoja, jotka koskevat yksityisyyden piirissä tapahtuvia asioita sekä suojella omaa itsemääräämisoikeuttaan sekä henkilökohtaista integriteettiään yksityisyyden loukkauksilta (Mahkonen 1997, 20-21). Yksityiselämä on tarkoin suojattua, mutta julkisella vallalla on oikeus siihen puuttua, mikäli tämä katsotaan yleisen turvallisuuden nimissä ja lain sallimissa rajoissa välttämättömäksi. Ihmisen on rikosoikeudellisen laillisuusperiaatteen mukaan kuitenkin tiedettävä etukäteen, mitkä teot ovat kiellettyjä ja rankaistavia (Hallberg 2011), joten laissa nämä teot on tarkasti määriteltävä.

Yksityisen henkilön ajo-oikeuteen puuttumisessa voidaan ajatella olevan kyse niin sanotusta perusoikeusherkästä asiasta; julkinen valta puuttuu perustuslaissa määriteltyyn yksilön henkilökohtaiseen vapauteen. Vapautta ei voida riistää mielivaltaisesti eikä ilman lakiin kirjattua perustetta. (Viljanen 2001; Koivisto 2014, 687.) Ajokielto on luonteeltaan turvaamistoimi, jolla pyritään ehkäisemään rikollisen toiminnan, eli liikenneturvallisuutta vaarantavan ajamisen jatkaminen. Perusteet pakkokeinon käyttämiseksi ovat tällöin olemassa. (Olli 2013, 211). Laki kuitenkin velvoittaa, että ajokieltoa määrättäessä pakkokeinot eivät saa loukata yksilön oikeuksia välttämätöntä enempää (PKL 3 §) ja poliisin on otettava huomioon henkilön ajo-oikeuden tarve toimeentulon sekä välttämättömän liikkumisen kannalta (AKL 66 §), jolloin yksilöllä on mahdollisuus tulla kuulluksi sekä vaikuttaa häntä koskevaan päätöksentekoon. Näin ollen poliisi julkisen vallan käyttäjänä toisaalta kohdistaa pakkokeinoja yksilöihin sekä rajoittaa yksilön itsemääräämisoikeutta sekä liikkumisvapautta, mutta samalla huomioi ajo-oikeutta koskevat yksilölliset tarpeet.

4.2. Poliisin toiminta ja siihen vaikuttavat tekijät

Liikenneturvallisuuteen vaikuttavat useat tekijät, esimerkiksi rakennettu liikenneympäristö, olosuhteet, lainsäädäntö, ajoneuvokanta sekä kuljettajat ja muut tielläliikkujat. Turvallisuudesta vastaavat yhteistyössä useat eri viranomaiset ja järjestöt, ja erityisesti poliisilla on merkittävä rooli turvallisen liikennekulttuurin luomisessa sekä ylläpidossa. Poliisin pääroolina on nopeusvalvonnan, päihteiden ja turvalaitteiden käytön valvonnan, riskikuljettajien valvonnan sekä raskaan liikenteen valvonnan

suorittaminen. (Poliisihallitus 2020.) Valvonnan avulla liikenteestä pyritään luomaan turvallinen ympäristö kaikille tienkäyttäjille sekä ehkäisemään riskialttiin käytöksen toteuttamista liikenteen parissa. Liikennerikokset ovat tulosta siitä, että yhteisiä sääntöjä ei ole liikenteessä noudatettu. Valvojen viranomaisten tehtävä on toisaalta ennaltaehkäistä liikennerikosten tapahtumista että rangaista rikoksiin syyllistyneitä. Lisäksi viranomaiset voivat määrätä toimenpiteitä, joiden tarkoituksena on muun liikenteen sekä tielläliikkujien turvaaminen. Yksi tällainen turvaamistoimi on poliisin määräämä ajokielto liikennerikokseen syyllistyneelle.

Turvaamistoimi on yhteiskunnan yksilöön kohdistama toimenpide, jonka tarkoituksena on rajoittaa yksilön oikeuksia yhteiskunnallisten etujen suojelemiseksi. Lyhykäisydessään *”ajokielto on ajo-oikeuteen kohdistuva seuraamus, jolla pyritään estämään ajoneuvon kuljettajan osallistuminen liikenteeseen silloin, kun häneltä katsotaan edellytysten siihen puuttuvan.”* (HE 104/2004) Puutteelliset edellytykset voivat johtua joko siitä, että kuljettaja on toiminnallaan laiminlyönyt liikennettä koskevien säännösten noudattamista tai kuljettajalla ei ole edellytyksiä ajo-oikeuden säilyttämiseen. (Olli 2013, 211.) Ajokiellot voidaan jakaa siis karkeasti rikosperustaisiin tai terveysterustaisiin ajokieltoihin. Tässä tutkielmassa tarkastelun kohteena ovat rikosperustaiset ajokiellot.

Ajokielto on liikennerikosoikeudellinen turvaamistoimi, jonka tarkoituksena on sekä estää liikennerikokseen syyllistyneitä jatkamasta liikenneturvallisuutta vaarantavaa käytöstään että turvata muiden tielläliikkujien turvallisuus eristämällä rikoksen tekijä määrääjäksi liikenteestä (Olli 2013, 211). Poliisi toimii ajokorttilaissa säädettyjen asetusten mukaisesti. Laki on hyvin yksiselitteinen ajokieltoon määräämisen suhteen:

*”Poliisin on määrättävä moottorikäyttöisen ajoneuvon **kuljettaja** ajokieltoon, jos tämän on todettu syyllistyneen rikoslain 23 luvun 2 §:ssä tarkoitettuun törkeään liikenneturvallisuuden vaarantamiseen, 3 §:ssä tarkoitettuun rattijuopumukseen tai 4 §:ssä tarkoitettuun törkeään rattijuopumukseen taikka mainitun lain 44 luvun 13 §:ssä tarkoitettuun vaarallisten aineiden kuljetusrikokseen. Ajokielto voidaan jättää määräämättä, jos moottorikäyttöisen ajoneuvon kuljettajaa ei tuomita edellä mainitusta teosta rangaistukseen.*

Poliisin on määrättävä ajo-oikeuden **haltija** ajokieltoon:

3) jos hänen on todettu moottorikäyttöistä ajoneuvoa kuljettaessaan syyllistyneen rikoslain 23 luvun 1 §:ssä tarkoitettuun liikenneturvallisuuden vaarantamiseen ja teko osoittaa vakavaa piittaamattomuutta liikenneturvallisuutta kohtaan;

4) jos hänen on todettu syyllistyneen rikoslain 23 luvun 10 §:ssä tarkoitettuun kulkuneuvon kuljettamiseen oikeudetta” (AKL 64 §)

Edellä olevasta lainauksesta on tummennettu sanat *kuljettaja* ja *haltija*, sillä nämä yksittäiset sanat antavat raamit ajokieltopäätösten tekemiselle. Poliisin on määrättävä kuljettajan ajokieltoon silloin, kun hän on syyllistynyt törkeään liikenneturvallisuuden vaarantamiseen, rattijuopumukseen tai vaarallisten aineiden kuljetusrikokseen. Ei siis ole merkitystä, onko kuljettaja ajo-oikeuden haltija (suorittanut kuljettajatutkinnon) vai ei. Kulkuneuvon kuljettamisesta oikeudetta sekä vakavaa piittaamattomuutta osoittavasta liikenneturvallisuuden vaarantamisesta puolestaan voidaan määrätä ajokieltoa ainoastaan niissä tilanteissa, joissa kuljettaja on ajo-oikeuden haltija.

Laki velvoittaa poliisia määräämään liikennesrikokseen syyllistyneen ajokieltoon, kun asian käsittely tuomioistuimessa, syyttäjällä tai esitutkintaviranomaisella on valmistunut ja syyllisyys on todettu (AKL 76 a §). Tämän osalta laki on yksiselitteinen. Väliaikaisen ajokiellon osalta, eli yleensä välittömästi liikennesrikoksen tapahtumisen jälkeen määrättävä ajokielto määritellään siten, että ”*poliisimies voi määrätä ajo-oikeuden haltijan väliaikaiseen ajokieltoon [...]*” (AKL 70 §). Lain mukaan ajokielto on siis määrättävä liikennesrikokseen syyllistyneelle, mutta sitä ei ole välttämätöntä määrätä astumaan voimaan ennen rikosasian ratkaisua väliaikaisella ajokiellolla. Tämä ikään kuin kumoaa ajatuksen ajokiellosta turvaamistoimenpiteenä, jonka tarkoitus on puuttua liikennesrikoksesta epäillyn tulevaan käyttäytymiseen ja estää mahdollisia uusia rikoksia, eikä niinkään rangaista jo tehdystä rikoksesta (Melander 2012, 174).

Poliisi on merkittävä julkisen vallan käyttäjä ja sillä on valta rajoittaa yksilön toimintaa monessa eri yhteydessä. Poliisin tehtävä on toiminnallaan nivoa yhteen yksilön oikeudet suhteessa turvalliseen liikenneympäristöön. Lähtökohtaisesti voidaan ajatella, että ajokiellon määräämisen perusteena oleva liikennesrikos tarkoittaa liikenteeseen osallistumisen edellytysten puuttumista, mutta puutteet on aina arvioitava tapauskohtaisesti. Turvaamistoimenpiteitä määrättäessä on kiinnitettävä huomio perustuslain 6 §:n asettamaan yhdenvertaisuusvaatimukseen, mutta kategorisesti ei voida katsoa, että syyllistyminen tiettyyn rangaistavaksi säädettyyn tekoon johtaisi automaattisesti tietyn

mittaiseen ajokieltoon (Melander 2012, 175). Poliisin tulee aina käyttää laajempaa tapauskohtaista kokonaisharkintaa, johon vaikuttavat liikennetikostyyppin lisäksi esimerkiksi kuljettajan aiempi rikoshistoria, olosuhteet sekä kuljettajan antama lausuma ajo-oikeuden tarpeesta. Seuraavissa luvussa tarkastellaan tämän tutkielman aineistona käytettyjä poliisin ajokieltopäätöksiä, kuljettajien antamia vastineita sekä tutkielman toteutustapoja.

4.2.1. Poliisin ajokieltopäätös

1.6.2019 alkaen kaikkien rikosperustaisten ajokieltojen määrääminen siirtyi poliisin vastuulle. Ajokielto on turvaamistoimi, jolla estetään rikoksiin syyllistyneiden kuljettajien osallistuminen liikenteeseen. Rikoksiin syyllistyneet kuljettajat ovat riski sekä itselleen että toisille tienkäyttäjille, jolloin ajokieltoon määräämisen tarkoituksena on lisätä liikenneturvallisuutta. (Poliisihallitus 2020.) Ajokielto ei siis itsessään ole rikosoikeudellinen seuraamus liikennetirikoksesta, vaikka se sellaiselta saattaa kuljettajan näkökulmasta näyttäytyä. Poliisi käsittelee ajokieltoasian hallinnollisena menettelyinä sen alueen poliisilaitoksella, jossa ajokieltoon määrättävä on kirjoilla. Asia on käsiteltävä viipymättä, mutta asianomaiselle on annettava kohtuullinen aika oman selvityksensä antamiseen ennen päätöksen tekemistä. (Poliisihallitus 2020, 5.) Hallintolain mukaan ajo-oikeusasian käsittely etenee seuraavasti: asian vireilletulo, asian selvittäminen ja asianomaisen kuuleminen, asian ratkaiseminen eli päätöksenteko, päätökset tiedoksianto ja mahdollinen muutoksenhaku päätökseen (HL 4 luku).

Prosessi käynnistyy, kun poliisi saa tiedoksi rikosasiasta tehdyn syyksi lukevan ratkaisun. Syyksi lukeva päätös voi tulla joko tuomioistuimelta, syyttäjältä tai poliisilta. Vakavat liikennetirikokset käsitellään tuomioistuimessa ja poliisi voi määrätä asianomaisen määräaikaan ajokieltoon vasta, kun syyksi lukeva tuomio on annettu. Samoin menettellään tapauksissa, joissa syyttäjä ratkaisee ajo-oikeusasian. Tällöin ajo-oikeusasia voidaan käsitellä sakkovaatimuksena niissä tapauksissa, joissa ajo-oikeusasia on yksinkertainen ja asianomainen on antanut suostumuksensa sakkomenettelyyn. Lievemät liikennetirikokset voidaan tietyissä tapauksissa käsitellä poliisin sakkomääräyksellä, jolloin koko ajo-oikeusasia voidaan ratkaista poliisin menettelyssä. (Poliisihallitus 2020, 4–5.) Koko ajo-oikeusprosessin käynnistäminen ja ajokieltoasian käsittely vaatii hallintoviranomaisista tiivistä yhteistyötä sekä saumatonta tiedonkulkua, jotta asia voidaan ottaa käsittelyyn ja ratkaista viipymättä, ilman päätöksenteon kohtuutonta venymistä.

Ajokieltoprosessin seuraavana vaiheena on asian selvittäminen sekä asianomaisen kuuleminen. Asianomaisen oikeus tulla kuulluksi on määritelty hallintolaissa (34 §). Asianomaisen kuulemisen tarkoitus on kerätä tietoa niistä tekijöistä, joilla on merkitystä harkinnanvaraisessa päätöksenteossa. Ajokieltoa määrätessä asiakkaalla on siis mahdollisuus antaa selvitys ajo-oikeutensa tarpeellisuudesta sekä ajokiellon vaikutuksista välttämättömään liikkumiseensa ja toimeentuloonsa. Kuuleminen tehdään pääsääntöisesti kirjallisena menettelynä ja määräajassa poliisille toimitettu lausuma otetaan huomioon päätöstä tehdessä. Asianomaiselle varataan kohtuullinen aika lausuman toimitamiseen, kohtuullisena aikana voidaan pitää kahden tai kolmen viikon aikaa. Kuuleminen voidaan painavasta syystä hoitaa myös suullisesti, esimerkiksi niissä tapauksissa, joissa kuljettaja on luku- tai kirjoitustaidoton tai ei sairauden tai vamman vuoksi kykene toimittamaan kirjallista lausumaa. Lisäksi alaikäisten kuljettajien kohdalla suositaan suullista kuulemistä. (Poliisihallitus 2020, 6–7.) Lähtökohtaisesti kuuleminen tapahtuu kuitenkin kirjallisesti vapaamuotoisen vastineen kautta. Kuljettajan antama vastine voi lyhentää ajokiellon lähtökohtaisesti korkeintaan kuukauden. Lakisääteitä ajokiellon minimikesto ei kuitenkaan voida alittaa, joten vastineen antaminen ei tarkoita ajokieltoa kokonaan välttymistä.

Ajokieltopäätös laaditaan aina kirjallisena ja päätöksessä on ilmoitettava, miksi ajokielto on määrätty ja mihin ajokiellon pituus perustuu. Perusteluissa kerrotaan, mitkä seikat ajokiellon pituutta määriteltäessä on otettu huomioon ja miten asianomaisen kuuleminen on toteutettu (Poliisihallitus 2020, 7–8). Ajokielto voidaan määrätä pisimmillään viideksi vuodeksi. Ajokiellon vähimmäiskesto vaihtelee rikostyyppin mukaan, mutta laissa määrättyä minimiä ei voi missään olosuhteissa alittaa. (AKL 66 §.) Mikäli asianomainen on ollut väliaikaisessa ajokiellossa ennen määräaikaiseen ajokieltoon määräämistä, voidaan päätös panna täytäntöön välittömästi ja päätös antaa tiedoksi postitse. Muissa tapauksissa määräaikainen ajokielto astuu voimaan välittömästi, kun asianomainen on todisteellisesti saanut tiedon päätöksestä. Päätöksestä on käytävä ilmi ajokiellon alkamispäivä sekä päättymispäivä. Mikäli tarkkaa päivää ei voida ilmoittaa, ajokiellon pituus voidaan määrittää viikkoina tai kuukausina. Ajokieltopäätös pannaan täytäntöön rikosasiaa koskevasta mahdollisesta valituksesta huolimatta. (Poliisihallitus 2020, 7–8.) Ajokieltoasian muutoksenhaku tehdään oikaisuvaatimusmenettelyn kautta. Oikaisuvaatimukseen annetusta päätöksestä voi valittaa hallinto-oikeuteen, ja edelleen korkeimpaan hallinto-oikeuteen, mikäli valituslupa myönnetään. Ajokieltoon määrätyn on välittömästi luovutettava ajokorttinsa poliisille. Ajo-oikeus palautuu vasta, kun poliisi luovuttaa ajokortin tai väliaikaisen ajokortin takaisin haltijalleen. (Poliisihallitus 2020, 53–54.)

Tämän Pro gradu -tutkielman puitteissa tarkastellaan rikosperustaisia ajokieltopäätöksiä, tarkemmin eriteltynä kulkuneuvon kuljettamisia oikeudetta, vakavaa piittaamattomuutta osoittavia liikenneturvallisuuden vaarantamisia, rattijuopumuksia, törkeitä rattijuopumuksia, törkeitä liikenneturvallisuuden vaarantamisia sekä vaarallisten aineiden kuljetusrikoksia. Viimeksi mainitut rikokset ovat kuitenkin erittäin harvinaisia ja tästä syystä kyseisten rikosten osuus tutkielmassa on marginaalinen. Myöskään automaattivalvonnan kautta havaitut rikokset eli niin sanotut toistuvat liikenneri-
kokset eivät ole osa tämän tutkielman aineistoa, vaikka niistä muodostuukin suurin osa vuosittaisista liikenneri-
kokseista. Suurimpana syynä tähän on se, että päätökset toistuvien liikenneri-
kokosten osalta tehtiin vielä tutkielman aineistonkeruuvaiheessa eri järjestelmän kautta, kuin muut liikenne-
rikospäätökset. Tästä syystä päätösten arkistointi on erilaista ja poliisilaitoskohtaiset menettelyt eroavat toisistaan merkittäväällä tavalla. Toistuvien liikenneri-
kokosten käsittely tämän tutkielman puitteissa vaatisi henkilökohtaista käyntiä tarkastelun kohteena olevien poliisilaitosten alueilla, mihin resurssit eivät mitenkään ole riittävät. Tämän tutkielman puitteissa tarkastellaan siis rikosperustaisia ajokieltoja, pois lukien toistuvat liikenneri-
kokset. Seuraavaksi eritellään tarkemmin, millaisista ajokieltorikoksista tämän tutkielman osalta on kyse sekä millä perusteella ajokiellon pituus kyseisen rikoksen kohdalla määritellään Poliisihallituksen (2020) rikosperusteisista ajokielloista annetun ohjeistuksen mukaisesti.

Kulkuneuvon kuljettaminen oikeudetta

Henkilö on ajo-oikeuden haltija, mikäli hänelle on luovutettu ajokortti hyväksytysti suoritettua kuljettajatutkinnon jälkeen. Ajo-oikeutta ei ole, jos kuljettaja ei ole suorittanut kuljettajatutkintoa, hänet on määrätty ajokieltoon tai väliaikaiseen ajokieltoon, hän ei ole uudistanut ajokorttiaan tai hänen ajo-oikeutensa on rauennut. Mikäli kuljettaja edellä mainituista ehdoista huolimatta ajaa ajoneuvoa, hän syyllistyy kulkuneuvon kuljettamiseen oikeudetta. Rikosnimike täyttyy myös silloin, jos kuljettaja ajaa ylempään ajoneuvoluokkaan rekisteröityä ajoneuvoa alemman ajokorttiluokan ajo-oikeudella. Ajo-oikeuden haltija määrätään rangaistusseuraamuksen perusteella ajokieltoon kulkuneuvon kuljettamisesta oikeutta vähintään yhdeksi ja enintään kuudeksi kuukaudeksi alla olevan taulukon mukaisesti.

Ajokiellon normaali kesto	Edellytykset	Liukuma
6 viikkoa	alle 21 päiväsakkoa	1 kuukausi - 9 viikkoa
9 viikkoa	21 - 29 päiväsakkoa	7 viikkoa - 3 kuukautta
3 kuukautta	30 - 33 päiväsakkoa	2 kuukautta - 4 kuukautta
4 kuukautta	34 - 37 päiväsakkoa	3 kuukautta - 5 kuukautta
5 kuukautta	38 - 41 päiväsakkoa	4 kuukautta - 6 kuukautta
6 kuukautta	yli 41 päiväsakkoa	5 kuukautta - 6 kuukautta

Taulukko 1. Ajokiellon pituus; kulkuneuvon kuljettaminen oikeudetta (Poliisi 2020)

Vakavaa piittaamattomuutta osoittava liikenneturvallisuuden vaarantaminen

Kuljettajan syyllistyessä vakavaa piittaamattomuutta osoittavaan liikenneturvallisuuden vaarantamiseen arvioidaan tekoa kahden eri toiminnon kautta. Ensinnäkin poliisi arvioi, onko kuljettajan toiminta ollut omiaan aiheuttamaan vaaraa toisten tielläliikkujien turvallisuudelle, eli onko teko ollut yleisesti sellainen, johon liittyy vahingonvaaraa. Toisekseen poliisi arvioi, onko liikenneturvallisuuden vaarantaminen johtunut kuljettajan piittaamattomuudesta liikennesääntöjä kohtaan. Piittaamattomuudella tarkoitetaan menettelyä, jossa kuljettaja ei välitä yhteiskunnan oikeudellisista intresseistä sekä toimii sääntöjen vastaisesti tahallaan, välinpitämättömyyttään ja toimintansa riskeistä välittämättä. Piittaamattomuus on vakavaa, kun kokonaisarvion perusteella kuljettaja laiminlyö liikennesääntöjen noudattamista sekä aiheuttaa konkreettista vaaraa muiden tienkäyttäjien hengelle, terveydelle ja omaisuudelle. Ajo-oikeuden haltija määrätään syyttäjän tai käräjäoikeuden määrittämän rangaistusseuraamuksen perusteella ajokieltoon vakavaa piittaamattomuutta osoittavasta liikenneturvallisuuden vaarantamisesta vähintään yhdeksi ja enintään kuudeksi kuukaudeksi alla olevan taulukon mukaisesti.

Ajokiellon normaali kesto	Edellytykset	Liukuma
6 viikkoa	alle 24 päiväsakkoa	1 kk - 8 viikkoa
8 viikkoa	24 - 28 päiväsakkoa	6 viikkoa - 12 viikkoa
12 viikkoa	yli 28 päiväsakkoa	10 viikkoa - 6 kuukautta

Taulukko 2. Ajokiellon pituus; vakavaa piittaamattomuutta osoittava liikenneturvallisuuden vaarantaminen (Poliisi 2020).

Rattijuopumus

Kuljettaja määrätään ajokieltoon, mikäli hänen verensä alkoholipitoisuus on ajon aikana tai sen jälkeen ollut vähintään 0,5 promillea tai uloshengityksessä on ollut alkoholia vähintään 0,22 milligrammaa litrassa. Väliaikainen ajokielto voidaan määrätä, jos kuljettajan päihtymys voidaan osoittaa esimerkiksi tarkkuusalkometrikokeella. Ajokiellon kestoa määriteltäessä otetaan huomioon, onko kuljettaja ensikertalainen vai uusija. Ensikertalainen on kuljettaja, joka ei ole liikennetikosta edeltävän

viiden vuoden aikana syyllistynyt rattijuopumusrikoksiin, törkeään liikenneturvallisuuden vaarantamiseen tai vaarallisten aineiden kuljetusrikokseen. Uusija puolestaan on syyllistynyt johonkin edellä mainituista rikoksista ja joutuu näin ollen kärsimään pidemmän ajokiellon. Rikosasia perusmuotoisen alkoholirattijuopumuksen osalta voidaan käsitellä joko syyttäjän toimesta sakkomenettelyssä tai tuomioistuimessa ja ajokielto määrätään minimissään kuukaudeksi ja enimmillään viideksi vuodeksi. Ajokiellon kesto määräytyy veren tai uloshengitysilman alkoholipitoisuuden perusteella seuraavan taulukon mukaisesti.

Veren alkoholi- pitoisuus (pro- millea)	Alkoholia lit- rassa uloshen- gitysilmaa (mg/l)	Ajokiellon nor- maali kesto ensikertalai- nen (min. 1 kk)	Liukuma ensikerta- lainen	Ajokiellon normaali kesto uusija (min. 6kk)	Liukuma uusija
0,50 - 0,59	0,22 - 0,26	2kk	1kk - 3kk	7kk	6kk - 8kk
0,60 - 0,69	0,27 - 0,30	2kk 2vko	1kk 2vko - 3kk 2vko	7kk 2vko	6kk 2vko - 8kk 2vko
0,70 - 0,79	0,31 - 0,35	3kk	2kk - 4kk	8kk	7kk - 9kk
0,80 - 0,89	0,36 - 0,39	3kk 2vko	2kk 2vko - 4kk 2vko	8kk 2vko	7kk 2vko - 9kk 2vko
0,90 - 0,99	0,40 - 0,43	4kk	3kk - 5kk	9kk	8kk - 10kk
1,00 - 1,09	0,44 - 0,48	5kk	4kk - 6kk	9kk 2vko	8kk 2vko - 10kk 2vko
1,10 -	0,49 -	6kk	5kk - 5 vuotta	10kk	9kk - 5 vuotta

Taulukko 3. Ajokiellon pituus; alkoholirattijuopumus (Poliisi 2020).

Törkeän alkoholirattijuopumuksen raja on veren alkoholipitoisuudessa 1.20 promillea ja uloshengitysilmassa 0,53 milligrammaa alkoholia litrassa. Törkeän rattijuopumuksen osalta rikosasia käsitellään aina tuomioistuimessa. Ajokiellon lakisääteinen minimikesto on kolme kuukautta ja enimmillään viisi vuotta. Törkeän rattijuopumuksen (alkoholi ja muu huumaava aine) osalta ajokiellon kestoä määräteltäessä otetaan tarkemmin huomioon ne kriteerit, joiden perusteella kuljettajan katsotaan olevan uusija. Jos kuljettaja on syyllistynyt edeltävän viiden vuoden aikana perusmuotoiseen rattijuopumukseen tai vaarallisten aineiden kuljetusrikokseen, katsotaan hänen kuuluvan kategori-
aan uusija A ja ajokiellon minimikesto on kuusi kuukautta. Mikäli taustalla on törkeä liikenneturval-
lisuuden vaarantaminen tai törkeä rattijuopumus, luokitellaan hänet uusija B:ksi, jolloin ajokieltoa
tulee kärsittäväksi minimissään yksi vuosi. Ajokiellon kesto törkeän rattijuopumuksen osalta mää-
rättyy veren tai uloshengitysilman alkoholipitoisuuden perusteella alla olevan taulukon mukaisesti.

Veren alkoholipitoisuus (promillea)	Alkoholia litrassa uloshengitysilmaa (mg/l)	Ajokiellon normaali kesto ensikert. (min. 3kk)	Liukuma ensikertalainen	Ajokiellon normaali kesto uusija A (min. 6kk)	Liukuma uusija A	Ajokiellon normaali kesto uusija B (min. 1v)	Liukuma uusija B
1,20 - 1,49	0,53 - 0,65	7kk	3kk - 8kk	11kk	6kk - 1v	1v 2kk	1v - 1v 4kk
1,50 - 1,99	0,66 - 0,87	8kk	6kk - 10kk	1v	1kk - 1v 1kk	1v 4kk	1v 2kk - 1v 6kk
2,00 - 2,49	0,88 - 1,09	10kk	8kk - 1v	1v 1kk	1v - 1v 3kk	1v 6kk	1v 4kk - 1v 8kk
2,50 - 2,99	1,10 - 1,31	1v	10kk - 1v 2kk	1v 3kk	1v 1kk - 1v 5kk	1v 8kk	1v 6kk - 1v 10kk
3,00 -	1,32 -	1v 2kk	1v - 5vuotta	1v 5kk	1v 3kk - 5v	1v 10kk	1v 8kk - 5v

Taulukko 4. Ajokiellon pituus; törkeä alkoholirattijuopumus (Poliisi 2020).

Rattijuopumuksissa, joiden perusteena on huumaava aine, ajokielto määrätään lähtökohtaisesti annetun rangaistusseuraamuksen perusteella. Huumausaineista johtuvan rattijuopumuksen osalta väliaikainen ajokielto määrätään niissä tilanteissa, joissa on syytä epäillä kuljettajan syyllistyneen liikennerikokseen. Esimerkiksi pelkästään huumeepikatestin tuloksen perusteella kuljettajaa ei usein ole syytä määrätä väliaikaiseen ajokieltoon, vaan näissä tapauksissa odotetaan verikokeiden tuloksen valmistumista. Mikäli kuljettaja on määrätty väliaikaiseen ajokieltoon huumausainerattijuopumuksen tai törkeän liikenneturvallisuuden vaarantamisen osalta, on poliisin viipymättä tehtävä päätös siitä, pidetäänkö väliaikainen ajokielto voimassa, kunnes asiassa tehdään päätös varsinaisesta ajokiellosta. Ajokiellon kesto määräytyy samoilla periaatteilla kuin alkoholirattijuopumusten osalta.

Rangaistusseuraamus	Ajokiellon normaali kesto ensikertalainen (min. 1 kk)	Liukuma ensikertalainen	Ajokiellon normaali kesto uusija (min. 6kk)	Liukuma uusija
alle 40 päiväsakkoa	2kk	1kk - 3kk	7kk	6kk - 8kk
40 - 49 päiväsakkoa	2kk 2vko	1kk 2vko - 3kk 2vko	7kk 2vko	6kk 2vko - 8kk 2vko
50 - 59 päiväsakkoa	3kk	2kk - 4kk	8kk	7kk - 9kk
60 - 69 päiväsakkoa	4kk	3kk - 5kk	8kk 2vko	7kk 2vko - 9kk 2vko
yli 69 päiväsakkoa	5kk	4kk - 6kk	9kk	8kk - 10kk
vankeutta	6kk	5kk - 5 v	10kk	9kk - 5

Taulukko 5. Ajokiellon pituus; rattijuopumus, jonka syynä on huumausaine, alkoholi ja muu huumaava aine tai muu huumaava aine (Poliisi 2020).

Rangaistus-seuraamus vankeutta (+oheissakko)	Ajokiellon normaali kesto ensikert. (min. 3kk)	Liukuma ensikertalainen	Ajokiellon normaali kesto uusija A (min. 6kk)	Liukuma uusija A	Ajokiellon normaali kesto uusija B (min. 1v)	Liukuma uusija B
alle 45 pv tai vain päiväsakkoja	7kk	3kk - 8kk	11kk	6kk - 1v	1v 2kk	1v - 1v 4kk
45 - 59 pv	8kk	6kk - 10kk	1v	11kk - 1v 1kk	1v 4kk	1v 2kk - 1v 6kk
60 - 79 pv	10kk	8kk - 1v	1v 1kk	1v - 1v 3kk	1v 6kk	1v 4kk - 1v 8kk
80 pv - 4 kk	1v	10kk - 1v 2kk	1v 3kk	1v 1kk - 1v 5kk	1v 8kk	1v 6kk - 1v 10kk
yli 4 kk	1v 2kk	1v - 5vuotta	1v 5kk	1v 3kk - 5v	1v 10kk	1v 8kk - 5v

Taulukko 6. Ajokiellon pituus; törkeä rattijuopumus, jonka syynä on huumausaine, alkoholi ja muu huumaava aine tai muu huumaava aine (Poliisi 2020).

Törkeä liikenneturvallisuuden vaarantaminen

Kuljettajan syyllistyessä törkeään liikenneturvallisuuden vaarantamiseen on arvioitava, onko teko aiheuttanut vaaraa tai vakavaa vaaraa toisten tienkäyttäjien hengelle ja terveydelle. Kyseessä on tällöin teko, joka on piittaamattomuutta vakavampaa ja täyttää törkeään liikennetrikoksen tunnusmerkistön. Törkeään liikenneturvallisuuden vaarantamisen osalta ajokiellon pituus määräytyy kärkeäjäoikeuden määrittämän rangaistusseuraamuksen perusteella siten, että ensikertalaiselle ajokiellon minimikesto on kolme kuukautta, uusija A:lle kuusi kuukautta ja uusija B:lle yksi vuosi. Ajokiellon kesto määräytyy seuraavan taulukon mukaisesti.

Rangaistusseuraamus	Ajokiellon normaali kesto ensikert. (min. 3 kk)	Liukuma ensikertalainen	Ajokiellon normaali kesto uusija A (min. 6 kk)	Liukuma uusija A	Ajokiellon normaali kesto uusija B (min. 1 vuosi)	Liukuma uusija B
alle 50 päiväsakkoa	4kk	3kk - 5kk	7kk	6kk - 9kk	1v 1kk	1v - 1v 3kk
50 - 59 päiväsakkoa	5kk	4kk - 6kk	9kk	7kk - 11kk	1v 3kk	1v 1kk - 1v 5kk
60 - 69 päiväsakkoa	6kk	5kk - 7kk	11kk	9kk - 1v 1kk	1v 5kk	1v 3kk - 1v 7kk
yli 69 päiväsakkoa	7kk	6kk - 8kk	1v 1kk	11kk - 1v 3kk	1v 7kk	1v 5kk - 1v 9kk
vankeutta	8kk	7kk - 5 v	1v 3kk	1v 1kk - 5v	1v 9kk	1v 7kk - 5v

Taulukko 7. Ajokiellon pituus; törkeä liikenneturvallisuuden vaarantaminen (Poliisi 2020).

4.2.2. Ajo-oikeuden tarve

Ajo-oikeudesta on tullut lähes kansalaisvelvollisuus, jolloin ajokortin saamista varten ei ole asetettu kovinkaan korkeita vaatimuksia. Tämä tarkoittaa, että liikenteeseen osallistumista ei voi rajoittaa vain joihinkin tiettyihin ihmisryhmiin, vaan mukana on koko ihmisten hajontojen laajuus. (Häkkinen & Luoma 1991, 11.) Ikä- ja terveystaustojen täytyessä lähes jokaisella on mahdollisuus suorittaa kuljettajatutkinto ja näin ollen saada ajo-oikeus tieliikenteeseen. Valtiosääntöoikeuden professori Tuomas Ojanen (2011, 325) kiteyttää liikkumisvapauden perustuslaillisesta näkökulmasta seuraavasti:

”Oikeuteen liikkua maassa sisältyy oikeus ilman syrjintää käyttää julkisia kulkuneuvoja tai, lainsäädäntöön sisältyviä perusoikeuksien kannalta hyväksyttäviä rajoituksia noudattaen, myös yksityistä kulkuneuvoa. Kyseeseen tulevia hyväksyttäviä rajoituksia ovat mm. vaatimus ajokortin suorittamisesta ja yleiset liikennesäännöt. Julkista palvelutehtävää hoitavan liikennöitsijän kieltäytyminen ottamasta henkilöä matkustajaksi syrjivän tai mielivaltaisin perustein merkitsee myös liikkumisvapauden loukkausta. Sama päätelmä koskee poliisiviranomaisten päätöstä evätä henkilöltä ajokortti laikiin perustumattomien seikkojen nojalla.”

Suomessa maantieteelliset etäisyydet ovat pitkiä ja julkisilla liikennevälineillä kulkeminen ei aina ole mahdollista, mikä tarkoittaa, että henkilöliikenne on kulkemisen kannalta lähes välttämätöntä. Henkilöautolla matkustaminen lisääntyy sitä mukaan, mitä harvempaan asutusta seudusta on kyse ja ajo-oikeuden merkitys kasvaa sitä mukaan, kun välimatkat pitenevät. (Liikennevirasto 2018, 12.) Ajoneuvon välttämättömyys saattaa johtua esimerkiksi työmatkojen kulkemiseen, lasten koulu- tai päiväkotikuljetuksiin sekä perustarvikkeiden ja lääkkeiden hankkimiseen. Monelle ajoneuvon häiriötön käyttäminen on edellytys työntekoon sekä jokapäiväisten palveluiden käyttöön. (Melander 2012, 180.) Ajokielto voi aiheuttaa näin ollen riippumattomuuden ja vapauden menetyksen lisäksi haittaa myös työstä sekä arkielämästä suoriutumiseen (Scott-Parker ym. 2012, 1921). Ajokiellolla on merkittävä vaikutus kuljettajan arkielämään. Ajokielto muuttaa elämän vaativaksi, sillä normaalit arkirutiinit järkkyvät ja aiemmin itsestäänselvyksiltä tuntuneet toimet muuttuivat ajokiellon seurauksena haastaviksi tai lähes mahdottomiksi toteuttaa. Kun arjesta häviää rutiinit sekä itsestäänselvykset, se muuttuu painavaksi (Jokinen 2005, 63). Poliisiin tulee ajokieltopäätöksiä tehdessään harkita tarkoin, millainen painoarvo kuljettajan ilmoittamalla ajo-oikeuden tarpeella on suhteessa liikenneturvallisuuteen.

4.2.3. Kuljettajan vastine

Lain mukaan poliisilla on velvollisuus varata kuljettajalle tilaisuus tulla kuulluksi ajo-oikeusasiassa ennen päätöksen tekemistä (HL § 34; AKL § 76). Kuulemisella tarkoitetaan sitä, että kuljettajalla on mahdollisuus esittää vapaamuotoinen vastineensa niistä olosuhteista, joihin ajokiellon määrääminen tulisi vaikuttamaan. Kuuleminen tehdään lähtökohtaisesti kirjallisena menettelynä ja asianomaisella on mahdollista liittää selvitykseensä lisäperusteluita (Poliisihallitus 2020, 6), esimerkiksi työnantajan todistuksia, julkisten liikennevälineiden aikatauluja tai selvityksiä terveydentilasta, mikäli katsoo niiden vaikuttavan ajo-oikeutensa tarpeellisuuteen. Ajokielto voidaan määrätä ehdollisena tai sen kestoa voidaan kohtuullistaa, mikäli kuljettaja pystyy perustelemaan ajo-oikeuden välttämättömyyden esimerkiksi ammattinsa, toimeentulonsa tai sosiaalisten syiden perusteella, ja kuljettaja ei ole teollaan aiheuttanut vaaraa muiden turvallisuudelle (AKL 67 §). Tieto mahdollisuudesta vastineen toimittamiseen voidaan antaa asianomaiselle heti, kun hänelle ilmoitetaan, että häntä epäillään ajokieltoon johtavasta rikoksesta. Toisin sanoen esimerkiksi liikkuva poliisipartio voi antaa ohjeet vastineen antamiseen siinä tilanteessa, kun asianomainen on pysäytetty liikenteessä epäillyn rikoksen vuoksi. Mikäli ohjeistusta ei ole annettu, poliisi lähettää selvityspyyntökirjeen, jossa ohjataan vastineen antamiseen. Tämän lisäksi asianomaiselle on kuitenkin annettava mahdollisuus tulla kuulluksi myös syyksi lukevan tuomion antamisen jälkeen. (Poliisihallitus 2020, 6.) Aikaa selvityksen antamiselle annetaan kahdesta kolmeen viikkoa, minkä jälkeen päätös ajokieltoasiassa voidaan tehdä.

Ajokiellon kestoa harkitessa otetaan huomioon ne tekijät, joilla on vaikutusta ajokieltoon määrättävän toimeentuloon sekä välttämättömään liikkumiseen. Esimerkiksi niissä tilanteissa, joissa kuljettajan työn suorittaminen vaatii ajo-oikeutta, työnantajalla ei ole mahdollista tarjota ajokiellon ajaksi korvaavaa työtä tai työpaikka ei ole saavutettavissa julkisia liikennevälineitä käyttäen, voidaan ajokiellolla katsoa olevan vaikutusta henkilön toimeentuloon. Välttämättömän liikkumisen arvioinnissa otetaan huomioon henkilön asuinpaikka, mahdollisuus julkisten liikennevälineiden käyttöön, sekä sosiaaliset suhteet ajokiellon pituutta määritettäessä. Lieventäviä tekijöitä ajokiellon pituutta arvioidessa voidaan katsoa olevan esimerkiksi pitkät välimatkat päivittäisten peruspalveluiden, kuten kaupan tai apteekin äärelle. Lisäksi perheenjäsenen riippuvuus ajokieltoon määrättävän henkilön ajo-oikeudesta on lieventävä tekijä. Esimerkiksi lapsen päivähoito tai muun perheenjäsenen säännöllinen sairaanhoito tai kuntoutus voivat olla tekijöitä, joissa ajo-oikeus on välttämätön palveluiden

piiriin pääsemisen kannalta. (Poliisihallitus 2020, 12–13.) Palveluiden tulee kuitenkin olla julkisen liikenteen saavuttamattomissa ja pitkien etäisyyksien päässä, jotta ajokiellolla katsotaan olevan merkittävä vaikutus välttämättömään liikkumiseen.

Näitä vastineissa annettuja perusteluja tullaan tämän Pro gradu -tutkielman puitteissa analysimaan ja lisäksi arvioimaan, millaisia vaikutuksia vastineissa esitetyillä taloudellisilla ja sosiaalisilla syillä on määräaikaisten ajokieltojen pituuksiin suhteessa liikennerikoksen vakavuuteen sekä muihin riskikäyttäytymistä indikoiviin tekijöihin. Samalla tarkastellaan alueellisten erojen vaikutuksia ajokieltopäätöksiin ja vertailua tehdään aluepoliittisten erojen näkökulmasta. Asiakkaiden vastineet tarjoavat mielenkiintoisen ja entuudestaan tutkimattoman ikkunan suomalaisen liikennekulttuurin tarkasteluun.

5. Aineisto ja menetelmät

5.1. Aineiston kerääminen

Tutkielman aineistona käytetään Helsingin, Hämeen, ja Lapin poliisilaitosten rikosperusteisia ajo-oikeuspäätöksiä. Tutkimuskysymyksen kannalta olennaisimmaksi elementiksi muodostui se, että kuljettaja on antanut poliisille vastineen ajo-oikeuden tarpeesta. Tällä tavoin päästää tarkastelemaan liikenne rikosiin syyllistyneitä kuljettajia sekä ajokieltorikoksen ja kuljettajan ajo-oikeuden tarpeen suhdetta poliisin päätöksenteossa. Kuljettajat kertovat poliisille antamissaan vastineissa omasta elämäntilanteestaan sekä ajokiellon kielteisistä vaikutuksista hyvinkin laajamittaisesti. Vastineet ovat parhaimmillaan useiden sivujen mittaisia ja perustelut ajokiellon vaikutuksista erittäin monimuotoisia. Aineisto tarjoaa mahdollisuuden tarkastella niitä vaikutuksia, joita asiakkaiden vastineilla on määrättävien ajokieltojen pituuteen suhteessa kuljettajan riskikäyttäytymiseen liikenteessä. Helsingissä, Hämeessä ja Lapissa annettuja päätöksiä vertailemalla voidaan myös analysoida eri poliisi piirien käytäntöjen yhtenäisyyttä.

Aineisto kerättiin poliisin Acta-asianhallintajärjestelmän kautta. Acta on järjestelmä, johon syyttäjä sekä tuomioistuimet tallentavat ajo-oikeusasioissa tekemänsä päätökset, jotka muodostavat poliisille herätteen ajokieltopäätöksen tekemistä varten (Poliisihallitus 2020, 5). Järjestelmän kautta on mahdollista tehdä myös muita poliisin hallinnollisia toimia, mutta tämän tutkielman puitteissa keskitytään nimenomaan Actassa tehtäviin ajokieltopäätöksiin. Actaan lisätään tuomioistuimen tai syyttäjän ratkaisun sekä ajokieltopäätöksen lisäksi kaikki asian käsittelyssä käytettävät liitteet, kuten poliisin liikenteessä antamat väliaikaiset ajokieltomääräykset, selvityspyyntökirjeet sekä kuljettajilta saapuvat vastineet. Aineiston keräämistä ja käsittelyä varten vaaditaan tutkimuslupa Poliisihallitukselta. Lupaa haettiin 11.10.2019 ja se myönnettiin 21.11.2019.

Aineisto kerättiin Actan hakutoimintoja käyttäen 22.11.2019. Aineisto rajattiin siten, että tarkastelun kohteeksi valittiin aikavälillä 1.6.2019 - 30.9.2019 Actaan vireille tulleet ajo-oikeusasiat Hämeen, Helsingin ja Lapin poliisilaitosten alueilta. Lisäksi hakukriteeriksi asetettiin se, että asia on suljettutilassa, eli asian käsittely on päätetty. Edellä mainituilla hakukriteereillä löytyi 1250 ajokieltopäätöstä, joista 577 oli Helsingistä, 440 Hämeestä ja 233 Lapista. Nämä päätökset vietiin poliisilaitoksittain jaoteltuna Exceliin ja Excelin otanta-komentoa käyttäen valittiin tarkasteluun joka viides päätös. Päätökset näkyivät Actassa aikajärjestyksessä, joten ottamalla joka viidennen asian käsittelyn,

saatiin aineistolla katettua koko tarkastelu-aika. Tällä tavoin rajattuna tarkastelun kohteeksi jäi 249 päätöstä. Tämän jälkeen päätökset käytiin yksi kerrallaan läpi ja katsottiin, onko päätökseen annettu vastine vai ei. Yhteensä päätöksiä, joihin vastine oli annettu, löytyi 75 kappaletta. Tämä suunnattu satunnaisotanta toimii tutkielman aineistona.

	Helsinki (%)	Häme (%)	Lappi (%)	Yht (%)
Otanta	115 (46)	88 (35)	46 (19)	249 (100)
Vastine annettu	38 (51)	27 (36)	10 (13)	75
Ei vastinetta	25 (29)	43 (51)	17 (20)	85
Ei päätöstä	52 (59)	18 (20)	19 (21)	89

Taulukko 8. Ajo-oikeuspäätökset 1.6.2019 - 30.9.2019

Karkeasti arvioituna vajaaseen kolmannekseen ajo-oikeusasioista oli annettu vastine. Hieman useampaan asiaan vastine oli jätetty antamatta ja loppuosa otannasta muodostui sellaisista ajo-oikeusasioista, joihin ei Actan kautta ole ajokieltopäätöstä tehty. Tällaisia asioita muodostuu esimerkiksi silloin, kun kuljettaja ei ole ajo-oikeuden haltija, asia on ratkaistu Actan ulkopuolella tai tuomioistuin on tehnyt päätöksen ajokieltoon määräämisestä rikostuomion yhteydessä. Tämän tutkielman valossa tarkastelun kohteena ovat ne otantaan kuuluvat ajokieltopäätökset, joihin ajokieltoon määrättävä on antanut vastineensa. Tällaisia tapauksia otannasta löytyi yhteensä 75 kappaletta. Seuraavaksi erittelen tarkemmin, millä tavoin aineistoni jakautui poliisilaitoskohtaisesti.

Helsingin poliisilaitoksen osalta otantaan valikoitui 115 ajo-oikeusasiaa, mikä on lähes puolet koko otannasta. 52 (45 %) asioista on sellaisia, joissa asia on suljettu siten, ettei ajokieltopäätöstä ole tehty. Päätös on tehty 63 (55 %) asiassa ja näistä päätöksistä 38 (60 %) on sellaisia, joissa kuljettaja on antanut vastineen. Kokonaisotantaa tarkastellessa voidaan havaita, että yli puolet vastineen sisältävistä päätöksistä on tehty Helsingin poliisilaitoksen alueella. Helsingissä volyyymi on muutama maata huomattavasti suurempaa, joten Helsingin poliisilaitoksen päätösten runsaus on tutkimuksen kannalta perusteltua.

Hämeen poliisilaitoksen osalta otanta on 88 ajo-oikeusasiaa, eli reilu kolmannes otannasta. Ainoastaan 18 (20 %) asioista on sellaisia, joissa työ suljettu ilman päätöksen tekemistä. Päätös on tehty peräti 70 (80 %) tapauksessa, mutta vastine on annettu näistä ainoastaan 27 (39 %) päätökseen. Hämeen poliisilaitoksen alueella tehdyistä vastineen sisältävistä päätöksistä muodostuu 35 % kokonaisotannasta.

Lapin poliisilaitoksen kohdalla otanta on ymmärrettävästi pienin, sillä alueella tehdään kokonaisuudessaan vähiten päätöksiä. Otannan koko on 46 päätöstä eli vajaa viidennes koko otannan koosta. 19 (41 %) asioista on sellaisia, joissa työ suljettu päätöstä antamatta. Päätös on tehty 27 (59 %) asiassa, joista 10:een (37 %) on annettu vastine. Nämä 10 päätöstä muodostavat 13 % kerätystä otannasta.

5.2. Tutkimusmenetelmä

Käsillä oleva tutkimus toteutetaan kvalitatiivisia ja kvantitatiivisia menetelmiä yhdistelemällä. Kvantitatiivinen eli määrällinen tutkimus ja kvalitatiivinen eli laadullinen tutkimus nähdään usein toisensa vastakohtina, mutta vastakkainasettelun sijaan tutkimusmenetelmiä voidaan tarkastella jatkumona sekä toisiaan täydentävinä. Vaikka tapana on ollut erottaa menetelmät toisistaan, lainaamalla metodologiaa sekä laadullisen että määrällisen tutkimuksen aloilta saadaan luotua sekä tilastollisia yleistyksiä että kuvailevampaa tulkintaa tutkittavasta ilmiöstä. (Erätuuli & Leino & Yli-Luoma 1994; Alasuutari 2012, 3, 32.) Ajo-oikeutta koskevassa tutkimuksessa kuljettajien yleistettävyyttä tarjoaa arvokasta tietoa yhteiskunnallisesta näkökulmasta, sillä otannalla saadaan tutkimustietoa laajemman perusjoukon liikennekäyttäytymisestä. Toisaalta taas yksilöiden toimintaan sekä yksittäisiin ajo-oikeuspäätöksiin perehtyminen antaa tarkempaa tietoa toiminnan perimmäisistä syistä ja tietoa voidaan hyödyntää kohdennetummin.

Määrällistä tutkimusta toteutetaan kvantifioinnin menetelmin, eli taulukoimalla kuljettajat poliisilaitoskohtaisesti muun muassa sosiodemografisia taustamuuttujia luokittelemalla. Näin saadaan yleistä informaatiota siitä, millaisia kuljettajia poliisi määrää ajokieltoon milläkin poliisilaitosalueella. Kvantifiointi aloitetaan analyysiyksiköiden nimeämisellä. Aineistosta on kyettävä nimeämään ne tekijät, jotka kattavimmin kuvailevat tutkittavaa ilmiötä. (Eskola & Suoranta 2014, 162.) Tässä tutkielmassa analyysiyksiköiksi valittiin kuusi tekijää: kuljettajan sukupuoli, ikä, asuinkunta, liikennerikostyyppi, liukuma sekä päätöksen tehnyt poliisilaitos. Tällaisella profiloinnilla saadaan kartoitettua aineistossa esiintyviä toimijoita ja yleistettävää tietoa siitä, keitä liikennerikosiin syylistyneet ovat. Tämän jälkeen aineistoa lähdetään luokittelemaan valittujen analyysiyksiköiden mukaisesti ja tulokset taulukoidaan (Eskola & Suoranta 2014, 165). Taulukoiden avulla voidaan tehdä yleistyksiä siitä, millaisista kuljettajista tämän aineiston puitteissa on kyse.

Laadulliselle tutkimukselle tyypillistä on aineistolähtöisyys, eli tutkimuksen teoreettinen viitekehys rakentuu sen mukaan, millaisena aineisto ensimmäisten tarkastelukierrosten jälkeen hahmottuu. Aineistolähtöisellä lähestymistavalla on mahdollista kerätä perustietoa tutkimuksen kohteena olevasta ilmiöstä. Analyysia tehdessä edetään usein yksittäisestä yleiseen, jolloin aineistosta tehdyt pienetkin havainnot tukevat suuremman kokonaisuuden rakentumista. (Eskola & Suoranta 2014, 19.) Aineistolähtöisessä tutkimuksessa analyysimenetelmän merkitys korostuu, sillä se vaikuttaa koko tutkimuksen lopputulokseen. Laadullisia tutkimusmenetelmiä on paljon ja niiden rajat ovat usein häilyviä, mutta analyysin tekoa aloittaessa menetelmän tulee olla selvillä. (Ruusuvuori ym. 2010, 11.)

Laadullinen analyysi aloitetaan teemoittelulla. Teemoittelun avulla aineistosta etsitään, erotellaan ja nostetaan esiin tutkimusongelman kannalta olennaisia aiheita, joita vertaillaan toisiinsa sekä aiempaan aiheesta tehtyyn tutkimukseen. (Eskola & Suoranta 2014, 182.) Analyysin avulla saatuja tuloksia vertaillaan aiempiin teoreettisiin näkökulmiin ja samalla luodaan uutta tutkimustietoa tarkastelun kohteena olevasta ilmiöstä (Tuomi & Sarajärvi 2006, 98). Teemoittelun jälkeen aineiston tarkastelu voidaan viedä pidemmälle tyypittelyn avulla. Aineistosta ryhmitellään samankaltaisuuksia etsimällä tyypeiksi, eli samankaltaisiksi tarinoiksi. Nämä tyypit tiivistävä aineiston ja niiden avulla on mahdollista nostaa esiin aineiston kokonaisuutta kuvailevia seikkoja. Teemoittelusta poiketen tyypittelyllä aineistosta etsitään yleisten ja tyypillisten elementtien lisäksi myös poikkeavia ja yksittäisiä tyyppisiä. Nämä poikkeavat tyypit pakottavat tutkijan tarkastelemaan aihetta useista eri näkökulmista sekä hylkäämään aineistosta tehdyt ennako-oletukset. (Eskola & Suoranta 2014, 182.)

Valmista teoreettista viitekehystä ei ollut, vaan tutkielman tekeminen lähti liikkeelle poliisin ajo-oikeuspäätöksestä. Päätös ikään kuin purettiin osiin ja lähdettiin tarkastelemaan, millaisista osista päätös muodostuu kokonaisuudeksi. Tällä tavoin saatiin hahmoteltua kolme keskeisintä osa-aluetta, joita ovat itse liikennerikos ja teonkuvaus, kuljettajan antama vastine sekä päätöksentekijän ratkaisu perusteluineen. Näiden osa-alueiden kautta tutkimuskysymys saatiin hahmoteltua lopulliseen muotoonsa. Jokaiselle tarkasteltavalle osa-alueelle annettiin oma värikoodi ja tämän jälkeen päätökset käytiin systemaattisesti läpi merkaten osa-alueelle ominaiset tunnuspiirteet. Ensimmäisen analyysikerroksen jälkeen aineistosta saatiin nostettua esiin tärkeimmät teemat, joita tarkastelemalla tutkimusongelma saatiin muotoiltua tarkemmaksi. Tämä jälkeen aineisto luettiin läpi uudelleen ja keskityttiin tyyppien kartoittamiseen vahvemmin tutkimuskysymyksen kautta. Aineistosta kerättiin tyyppisiä kuvailevia sitaatteja, jotka avaavat ja tukevat tutkimusprosessin kulkua.

Ensinnäkin tyyppittelyn avulla päästään tarkemmin syventymään päätöksissä esiintyviin teonkuvauksiin ja erityisesti niistä ilmeneviin riskikäyttäytymisen tyyppeihin, eli siihen minkä tyyppinen toiminta indikoi riskialtista käyttäytymistä liikenteessä. Näitä tyyppisiä tarkastellaan liikenneturvallisuutta ja riskikäyttäytymistä koskevaan aiempaan tieteelliseen tutkimukseen suhteutettuna. Toiseksi vastineiden sisältöä tarkastelemalla eritellään niitä ajo-oikeuden tarpeen tyyppisiä, joita kuljettajat esittävät pyrkiessään vaikuttamaan poliisin päätöksentekoon. Kolmantena tarkastellaan poliisin ajo-oikeuspäätöksiä sekä tyyppitellään niitä edellä mainittuja tekijöitä, joilla on ollut vaikutusta ajokieltopäätökseen. Näitä tunnuspiirteitä tarkastelemalla saatiin luotua jokaiselle osa-alueelle tyyppilliset ajo-oikeuteen vaikuttavat tarinat. Samalla aineistosta löytyi myös epätyypillisyyksiä, eli tilanteita, joissa poliisi on ajo-oikeuspäätöstä tehdessään käyttäytynyt poikkeuksellisesti.

Kvantifioinnin sekä tyyppittelyn menetelmillä tehty analyysi hahmottaa tarkemmin sitä, keitä liikenne rikosiin syyllistyneet ovat ja millaisista liikenne rikoksista on kyse. Tarkasteltaessa liikenne rikoksen suhdetta kuljettajan ajo-oikeuden tarpeeseen voidaan hahmottaa, millaisia seikkoja poliisi ottaa huomioon päätöksenteossa. Vastaavaa määrällisiä ja laadullisia menetelmiä yhdistävää tutkimusta poliisin määräämistä ajokielloista ei ole aikaisemmin tehty, joten tutkielman tarjoaa hyödyllistä tietoa sekä poliisille että laajemmin yhteiskunnallisesta näkökulmasta.

5.3. Tutkimuksen etiikka

Tutkimuseettisen neuvottelukunnan (TEKN) ohje listaa kolme keskeisintä ihmistieteiden eettisistä periaatetta; tutkittavien itsemääräämisoikeuden kunnioittamisen, vahingoittamisen välttämisen sekä yksityisyyden ja tietosuojan säilyttämisen. Eettisiin kysymyksiin ei aina löydy selkeää ja yksiselitteistä ratkaisua, mutta lähtökohtana on, että tutkijan on kunnioitettava tutkittavien henkilöiden oikeuksia ja ihmisarvoa, eikä hän saa toiminnallaan vaarantaa tutkimuksen kohteiden yksityisyyttä. (TEKN 2019, 7-13.) Omassa tutkielmassani eettiset kysymykset ovat äärimmäisen suuressa roolissa, sillä kyseessä on hyvin henkilökohtaista tietoa sisältävä aineisto ja lupa aineiston käyttämiseen on saatu kuljettajien sijasta Poliisihallitukselta. Tämä tarkoittaa, että kaikki tunnistettavuustiedot on häivyttävä huolellisesti ja tutkimuksen kohteena on oltava nimenomaan poliisin toiminta eikä niinkään yksittäisten kuljettajien yksityiskohtainen analysointi.

Tutkijan on ymmärrettävä oma vastuunsa sekä asemansa koko prosessin ajan sekä suojeltava tutkimuksen kohteena olevia henkilöitä ja heidän anonymiteettiään. Suositeltavaa on, että mitä henkilökohtaisempi aineisto on, sitä tarkemmin tutkittavien henkilöllisyyttä suojataan ja tunnistetiedoista jätetään näkyviin vain merkityksellisimmät kohdat (Turtiainen & Östman 2013, 58). Ajokieltojen vastineissa asiakkaat tuovat esiin hyvinkin henkilökohtaisia ja arkaluontoisia tietoja omasta elämäntilanteestaan sekä olosuhteista, joihin ajokielto tulisi vaikuttamaan. Lupa tutkimuksen aineiston hyödyntämiseen on myönnetty Poliisihallitukselta, mikä tarkoittaa, että päätösten kohteina olevat kuljettajat eivät ole tietoisia tutkimuksen toteuttamisesta. Tällöin on erityisen tärkeä huomioida, että kaikki tunnistettavuustiedot häivytetään ja kuljettajia ei voida aineistokatkelmien perusteella tunnistaa. Myös aineiston keräämiseen ja säilyttämiseen liittyy monia eettisiä kysymyksiä. Tietosuojalaki (TSL) kattaa kaikki tutkimuksen vaiheet: aineiston keräämisen, muokkaamisen, analysoinnin, luovuttamisen ja lopulta arkistoinnin. Koska kyseessä on arkaluontoista materiaalia sisältävä aineisto, tietosuojaperiaatteisiin on kiinnitettävä erityisen tarkasti huomiota. Tutkimuseettiset kysymykset ovat keskeinen osa prosessin etenemistä ja tutkittavien anonymiteetin suojaaminen erityisen tärkeää.

Tietosuojalain mukaan tieteellistä tutkimusta tehdessä henkilötietoja sisältävää aineistoa voidaan käyttää, mikäli tutkittavien tunnistettavuustiedot häivytetään, tietoja ei luovuteta ulkopuolisille tahoille ja tutkimusta ei voida toteuttaa ilman henkilötietojen käsittelyä (TSL 31 §). Aineistosta nostetaan esiin vain tutkielman kannalta välttämättömät tiedot, kuten ikä, sukupuoli, kotipaikkakunta ja liikennerekostyyppi. Kaikki tunnistettavuustiedot häivytetään siten, ettei tutkielmasta ole mahdollista tunnistaa yksittäisiä henkilöitä, tapahtumia tai paikkoja. Henkilötietoja sisältävää aineistoa käsitellään ainoastaan Hämeenlinnan poliisiasemaan tiloissa, jotta ulkopuoliset tahot eivät pääse tietoihin käsiksi. Poliisiaseman ulkopuolella käsitellään ainoastaan aineistoa, josta tunnistetiedot on poistettu.

Tutkijan tulee myös kiinnittää huomiota omaan tutkijapositionsa eli esimerkiksi sukupuolensa, ikänsä ja koulutuksensa vaikutuksiin tutkimusta tehdessä (Kuula 2006, 64). Omalla kohdallani tämä näyttäytyy vahvimmin siinä, että joudun tasapainottelemaan ammattiroolini sekä tutkijaroolini välillä. Poliisin lupahallinnossa työskentely mahdollistaa aiheeseen perehtymisen ja aineiston käsitteilyn sekä antaa laaja-alaisesti tietoa poliisin toiminnasta ja käytännöistä, mutta saattaa samanaikaisesti ohjata ajattelua sekä vaikuttaa tutkimuksen lopputulokseen. Laadullisessa tutkimuksessa on oleellista se, että tutkija ei tee tutkimushypoteeseja tai ennakko-oletuksia tutkimuksen tuloksista

(Eskola & Suoranta, 2014, 19–20). Tutkimuksen edetessä olen useasti joutunut muistuttamaan itseäni ammattiroolini olemassaolosta ja tätä kautta herättelemään itseäni tarkastelemaan aineistoa päivittäisistä rutiineista poikkeavilla tavoilla. Päätökset ovat tutkimuksen edetessä avautuneet minulle aivan toisella tavalla kuin aiemmin ja olen päässyt perehtymään päätösten sisällölliseen antiin huomattavasti aiempaa tarkemmin. Oman tutkijaposition tunnistaminen ja tiedostaminen ovat avaimia mahdollisimman luotettavan ja tieteellisen tutkimuksen tekemiseen.

6. Ajokieltorikoksiin syyllistyneet kuljettajat

Tutkielman aineisto koostuu Helsingin, Hämeen ja Lapin poliisilaitosten alueilla 1.6.2019 - 30.9.2019 tehdyistä 75 ajo-oikeuspäätöksestä. Aineisto on kerätty suunnatulla satunnaisotannalla siten, että aineistoon valikoituneet päätökset sisältävät asiakkaan antaman vastineen. Aineisto on kerätty poliisiin Acta-järjestelmästä poliisilaitoskohtaisia hakutoimintoja käyttäen 22.11.2019. Aineistosta tarkastellaan määrällisin menetelmin liikenne rikoksiin syyllistyneiden sukupuolta, ikää ja asuinpaikkakuntaa sekä liikenne rikoksen laatua ja ajokiellon kokonaispituutta arvioitaessa käytettyä liukumaa. Aineistoa tarkastellaan sekä alueittain että kokonaisuutena Helsingin, Hämeen ja Lapin poliisilaitosten alueilta ja otannasta on laskettu prosenttiosuudet, joiden avulla alueittain kerätystä aineistosta saadaan keskenään vertailukelpoista.

Sukupuoli

	Helsinki (%)	Häme (%)	Lappi (%)	Yht (%)
Nainen	4 (11)	4 (15)	0 (0)	8 (11)
Mies	34 (89)	23 (85)	10 (100)	67 (89)

Taulukko 9. Liikenne rikoksiin syyllistyneiden sukupuolijakauma

Enemmistö liikenne rikosten tekijöistä on miehiä. Kerätyn aineiston puitteissa voidaan havaita, että lähes yhdeksässä tapauksessa kymmenestä liikenne rikokseen syyllistynyt on mies ja naisten osuus liikenne rikosten tekijöinä on huomattavan pieni. Selvimmin ero näkyy Lapin poliisilaitoksen otannassa, jossa kaikki ajokieltopäätökset koskivat miehiä. Helsingin ja Hämeen otannan kohdalla ajokieltopäätös koski naisia vain neljässä tapauksessa poliisilaitosta kohden. Sukupuolten väliset erot ovat merkittäviä ja osittain eroja voidaan selittää sillä, että miehet ajavat naisia enemmän (Bergdahl 2005, 596). Aikaisempien liikenne tutkimusten (Liikennevirasto 2018) mukaan naiset autoilevat miehiä vähemmän. Tilastollisesti on siis oletettavaa, että ajokilometrien kasvaessa myös riski liikenne rikokseen syyllistymiseen on suurempi. Tämä ei kuitenkaan kokonaan selitä sitä, miksi naisten ja miesten välinen ero ajokieltopäätösten suhteen on niin suuri. Tutkimukset osoittavat, että miehet ottavat naisia enemmän riskejä liikenteessä sekä ajavat riskialttiimpina aikoina (Bergdahl 2005, 596-600), mikä selittää sitä, että he jäävät myös useammin poliisiin haaviin tekemistään rikoksista.

Ikä

	Helsinki (%)	Häme (%)	Lappi (%)	Yht (%)
- 17		1 (4)		1 (1)
18 - 26	12 (32)	7 (26)	2 (20)	21 (28)
27 - 35	6 (16)	5 (19)	5 (50)	16 (21)
36 - 44	7 (18)	4 (15)		11 (15)
45 - 53	7 (18)	4 (15)	2 (20)	13 (17)
54 - 62	3 (8)	2 (7)		5 (7)
63 - 71	1 (3)	3 (11)	1 (10)	5 (7)
72 -	2 (5)	1 (4)		3 (4)

Taulukko 10. Liikennerikoksiin syyllistyneiden ikäjakauma

Yli puolet liikennerikoksiin syyllistyneistä on alle 36 vuotiaita. 17-35 vuotiaat voidaan mieltää nuoriksi tai nuoriksi aikuisiksi, joten aineisto osoittaa liikennerikosten painottuvan nuorten kuljettajien harteille. Erityisesti 18 - 26 vuotiaiden ajokieltorikoksiin syyllistyneiden osuus on suuri, mikä osoittaa, että riski liikennerikokseen syyllistymiseen on suurimmillaan juurikin ajo-oikeuden saamista seuraavina vuosina. Havaintoa tukevat aiemmat tutkimukset nuorten ja kokemattomien kuskien korostetun riskialttiista liikennekäyttäytymisestä (Laapotti & Keskinen & Rajalin 2003; Bergdahl 2005; Iversen & Rundmo 2004). Tästä eteenpäin taipumus liikennerikosten tekemiseen näyttää hiipuvan sitä mukaan, mitä enemmän ikää kuljettajalle kertyy. Vain noin kolmannes liikennerikoksiin syyllistyneistä on 45 vuotta täyttäneitä. Yli 63 vuotiaiden osuus liikennerikosten tekijöistä on huomattavan pieni. Ikääntyvillä liikenteen riskit liittyvät lähinnä fyysisen ja psyykkisen suorituskyvyn heikkenemiseen eikä niinkään tahalliseen riskinottoon (Häkkinen & Luoma 1991, 133).

Asuinpaikka

	Helsinki (%)	Häme (%)	Lappi (%)	Yht (%)
Sisempi kaupunkialue	37 (97)	9 (34)	1 (10)	47 (63)
Ulompi kaupunkialue		4 (15)	5 (50)	9 (12)
Kaupungin kehysalue		6 (22)	1 (10)	7 (9)
Kaupungin läheinen maaseutu		3 (11)		3 (4)
Maaseudun paikalliskeskukset		2 (7)		2 (3)
Ydinmaaseutu		3 (11)	1 (10)	4 (5)
Harvaan asuttu maaseutu			2 (20)	2 (3)
Ulkomaat	1 (3)			1 (1)

Taulukko 11. Liikennerikoksiin syyllistyneet asuinpaikkakunnittain

Kuntien koot kasvavat, joten pelkästään kuntarajoihin perustuva maaseutu-kaupunki -luokittelu ei anna tarkastelussa todenmukaista kuvaa. Saman kunnan rajojen sisältä voi löytyä sekä

maaseutumaisia että kaupunkimaisia alueita. Tästä syystä ajokieltorikoksiin syyllistyneiden alueellista jakautumista tarkastellaan Ympäristöhallinnon ylläpitämän paikkatietoaineiston avulla (Ympäristöhallinto 2013a). Aineistossa Suomi on jaoteltu seitsemään alueelliseen ryhmään asukasluvun sekä rakennustiheyden mukaan. Ympäristökeskuksen jaottelun mukaan kaupungeiksi lasketaan taajamat, joissa on yli 15 000 asukasta ja kaupunki voidaan aluetehokkuuden mukaan jakaa sisempään ja ulompaan kaupunkialueeseen. Kaupungin kehysalue kytkeytyy kaupunkialueeseen ja luo vyöhykkeen kaupungin ja maaseudun väliin. Kehysalueen jälkeen alkaa kaupungin läheinen maaseutu, joka on harvemmin asuttua mutta edelleen fyysisesti sekä toiminnallisesti lähellä kaupunkia. Maaseudun paikalliskeskukset koostuvat kaupunkimaisista taajamista, mutta ovat kooltaan pienempiä ja väljempiä kuin kaupungit. Ydinmaaseudun asukastiheys on edelleen suhteellisen tiivistä ja sijaitsee alueellisesti maaseudun paikalliskeskusten ympäristöissä. Harvaan asutulla maaseudulla väestötiheys on jo hyvin harvaa, asutus hajanaista ja taajamien välillä saattaa olla jo isojakoin asuttamattomia alueita. (Ympäristöhallinto 2013b.)

Liikennerikoksiin syyllistyneiden alueellinen jakautuminen painottuu selvästi sisempiin kaupunkialueisiin. 63 prosenttia ajokieltorikoksiin syyllistyneistä asuu sisemmällä kaupunkialueella ja peräti 75 prosenttia aineistoon valikoituneista asui kaupungissa. Kaupunkilaisten suureen määrään vaikuttaa merkittäväällä tavalla se, että lähes kaikki Helsingin poliisilaitoksen ajokieltopäätökset koskevat nimenomaan sisempien kaupunkialueiden asukkaita. Poliisilaitoksen alueelta aineistoon valikoitui ainoastaan yksi tapaus, jossa tarkasteltava ei asunut sisemmällä kaupunkialueella vaan ulkomailla. Hämeen poliisilaitoksen alueella alueelliset erot ovat jo huomattavasti tasaisempia ja ajokieltorikoksiin syyllistyneitä löytyy lähes kaikentyypisiltä alueilta, vaikkakin enemmistö edelleen kaupunkialueilta. Hämeen alueella on paikoitellen jo hyvinkin maaseutumaisia, asutus harvaa ja välimatkat pitkiä (lähde). Myös Lapin poliisilaitoksen alueella enemmistö ajokiellon saaneista asuu kaupunkimaisilla alueilla, mutta myös harvaan asutulla maaseudulla.

Liikenne rikos

	Helsinki (%)	Häme (%)	Lappi (%)	Yht (%)
vakavaa piittaamattomuutta osoittava liikenneturvallisuuden vaarantaminen	15 (38)	7 (23)	7 (70)	29 (36)
kulkuneuvon kuljettaminen oikeudetta	8 (21)	3 (10)		11 (14)
rattijuopumus (alkoholi)	5 (13)	10 (32)		15 (19)
törkeä rattijuopumus (alkoholi)	5 (13)	5 (16)	1 (10)	11 (14)
rattijuopumus (muu huumaava aine)	4 (10)			4 (5)
törkeä rattijuopumus (alkoholi ja muu huumaava aine)		2 (6)		2 (3)
törkeä liikenneturvallisuuden vaarantaminen	2 (5)	4 (13)	2 (20)	8 (10)
vaarallisten aineiden kuljetusrikos				0 (0)

Taulukko 12. Liikenne rikostyytit (kokonaismäärä 80)

Aineistoon valikoitui 75 ajokieltopäätöstä, mutta koska osa kuljettajista on samalla kertaa syyllistynyt useampaan liikenne rikokseen, on tarkasteltavia liikenne rikoksia yhteensä 80 kappaletta. Liikenne rikoksista enemmistö on liikenneturvallisuuden vaarantamisia, jotka osoittavat vakavaa piittaamattomuutta liikenneturvallisuutta kohtaan. Lisäksi alkoholin vaikutuksen alaisena ajettuja rattijuopumuksia on lähes yhtä paljon. Ilman ajo-oikeutta ajavien osuus aineistossa on alle 15 prosenttia ja kyseiseen liikenne rikokseen syyllistynyt usein syyllistyy samalla kertaa myös johonkin muuhun liikenne rikokseen. Kaikki "ylimääräiset" 5 liikenne rikosta olivat aineistossa kulkuneuvon kuljettamista oikeudetta. Kyseisen rikoksen voidaan siis katsoa kytkeytyvän myös muuhun liikennesäännöistä piittaamattomuuteen. Huomionarvoista on myös se, että huumausaineiden vaikutuksen alaisena ajaneiden osuus on ainoastaan alle 10 prosenttia koko aineistosta. Vaarallisten aineiden kuljetusrikoksia ei valikoitunut aineistoon yhtäkään, mikä kertoo kyseisen rikosmuodon harvinaisuudesta.

Helsingissä ja Lapissa vakavaa piittaamattomuutta osoittavat liikenneturvallisuuden vaarantamiset ovat selvästi yleisin liikenne rikos. Lapin aineistossa vain yksi päätös koskee rattijuopumusta, loput yhdeksän ajokieltoa määrättiin liikenneturvallisuuden vaarantamisesta. Myös Hämeessä noin kolmannes päätöksistä koskee liikenneturvallisuuden vaarantamista, mutta yleisimpänä yksittäisenä ryhmänä on perusmuotoinen alkoholirattijuopumus. Hämeen alueen 27 päätöksestä rattijuopumusta koski yli puolet, muiden poliisilaitosten alueella rattijuopumukseen syyllistyminen on tämän tilaston valossa huomattavasti harvinaisempaa. Tämä ei kuitenkaan voida katsoa johtuvan siitä, että muiden laitosten alueella päihtyneitä kuljettajia olisi vähemmän. Rattijuopumustilastoihin vaikuttavat merkittäväällä tavalla esimerkiksi puhallusratsioiden määrä sekä vuodenaika. Kesällä alkoholirattijuopumusten määrä kasvaa. (Rikos- ja pakkokeinotilasto 2020.)

Liukuma

	Helsinki (%)	Häme (%)	Lappi (%)	Yht (%)
alle	18 (47)	7 (26)	6 (60)	31 (41)
normaali	7 (18)	14 (52)	2 (20)	23 (31)
yli	12 (32)	6 (22)	2 (20)	20 (27)
varoitus	1 (3)			1 (1)

Taulukko 13. Ajokiellon pituutta määriteltäessä käytetty liukuma

Aineistoa tarkastelemalla voidaan havaita, että yli 40 prosentissa tapauksista ajokielto on määrätty kuljettajalle lyhyemmäksi, kuin mikä Poliisihallituksen ohjeistuksen mukaan olisi normaalikesto. Tämä tarkoittaa, että kuljettajan antama vastine on otettu huomioon ja ajokiellon pituus on määrätty liukuman alapäästä. Kolmanneksessa päätöksistä ajokieltoa määrättiin Pohan määrittämä normaaliaika, eli vastineen ei katsottu sisältävän sellaisia perusteita, joiden puolesta ajokiellon kesto olisi voitu lyhentää. Hieman pienempi osuus päätöksistä oli sellaisia, joissa ajokiellon kesto ylitti normaalin. Suurimmassa osassa tällaisista päätöksistä katsottiin ajokielto jo päätöksentekohetkellä kokonaan kärsityksi. Tämä selittyy sillä, että ajokieltoasian ratkaiseminen on odottanut syyttäjän tai tuomioistuimen päätöstä niin kauan, että ajokielto katsotaan väliaikaisen ajokiellon vuoksi jo kokonaan kärsityksi. Vain neljässä tapauksessa liikenne rikoksen olosuhteet ovat olleet sellaiset, että ajo-oikeuspäätöksen tekijä on katsonut, ettei ajokiellon normaalikesto ole riittävä ja määrännyt ajokieltoa liukuman yläpäästä. Tällaisten koventamisperusteiden käyttö on kuitenkin harvinaista. Otantaan valikoiduista yhdelle oli annettu ajokiellon sijasta varoitus.

Hämeessä on aineistoon valikoitujen päätösten osalta tiukin linja ajokieltojen pituuden suhteen. Vain hieman yli neljännes kuljettajista sai normaalia lyhyemmän ajokiellon vastineen avulla. Helsingissä lähes puolet ja Lapissa jopa 60 prosenttia kuljettajista selvisi normaalia lyhyemmällä ajokielolla. Helsingissä normaalikesto pidemmän ajokiellon sai lähes kolmannes kuljettajista, minkä osaltaan voidaan arvella johtuvan syyttäjän ja käräjäoikeuksien toiminnasta. Helsingissä tuomioistuimille tulee muuta maata enemmän ratkaistavia rikosasioita ja käsittelyajat ovat muuta maata pidemmät ja koska poliisi ei voi tehdä ajokieltopäätöstä ennen tuomiota, ajokiellot venyvät (Pajukan-gas ym. 2020, 39-40).

Aineistosta voidaan tehdä yhteenveto, jonka mukaan keskimääräinen liikenne rikokseen syyllistyvä ja ajokieltopäätökseen vastineen antava kuljettaja on kaupungissa asuva nuori mies, joka syyllistyy ylinopeutta ajamiseen. Aineiston tulos vahvistaa yleistä käsitystä siitä, että nuoret miehet ovat liikennekäyttäytymiseltään riskialtis ryhmä (Bergdahl 2005). Yllä esitetyt tilastot liikenne rikollisuuden

tilasta eivät kuitenkaan ole yleistettävissä, sillä tarkasteltavaan aineistoon on valikoitunut vain ne päätökset, joissa kuljettaja on antanut lausunnon ajo-oikeuden tarpeestaan. Tämä tarkoittaa, että aineisto kuvaa sellaisia liikenne rikoksia sekä niiden tekijöitä, jotka ovat aktiivisesti olleet yhteydessä poliisiin ja osallistuneet päätöksentekoprosessiin lausuman antamalla. Tällöin tarkastelun ulkopuolelle jäävät sellaiset kuljettajat, jotka eivät syystä tai toisesta halua tai kykene ilmoittamaan poliisille ajo-oikeuteensa vaikuttavista tekijöistä. Tällaisia kuljettajia voivat olla esimerkiksi henkilöt, jotka syyllistyvät toistuvasti uusiin liikenne rikosiin ja rikkovat liikennesääntöjä voimassa olevista ajokielloista huolimatta, eivätkä näin ollen koe tarvetta lausuman antamiselle. Aineistosta voidaan kuitenkin tehdä päätelmiä niiden päätösten suhteen, joissa kuljettaja on halunnut ja kyennyt omaan ajo-oikeusasiaansa vaikuttamaan. Seuraavassa luvussa käsitellään tarkemmin kuljettajien poliisille lähettämiä vastineita ja tarkastellaan vastineiden sisällön vaikutuksia ajokieltojen pituuksiin.

7. Riskikäyttäytyminen ja ajo-oikeuden tarve poliisin päätöksessä

Tässä analyysiluvussa tarkastellaan sitä, millaisista osista aineistoksi valikoituneet poliisin ajo-oikeuspäätökset rakentuvat. Ajo-oikeuspäätöksestä ilmenee teonkuvaus ja rangaistusseuraamus, kuljettajan antama vastine ja tapa, jolla kuljettaja on saanut tiedoksi oikeuden selvityksen antamiseen sekä poliisin päätös ajokiellon pituudesta ja perusteena olevat lainkohdat. Luvun tarkoitus on tyypittelyn avulla hahmotella niitä elementtejä, joiden varaan ajo-oikeusasioiden päätöksenteko rakentuu. Itse liikenne rikos luo syyn poliisin toimenpiteille. Ensimmäiseksi luvussa tarkastellaan, millaisia ovat tyypilliset teonkuvaukset, joita päätöksissä esiintyy ja millaisia riskikäyttäytymisen malleja niistä voidaan löytää. Tämän jälkeen siirrytään tarkastelemaan kuljettajien lähettämiä vastineita. Tyypittelyn kohteena ovat ne perustelut, jota kuljettajat esittävät ajo-oikeuden tarpeelleen toimeentulonsa sekä välttämättömän liikkumisensa kannalta. Analyysin kolmannessa vaiheessa käydään läpi poliisin varsinainen päätös ajokiellon määrittämisestä sen suhteen, millä tavalla poliisi julkaisee vallan käyttäjänä toisaalta kohdistaa pakkokeinoja yksilöihin riskialttiin käytöksen seurauksena, mutta samalla huomioi yksilöiden henkilökohtaiset tarpeet ajo-oikeuden tarpeen näkökulmasta.

7.1. Liikenneturvallisuus ja riskitekijät

Liikenteeseen liittyy paljon sääntöjä ja ohjausta, jolla pyritään luomaan yhtenäinen liikennekulttuuri ja näin ollen turvaamaan kaikkien tielläliikkujien turvallisuus. Sääntelystä huolimatta kuljettajat tekevät liikenteessä virheitä, osin inhimillisistä syistä, mutta myös tahallisesta piittaamattomuudesta johtuen. (Ahlroth & Pöllänen 2011, 14.) Liikenneturvallisuuden lähtökohdat voidaan nähdä sosiaalisen mutta epäpersoonallisen toiminnan kannalta. Liikenteeseen osallistujat eivät tunne toisiaan, mutta heidän on yhteisiä pelisääntöjä noudattamalla turvattu sujuva liikenne sekä turvallinen liikenneympäristö kaikille tienkäyttäjille. (Toiskallio 2002, 36–37.) Kun näitä yhteisiä sääntöjä rikotaan, liikenneturvallisuus vaarantuu. Suurin osa liikenteessä tapahtuvista vahingoista on inhimillisen toiminnan seurausta (Avaz ym. 2014, 71), minkä vuoksi kuljettajien ominaisuuksien tarkastelu on äärimmäisen tärkeää.

Liikenne rikoksiin syyllistyneet voidaan aineiston perusteella tyypitellä vastuuttomiin ja kunnollisiin kuljettajiin. Vastuuttomuutta ja kunnollisuutta tarkastellaan sekä liikenne rikoksen teonkuvauksen

näkökulmasta että kuljettajan puheesta. Liikenne rikoksen vakavuus ja kuljettajan oma arvio saattavat olla hyvinkin suuressa ristiriidassa keskenään. Poliisin on päätöksenteossa osattava arvioida kuljettajan vastuullisuutta, ja tästä syystä on tärkeää eritellä, millaisia piirteitä vastuullisuuteen kuuluu. Seuraavissa luvuissa syvennytään tarkemmin siihen, millaisia ovat kunnollisen ja vastuuttoman kuljettajan tyypit ja millaiset ominaisuudet ovat tyypeille ominaisia.

7.1.1. Vastuuttomuus ja kunnollisuus liikenteessä

Liikenneturvallisuuden vaarantaminen on yleisin syy ajo-oikeuden menettämiseen. Suurimmassa osassa tapauksista kyseessä on ylinopeuden ajaminen, eli vakavaa piittaamattomuutta osoittava tai törkeä liikenneturvallisuuden vaarantaminen, ja kyseisiin rikostyyppeihin syyllistyvät kuljettajat ikään katsomatta. Ylinopeuden ajamisen syyt ovat hyvinkin kuljettajakohtaisia, mutta esimerkiksi kärsimättömyyden, impulsiivisuuden, vaaran kieltämisen ja oman osaamisen yliarvioinnin kaltaiset tekijät vaikuttavat liikennekäyttäytymiseen (Shullman & Dorn 2012, 19). Liikenteessä kyseiset ominaisuudet ennustavat riskialtista käyttäytymistä ja liikenneturvallisuudesta piittaamattomuutta. Myös teon olosuhteet, kuten vuorokaudenaika, muun liikenteen vilkkaus ja sääolosuhteet, kuljettajan ominaisuudet sekä kyydissä olevien matkustajien määrä kertovat kuljettajan vastuullisuudesta.

Tilastot osoittavat, että vastuuttomimpia kuljettajia ovat nuoret ja kokemattomat mieskuljettajat (Salenius & Sihvola 2020, 28, 32). Miehet ajavat naisia useammin riskialttiina aikoina, kuten ilta- ja yöaikaan ja huonoissa keliolosuhteissa. Lisäksi nuorten miesten kohdalla riskinotto saattaa esiintyä myös elämyshaluisuutena. (Bergdahl 2005, 596-600.) Liikenne rikosten syynä on myös useammin piittaamattomuus liikennesääntöjä kohtaan enemmän kuin tietämättömyys (Avaz & Habibian & Moridpour 2014, 74). Poliisin määrätessä ajokieltoa vakavaa piittaamattomuutta osoittavasta liikenneturvallisuuden vaarantamisesta, arvioidaan kuljettajan riskikäyttäytymistä sekä konkreettisen vaaran aiheuttamista (Poliisihallitus 2020, 34). Alla olevasta katkelmasta voidaan nähdä kaikki edellä mainitut piirteet. Kuljettaja on nuori mieshenkilö, jolla on ollut B-luokan ajo-oikeus alle 10 vuotta. Hän on ajanut ylinopeutta piittaamatta alueen nopeusrajoituksista ja toiminnallaan vaarantanut sivullisten, eli sekä muiden tienkäyttäjien että kyydissä istuvien kahden matkustajan turvallisuuden. Kyseessä on ollut hämärtyvä ilta-aika ja sateen jäljiltä huonot keliolosuhteet. Lisäksi kyydissä olleet matkustajat ovat saattaneet edesauttaa riskialtista käyttäytymistä, sillä erityisesti nuorten

kuljettajien kohdalla ryhmäpaine ja näyttämisen halu vaikuttavat ajokäyttäytymiseen (Scott-Parker ym. 2012, 1917).

”Liikenneturvallisuuden vaarantaminen: vakava piittaamattomuus. Suurimman sallitun nopeuden ylittäminen. Sallittu 100 km/h, ajoi 152 km/h, 52 km/h yli sallitun (...). Ohitustilanne. Tien pinta märkä sateen jäljiltä. Hämärtyvä ilta, mutta lähes valoisa. Kaksi matkustajaa.” (HE24)

Vastaavasti kunnollisen kuljettajan piirteiksi voidaan aineiston perusteella nähdä se, että kyseessä on kuljettajan ensimmäinen liikennerikos, muille tienkäyttäjille ei ole aiheutettu konkreettista vaaraa ja teko ei osoita piittaamattomuutta liikennesäännöistä. Mikäli teon vaikutukset liikenneturvallisuuteen ovat lähinnä välillisiä ja teko ei kuvasta huolimattomuutta tai välinpitämättömyyttä, voidaan seurausten katsoa olevan liikenneturvallisuuden kannalta vähäisiä. Alla olevan katkelman kuljettaja on keski-ikäinen naishenkilö, joka on ohituskaistalla ajanut huomattavaa ylinopeutta kyydisään yksi matkustaja. Hyvä keli, hetkellinen ohitustilanne sekä kulkuneuvon laatu vaikuttavat yhdessä lausuman ja liikennehistorian kanssa siten, että kuljettajalle määrättiin ajokieltoa törkeästä liikenneturvallisuuden vaarantamisesta normaalin seitsemän kuukauden sijaan ainoastaan kolme kuukautta.

”Ajokieltopäätöksen kokonaisharkinnassa on huomioitu annetut selvitykset sekä X:n rikkeetön liikennehistoria. Lisäksi on huomioitu teko-olosuhteet: nopeus mitattu ohituskaistalla hetkellisessä ohitustilanteessa, eikä esim. keskinopeusmittarilla pidemmällä matkalla. Paikassa ohituskaista ja keskikaide, jolloin törmäminen vastaantulijaan ei ole mahdollista, kuiva keli, hyvä näkyvyys ja yksi ohitettava ajoneuvo. Teko tehty ajoneuvolla, jonka ominaisuudet on suunniteltu suuriinkin ajonopeuksiin. (HÄ27)

Kuljettajan vastuullisuutta tarkasteltaessa arvioidaan monen tekijän lisäksi siis myös kuljettajan aiempaa liikennerikoshistoriaa. Jatkuva piittaamattomuus liikennesäännöistä ja muiden tienkäyttäjien turvallisuudesta indikoi vastuuttomuutta sekä sitä, että kuljettajan asenteet liikenneturvallisuutta kohtaan ovat välinpitämättömiä ja riskien ottaminen normaalia liikennekäyttäytymistä (Iversen 2004, 147). Rattijuopumusrikoksissa sekä törkeän liikenneturvallisuuden vaarantamisen osalta uusijoiden ajokielto on jo laissa määritelty ensikertalaisten ajokieltoja pidemmiksi (AKL 66§), sillä toistuva liikennesääntöjen rikkomisen osoittaa, että kuljettaja ei välitä yhteiskunnan oikeudellisista intresseistä sekä toimii sääntöjen vastaisesti tahallaan, välinpitämättömyyttään ja toimintansa riskeistä välittämättä.

”Aiemmat ajokiellot viimeisen viiden vuoden aikana:

- xx.xx.xxxx kulkuneuvon kuljettaminen oikeudetta

- xx.xx.xxxx rattijuopumus (alkoholi), törkeä liikenneturvallisuuden vaarantaminen ja kulkuneuvon kuljettaminen oikeudetta

- xx.xx.xxxx rattijuopumus (alkoholi)

- xx.xx.xxxx vähintään kaksi liikennetikosta vuoden kuluessa

- xx.xx.xxxx vakava piittaamattomuus liikenneturvallisuutta kohtaan” (HÄ4)

Törkeän teon edellytysten täytyminen kertoo kuljettajan vastuuttomuudesta, Törkeän rajan ylittävä liikenneturvaallisuuden vaarantaminen tai rattijuopumus osoittaa, että kuljettaja on tahallaan ja selkeästi piittaamattomuudesta rikkonut lakia ja valinnut laiminlyödä yleistä liikenneturvallisuutta. Vahvasti päihtyneenä ajaminen osoittaa vastuuttomuutta ja piittaamattomuutta liikenneturvallisuutta kohtaan. Alkoholirattijuopumusten osuus on aineistossa huomattavan suuri. Muiden päihteiden osalta rattijuopumukset ovat jatkuvasti lisääntymässä (Sutela 2019), mutta aineistossa nämä kuljettajat ovat merkittäväällä tavalla aliedustettuina. Päihteet heikentävät kuljettajan arviointikykyä ja lisäävät riskikäyttäytymistä liikenteessä. (Lillsunde ym 2012). Riskit suurenevat jo pienistä määristä ja törkeän rattijuopumuksen ylittävät lukemat sekä sekakäyttö moninkertaistavat riskit (Hels ym. 2011, 42.), jolloin päihtynyt kuljettajat aiheuttavat merkittävää vaaraa sekä itselleen että muille tienkäyttäjille. Päihteet aiheuttavat paljon ajo- ja huomiovirheitä, mikä tarkoittaa, että sekä huumausaineiden vaikutuksen alaisena ajavat että alkoholia nauttineen kuljettajat luovat yhtä suuren uhan liikenneturvallisuudelle.

”X:n on kuljettanut tiellä henkilöautoa (...) nautittuaan alkoholia ja käytettyään huumausainetta niin, että hänen verensä alkoholipitoisuus on ajon jälkeen ollut 1,88‰ ja hänen veressään on ollut [huumausaineen] vaikuttavaa ainetta (...)” (HÄ7)

Poliisin toimintaan liikenneturvallisuuden valvojana liittyy rikosperusteisen valvonnan lisäksi myös terveysperusteista valvontaa. Alla olevassa katkelmassa kuljettaja on samalla teolla syylistynyt huumausainerattijuopumukseen sekä kulkuneuvon kuljettamiseen oikeudetta. Hänet on määrätty toistaiseksi ajokieltoon, koska hän ei ole toimittanut poliisin määräämää päihdelääketieteeseen erikoistuneen lääkärin lausuntoa annetussa määrääjassa. Tällaisella toiminnalla poliisi pyrkii valvomaan terveydentilan kaltaisia ajan mittaan muuttuvia tekijöitä (Ahlroth & Pöllänen 2011, 75) sekä estämään liikenteeseen osallistumisen sellaisten kuljettajien osalta, jotka eivät täytä ajokortille osoitettuja terveysvaatimuksia. Kuljettajat, jotka eivät täytä ajoterveydelle asetettuja vaatimuksia, ovat

valtava riski liikenneturvallisuudelle, sillä erilaiset sairaudet, päihderiippuvuus tai ikääntymisen myötä heikentynyt yleiskunto lisäävät riskejä ja aiheuttavat vaaratilanteita liikenteessä.

”X on kuljettanut pakettiautoa ilman voimassa olevaa ajo-oikeutta (...), hänet on määrätty toistaiseksi ajokielloon xx.xx.xxxx alkaen, koska ei ole toimittanut määräjassa poliisin toimitettavaksi määräämää, ajo-oikeutta puoltavaa päihdelääkärin todistusta asianmukaisen seurannan jälkeen.” (HE6)

Tyypilliset riskikäyttäytymisen mallit liittyvät ajokieltorikoksen tyyppiin, kuljettajan ominaisuuksiin sekä aikaisempaan rikoshistoriaan. Vastuuttomat kuljettajat eivät piittaa muiden tienkäyttäjien turvallisuudesta, ottavat tarpeettomia riskejä, osoittavat toistuvaa piittaamattomuutta liikennesäännöistä sekä laiminlyövät kuljettajille asetettuja velvollisuuksia. Kunnolliset kuljettajat puolestaan ovat ensikertalaisia, eivät teollaan aiheuta vaaraa muille sekä kunnioittavat liikenteeseen asetettuja sääntöjä. Poliisin ajo-oikeuspäätöksessä käsiteltävänä olevan teon laatu ja olosuhteet sekä kuljettajan aikaisempi liikennekäyttäytyminen ovat isossa roolissa ja nämä tekijät muodostavat lähtökohdan poliisin ajo-oikeuspäätökselle.

7.1.2. Vastuuttomuus ja kunnollisuus kuljettajan puheessa

Kuljettajat tuovat vastineissaan myös esiin tekijöitä, joista voidaan arvioida liikennekäyttäytymistä nimenomaan vastuullisuuden näkökulmasta. Vaikka vastineiden tarkoituksena on selventää poliisille ajo-oikeuden tarvetta, kuljettajat kertovan vastineissa myös laajemmin teonkuvausta sekä perusteluja toiminnalleen. Vastineista voidaan analysoida kuljettajien asenteita liikenneturvallisuutta kohtaan ja tätä kautta tarkastella vastuuttoman ja kunnollisen kuljettajan tyyppisiä nimenomaan liikenneasenteiden kautta.

Vastuuttomat kuljettajat arvioivat itsensä keskimääräistä paremmiksi kuljettajiksi, jolloin he pystyvät oikeuttamaan itselleen riskialttiin käyttäytymisen liikenteessä (Ahlroth & Pöllänen 2011, 72). Riskien ottajat myös kieltävät toimintansa vaarallisuuden ja elävät uskossa, että heille tai muille tienkäyttäjille ei käy vahinkoja liikenteessä (Scott-Parker ym. 2012, 1920). Poliisi tekee kuitenkin jo tapahtumapaikalla arvion siitä, onko teko ollut omiaan aiheuttamaan vaaraa liikenneturvallisuudelle sekä muille tienkäyttäjille. Oman toiminnan väheksyminen sekä vaaran aiheuttamisen kieltäminen osoittavat vastuuttomuutta ja negatiivista suhtautumista liikennesääntöjä kohtaan.

*”En mielestäni aiheuttanut mitään törkeää liikenneturvallisuuden vaaraa, vaikka ylinopeutta saattoi hetkel-
lisesti olla” (HE12)*

Kunnolliset kuljettajat myöntävät aiheuttaneensa vaaraa ja toimineensa väärin. He tiedostavat liikennesääntöjen merkityksen ja heidän liikennehistoriansa osoittaa, että he kunnioittavat liikenneturvallisuuden edistämiseksi asetettuja yhteisiä sääntöjä. Tielläliikkujien on ymmärrettävä toistensa motiiveja ja uskoessaan myös muiden tielläliikkujien toimivan yhteisen edun nimissä, he yhdessä rakentavat turvallista liikennejärjestelmää (Rothe 1992, 187). Tästä syystä merkittävässä asemassa on virheellisen toiminnan syiden ja seuraamusten ymmärtäminen sekä virheistä oppiminen, jotta jatkossa kuljettajan toiminta ei vaaranna liikenteen turvallisuutta. Kunnollisuuden tunnusmerkistöksi voidaan katsoa teon myöntäminen, vastuun kantaminen sekä virheistä oppiminen.

”Tunnustan teon ja olen tosi pahoillani tilanteesta. Tämä oli ensimmäinen ylinopeus rikkomus (...)” (HE14)

Vastuun välttely, velvollisuuksien laiminlyönti sekä muiden syyttäminen kertovat vastuuttomasta asenteesta liikenneturvallisuutta kohtaan. Ajo-oikeuteen liittyy velvollisuuksia, joita kuljettajien on noudatettava. Kunnolliset kuljettajat ymmärtävät sääntöjen merkityksen ja noudattavat niitä kollektiivisen hyödyn, eli kaikille turvallisen liikennejärjestelmän saavuttamiseksi. Vastuuttomat kuljettajat puolestaan kokevat, että yhteiset säännöt eivät koske heitä ja sääntöihin tulee tehdä poikkeuksia heidän kohdallaan. Poliisin on kuitenkin julkisen vallan käyttäjänä ajoittain kohdistettava pakkokeinoja yksilöihin sekä rajoitettava yksilön itsemääräämisoikeutta sekä liikkumisvapautta, jotta yleinen etu voidaan turvata (Olli 2013, 211).

”[O]len kuulemma jättänyt toimittamatta päihdelääkärin lausunnon. En ole edes tiennyt että sitä tarvittaisiin kuitenkin. Eikö sitä korttia voisi nyt palauttaa niin säästyisi kaikkien aika ja tämä noidankehä loppuisi kokonaan.” (HÄ4)

Ymmärrettävästi kuljettajat eivät vastineissaan korosta omaa vastuutonta käyttäytymistään. Vastuuttomuudeksi voidaan kuitenkin katsoa se, että kuljettaja on tietoisesti syyllistynyt ajokieltorikokseen siitä huolimatta, että hänen toimeentulonsa, taloudellinen tilanteensa sekä perheen ja läheisten hyvinvointi ovat täysin riippuvaisia kuljettajan ajo-oikeudesta. Kaikilta ajo-oikeuden haltijoilta edellytetään liikennesääntöjen tuntemusta (Häkkinen & Luoma 1991, 8), mikä tarkoittaa, että lähtökohtaisesti kaikki liikennesrikokset ovat tahallisia ja tietoisesti tehtyjä tai huolimattomuudesta

aiheutuneita, eikä kyse ole tietämättömyydestä. Kuljettajan asenteet tekoa kohtaan ovat kuitenkin merkittävässä asemassa pohdittaessa liikenneturvallisuutta vastuullisuuden näkökulmasta.

	Vastuuton kuljettaja	Kunnollinen kuljettaja
Liikenteessä	<ul style="list-style-type: none"> - Vaaran aiheuttaminen itselle ja muille tienkäyttäjille - Huonosta olosuhteista piittaamattomuus -Aiempia liikenne rikoksia - Toistuva piittaamattomuus laista ja liikennesäännöistä - Törkeän teon edellytykset täyttyvät - Ajokorttivaatimusten laiminlyönti 	<ul style="list-style-type: none"> - Vaikutukset liikenneturvallisuuteen lähinnä välillisiä - Olosuhteiden huomiointi -Ensimmäinen liikenne rikos - Teko ei kuvasta huolimattomuutta tai välinpitämättömyyttä - Liikennekäyttäytyminen ei osoita toistuvaa piittaamattomuutta
Kuljettajan puheessa	<ul style="list-style-type: none"> - Teon ja vaaran aiheuttamisen kieltäminen - Omien taitojen yliarviointi - Vastuun välttely ja muiden syyttely - Velvollisuuksien laiminlyönti 	<ul style="list-style-type: none"> - Rikkeetön liikennehistoria - Hyvien olosuhteiden korostaminen - Teon myöntäminen, vastuun kantaminen, virheistä oppiminen

Taulukko 14. Kuljettajatyypit

Myönteiset asenteet liikennesääntöjen rikkomista, kuten ylinopeutta ja päihtyneenä ajamista, kohtaan ennustavat riskialtista käyttäytymistä liikenteessä (Iversen 2004, 147). Lisäksi omien velvollisuuksien laiminlyönti ja vastuun välttely kertovat piittaamattomasta asenteesta lakia ja sääntöjä kohtaan. Vastaavasti virheiden ymmärtäminen ja oman käyttäytymisen kriittinen arviointi ovat tekijöitä, joiden voidaan katsoa osoittavan kunnollisuutta. Kuljettaja oppii virheistään ja pyrkii jatkossa oman suorituksen parantamiseen. Poliisi tekee päätöksessään kokonaisarviota kuljettajan käyttäytymisestä, jolloin vastuuttomuuden ja kunnollisuuden tyypit laitetaan puntariin. Päätöksessä painoarvo saa myös kuljettajan ajo-oikeuden tarve. Seuraavassa luvussa tarkastellaan niitä ajo-oikeuden tarpeen tyyppisiä, joita kuljettajat vastineissaan poliisille esittävät.

7.2. Ajo-oikeuden tarpeen ulottuvuudet

Julkisen vallan puuttuminen yksityisen henkilön ajo-oikeuteen on radikaali toimenpide ja tällaisen henkilökohtaiseen vapauteen puuttumisen kohdalla voidaan ajatella olevan kyse niin sanotusta perusoikeusherkästä asiasta (Viljanen 2001). Poliisi voi toimintavaltansa puitteissa käyttää lakiin kirjatun pakkokeinoja. Laki kuitenkin velvoittaa, että ajokieltoa määrättäessä pakkokeinot eivät saa loukata yksilön oikeuksia välttämättömää enempää (PKL 3 §) ja poliisin on otettava huomioon henkilön ajo-oikeuden tarve toimeentulon sekä välttämättömän liikkumisen kannalta (AKL 66 §). Kuljettajien lähettämistä vastineista analysoidaan niitä keinoja, joilla ajokieltorikoksiin syyllistyneet pyrkivät vaikuttamaan päätöksentekoon ja määrättävän ajokiellon pituuteen. Analyysin teko on mielekästä, sillä vastaavaa tutkimusta ajo-oikeuden tarpeesta ei ole aiemmin tehty. Kuljettajat perustelevat ajo-oikeuden tarvettaan hyvin moninaisin syin, muun muassa työn ja toimeentulon, perheen, harrastusten ja arjen pyörittämisen näkökulmista. Aineistosta käy ilmi ajokieltorikoksiin syyllistyneiden hyvinkin erilaiset elämäntilanteet ja olosuhteet, osalle ajokiellon vaikutukset työhön, toimeentuloon sekä sosiaaliseen elämään ovat hyvinkin merkittäviä, kun taas toisille ajokielto aiheuttaa vain lievää häiriötä normaaliin arkeen.

Vastineista on havaittavissa selkeä jako julkisen ja yksityisen ulottuvuuden tyypeihin. Julkinen ulottuvuus painottuu vastineissa työhön ja toimeentuloon, kun taas yksityinen ulottuvuus pitää sisällään kodin, perheen ja vapaa-ajan. Syvemmin ulottuvuuksia päästään tarkastelemaan hyödyn näkökulmista, joiden avulla ulottuvuuksista pystytään erittelemään ajo-oikeuden tarpeeseen liittyviä tekijöitä suhteessa yhteiskunnalliseen ja yksilölliseen hyötyyn.

Julkisen ulottuvuuden osalta ajo-oikeuden tarve näyttäytyi vahvimmin työn ja toimeentulon säilymisen näkökulmasta. Työhön ja toimeentuloon liittyvät perustelut ovat aineistossa selvästi eniten esillä, lähes jokainen kuljettaja vetoaa työssä tarvittavaan ajo-oikeuteen. Kuljettajat perustelivat ajo-oikeuden tarvetta yksilöllisen hyödyn kautta siten, että monessa työssä sekä itse työtehtävät että työpaikalle pääseminen vaativat ajo-oikeutta. Ajokortti on välttämättömyys työn suorittamisen kannalta esimerkiksi kuljetusalalla, jossa ajo-oikeudettomuus saattaa pahimmassa tapauksessa johtaa työn ja sitä kautta toimeentulon menettämiseen. Myös monen muun alan työntekijät, kuten ajoneuvoasentajat, myyjät, valmentajat ja hoitajat esittävät ajo-oikeuden välttämättömyydeksi oman työtehtävänsä kannalta. Erityisesti yksityisyrittäjien kohdalla ajo-oikeus näyttäytyy välttämättömänä työtehtävien suorittamiseksi. Yksityisyrittäjälle lisäavun palkkaaminen ajokiellon avuksi ei

välttämättä ole taloudellisesti mahdollista ja eikä yritystoimintaa voida väliaikaisesti keskeyttää. Yksityisyrityksille tämä tarkoittaa usein koko toimeentulon katoamista ja samalla myös yrityksen mahdolliset muut työntekijät saattavat menettää työnsä.

”Toimin yksityisyrityksenä auton asennusyrityksessä (...), joten ajo-oikeus ja ajokortti ovat ehdottomia edellytyksiä työssäni. Työhön olennaisena osana kuuluu koeajot huollettavilla autoilla (...)” (HÄ10)

Työpaikalle pääseminen on merkittävä yksilön ajo-oikeuden tarvetta puoltava tekijä. Suuremmissa kaupungeissa julkisten kulkuvälineiden liikennöinti on melko säännöllistä ja ne ovat kaupunkilaisille hyvin saavutettavissa. Erityisesti haja-asutusalueella etäisyydet voivat kuitenkin olla useita kymmeniä kilometrejä ja julkisilla kulkuvälineillä työpaikalle pääsy ei ole mahdollista. (Liikennevirasto 2018, 12.) Työpaikan sijainti, epäsäännölliset työajat ja työkohteiden vaihtelevuus vaikuttavat siihen, kuinka hyvin työ on julkisten liikenneyhteyksien ulottuvissa. Myös esimerkiksi työkalujen ja tarvikkeiden kuljettaminen julkisia hyödyntäen on usein vaikeaa. Erityisesti rakennusalalla ajo-oikeuden tarve korostuu, sillä työkohteet ovat vaihtelevia ja työvälineitä on kuljetettava eri kohteiden välillä. Osalle kuljettajista ajokortti on myös työn säilymisen kannalta välttämätön kun taas osalle ajo-oikeudettomuus tuo vain hieman lisävaivaa esimerkiksi työmatkojen kulkemiseen liittyen. Kuljettajat saattavat kertoa vastineissaan suoraan, että työpaikalle kulkeminen onnistuu julkisia liikennevälineitä käyttäen, mutta kulkeminen on aikaa vievää, kallista ja hankalaa.

”Päivätyössäni rakennusalan yrittäjänä tarvitsen autoa työssäni rakennusmateriaalien sekä työkalujen kuljettamisessa sekä siirtymisissä eri työkohteisiin. Ilman autoa en pysty kuljettamaan tarvittavia materiaaleja kohteisiin (...) Mikäli en pysty liikkumaan autolla, joudun jättämään työtarjouksia väliin, mikä tekee talouteeni rahallisesti sietämättömän tilanteen.” (HE 26)

Julkisen ulottuvuuden suhde yhteiskunnalliseen hyötyyn näyttäytyy vastineissa erityisesti työnantajan ja asiakkaiden edun näkökulmasta sekä työllisyyden ylläpitämisen kautta. Kuljettajat ovat poliisille lähettämässään vastineissa ilmoittaneet, että työnantajalla ei ole tarjota korvaavaa työtä ajoikiellon ajaksi ja työpaikan menetys tulee olemaan suora seuraus liian pitkään jatkuvasta ajokortittomuudesta. Ajo-oikeutta vaaditaan vastineiden mukaan esimerkiksi kuljetusalalla, kotihoidon työtehtävissä, postinjakelussa ja ravintola-alalla työskentelyssä. Kyseiset alat ovat sellaisia, joissa läsnäolo on välttämätöntä ja esimerkiksi etätyöskentely täysin mahdotonta. Alat voidaan myös mieltää niin sanotuiksi matalapalkka-aloiksi, jolloin työpaikan ja tätä kautta toimeentulon menetys romahduttavat tulotason (Paavola ym. 2019). Ajokortittomuus myös vaikeuttaa uuden työn saamista,

jolloin ajokieltoon määrättyt voivat joutuvat turvautumaa sosiaaliavustuksiin. Tämä tekee ajokiellostasta selvästi yhteiskunnallisen kysymyksen. Ajokiellostasta johtuvalla työpaikan menetyksellä on valtava merkitys yksilöön toimeentulon menetyksen kannalta, mutta myös yritykseen, josta työntekijä irtisanotaan. Yrityksellä ei ole varaa pitää palkkalistoilla työntekijää, joka ei kykene hoitamaan työtehtäviään, mutta samaan aikaan uuden työntekijän palkkaaminen tehtävään aiheuttaa työnantajalle lisäkuluja ja -vaivaa. Työnantaja joutuu ajokiellossa välilliseksi kärsijäksi, kuten alla olevasta työnantajan lausumasta käy ilmi.

”X on yhtiömme ammattiautonkuljettaja, ja hänen työsuhteensa on purkautunut ammattiin vaadittavan ajokortin menetyksen vuoksi. (...) Mikäli ajokortiton aika olisi riittävän lyhyt, voisi yhtiömme palkata X:n uudelleen, eikä tehtävään tarvitsisi täyttää uudella työntekijällä.” (HÄ 18)

Perusteluina käytetään myös sitä, että kuljettaja tarvitsee ajo-oikeutta päivittäisten työtehtäviensä suorittamiseen. Erityistä painoarvoa on niissä tilanteissa, joissa kuljettaja on yrityksen ainoa kyseen tehtävään nimetty työntekijä. Ajo-oikeudettomuus näissä tilanteissa vaikuttaa negatiivisesti sekä kuljettajaan että yritykseen, mutta myös asiakkaisiin, jotka jäävät ilman yrityksen palveluita. Ajokielon vaikutukset näkyvät erityisesti hyvin pitkälle erikoistuneiden alojen tekijöistä muodostuvana purolana, kun korvaavaa tekijää ei ole välittömästi saatavilla. Alueellisilla eroilla on myös merkitystä. Harvempaan asutuilla alueilla palveluita tuottavia yrityksiä on vähemmän, jolloin yksittäisten työntekijöiden estyminen aiheuttaa suurempia haasteita kuin isommissa kaupungeissa, joissa yritysten välinen kilpailu on suurempaa ja näin ollen tekijöitäkin tarjolla enemmän.

Olen ainoa [kyseisen työn tekijä] Lapin alueella ja ajokielto vaikeuttaa myös asiakkaiden toimintaa. (L 7)

Yksityiseen ulottuvuuteen liittyvät perustelut yksilöllisen hyödyn näkökulmasta ovat aineiston perusteella kytköksissä perheeseen ja lähiomaisiin sekä arjen pyörittämiseen. Kuljettajien elämäntilanteet näyttävät vastineissa hyvinkin erilaisina, mutta niissä näkyy selvästi huoli perheen ja läheisten pärjäämisestä ajokielon aikana. Perheenjäsenten liikkumisen riippuvuus vastineen lähettäjän ajo-oikeudesta käy ilmi monesta vastineesta. Lasten kuljettaminen päivähoitoon, kouluun ja harrastuksiin, iäkkäistä vanhemmista tai isovanhemmista huolehtiminen sekä muiden perheenjäsenten auttaminen olivat monelle kuljettajalle päivittäistä välttämätöntä liikkumista. Perheenjäsenten kyyditsemisen lisäksi myös arkiset askareet, kuten kaupassa käyminen, vaativat ajo-oikeutta erityisesti niissä perheissä, joissa on vain yksi ajo-oikeuden haltija tai toinen vanhemmista tekee epäsäännöllisinä aikoina töitä.

" (...) puolisoni on viimeisillään raskaana (...) suuresti huolettaa se, etten voisi viedä ja hakea puolisoani synnytyslaitokselta saatika kuskata perhettäni synnytyksen jälkeen." (L 10)

" (...) isälläni on aggressiivinen syöpä ja äitini hoitaa isääni. Vanhempani asuvat toisella paikkakunnalla ja tarvitsen ajokorttiani siitä syystä, että voisin pitää isälleni seuraa, ja näin ollen tarjoamalla äidilleni vapaata hoitotyöstä." (HÄ 18)

Myös muu elämä näkyy vastineissa selvästi yksilöllisen hyödyn kautta. Harrastuksiin pääseminen ilman ajo-oikeutta aiheuttaa kuljettajille haasteita ja vaikuttavat merkittävällä tavalla jokapäiväiseen elämään. Ajokielto ikään kuin asettaa koko elämän tauolle, sillä normaalit arkirutiinit järkkyvät ja aiemmin itsestäänselvyyksiltä tuntuneet toimet muuttuivat ajokiellon seurauksena haastaviksi tai lähes mahdottomiksi toteuttaa. Arjesta häviää rutiinit sekä itsestäänselvyydet, jolloin se muuttuu painavaksi ja vaativaksi. (Jokinen 2005, 63.) Harrastusten lisäksi vapaa-ajan matkustelu, esimerkiksi mökille kulkeminen sekä sukulaisten ja ystävien luo matkustaminen hankaloituvat ajokiellon seurauksena.

"Harrastan myös kilpauintia ja julkisilla en kerkeä reeneihin kuin kaksi kertaa kahdeksasta viikon aikana." (L2)

Yksityistä ulottuvuutta voidaan tarkastella myös yhteiskunnallisen hyödyn näkökulmasta. Tällöin ajo-oikeuden tarve keskittyy suurimmalta osin hoivan järjestämiseen. Hoivan yhteiskunnallistuminen tarkoittaa julkisen ja yksityisen rajojen häilymistä, jolloin kodista ja perheestä on muotoutunut yhteiskunnallinen kysymys. Hoivaan liittyviä vastuita jaetaan sekä perheen, sukupolvien että yhteiskunnan instituutioiden kesken. (Anttonen & Sointu 2006, 14–15.) Hoivan järjestämiseen liittyvät haasteet nousevat esiin vastineissa siten, että kuljettajat ovat huolissaan hoivaajan velvollisuuksiensa toteuttamisesta. Julkisen ja yksityisen raja näyttäytyy häilyvänä myös omaishoitajien tarjoaman hoivan näkökulmasta. Yhteiskunnallisen ja yksilöllisen hyödyn erottaminen toisistaan on haastavaa.

"Siskoni on yksinhuoltaja ja käy kolmivuorotyössä, minkä johdosta minun pitäisi pystyä viemään/hakemaan hänen lastansa päivähoitoon." (L5)

"Olen toiminut puolisoni omaishoitajana noin 2 vuotta." (HÄ7)

Osassa vastineista työn ja välttämättömän liikkumisen kuvailu on hyvinkin tarkkaa. Aineiston pisin vastine on peräti 3 sivun mittainen sisältäen ajo-oikeuden tarpeellisuuden kuvailun lisäksi muun muassa liikennerikostapahtumaan liittyviä kuvia, tiekarttoja ja Youtube-linkkejä. Osassa vastineista taas on kerrottu ajo-oikeuden tarpeesta hyvin suppeasti. Aineistosta löytyy myös sellaisia vastineita, joissa ajo-oikeuden tarpeesta ei ole mainittu sanaakaan ja vastine sisältää ainoastaan liikennerikoksen tapahtumakuvausta. Tästä voidaan päätellä, että vastineen antajat eivät aina ymmärrä rikosprosessin ja hallinnollisen ajokieltoprosessin eroa. Hallinnollisessa menettelyssä ei enää arvioida kuljettajan syyttömyyttä tai syyllisyyttä, vaan keskitytään ainoastaan ajo-oikeudesta päättämiseen syyttäjän tai käräjäoikeuden tekemän ratkaisun pohjalta. Teon kuvailu ja tekoon johtaneiden seikkojen erittely ei vaikuta ajokieltopäätökseen, sillä Poliisihallituksen ohjeen (2020, 5) mukaan ajo-oikeuden välttämättömän tarpeen perustelu on kuljettajalle ainoa keino vaikuttaa ajokiellon keston. Kuljettaja saattaa esimerkiksi kertoa pitkästi liikennerikokseen johtaneista syistä, mutta ei esitä minkäänlaista selvitystä ajo-oikeuden tarpeestaan.

Kuljettajat kertovat vastineissa myös liikennehistoriastaan sekä ajotavoistaan. Monet kuljettajat korostavat omaa rikkeetöntä tai lähes rikkeetöntä ajohistoriaansa, jossa nyt käsittelyssä oleva liikennerikos on ehdoton poikkeus. Myös ajettujen kilometrien kertominen on vastineissa tavallista, ja sillä vastineen antaja haluaa korostaa liikennerikosten vähäisyyttä suhteessa ajamisen runsauteen. Vetoaminen omaan osaamiseen ja teon poikkeuksellisuuteen korostuu monissa vastineissa.

”Jos olisi ollut päivä tai enemmän liikennettä, en todellakaan olisi ajanut noin lujaa, se ei kuulu tapoihini.”
(L10)

”Ajo kilometrejä kuitenkin on tullut 2015-2019 vuosien välissä reilusti yli 100 000km.” (HÄ 9)

Vastineissa vedotaan myös rangaistusseuraamuksen suuruuteen ja siihen, että sakko on heidän näkemyksensä mukaan tarpeeksi suuri rangaistus. Ajokielto koetaan kohtuuttomana lisärangaistuksena, eikä sitä nähdä rikosprosessista erillisenä hallinnollisena menettelynä. Osalle kuljettajista ajokielto näyttäytyy jopa sakkoseuraamusta suurempana rangaistuksena, sille se aiheuttaa suurempia taloudellisia menetyksiä kuin itse sakkorangaistus. Kuljettajat vetoavat vastineissa siihen, että rangaistusseuraamus on heidän kohdallaan jo tarpeeksi suuri herättelijä ja sen seurauksena vastaava liikenneturvallisuudelle haitallinen käyttäytyminen ei tule toistumaan.

”Sain jo kuitenkin opetuksen ja tuntevan sakon 940 €.” (HE7)

	Julkinen ulottuvuus	Yksityinen ulottuvuus
Yksilöllinen hyöty	<ul style="list-style-type: none"> - Työn ja toimeentulon säilyminen - Ajo-oikeuden välttämättömyys työtehtävistä suoriutumiseksi - Työmatkojen kulkeminen 	<ul style="list-style-type: none"> - Perheestä ja läheisistä huolehtiminen - Harrastukset - Vapaa-ajan matkustelu
Yhteiskunnallinen hyöty	<ul style="list-style-type: none"> - Työllisyyden ylläpitäminen - Työnantajan etu - Sosiaaliavustuksiin turvautuminen 	<ul style="list-style-type: none"> - Hoivan järjestäminen - Kotona työskentely, esim. omaishoitoisuus

Taulukko 15. Ajo-oikeuden tarpeen ulottuvuudet

Vastineissa tyypillisintä on vedota ajo-oikeuden välttämättömyyteen työn ja toimeentulon näkökulmasta. Tätä julkista ulottuvuutta voidaan tarkastella yksilöllisen ja yhteiskunnallisen hyödyn kautta. Yksilöllisen hyödyn piirteet näyttäytyvät vastineissa siten, että usealle kuljettajalle työ ja toimeentulo on riippuvaista ajo-oikeudesta. Erityisesti kuljetus- ja autoalalla työskenteleville sekä yksityisyrityksille ajo-oikeuden tarve näyttää erityisen painavana. Myös työpaikalle pääsemisen kannalta ajokortti on monelle välttämätön. Julkisten kulkuneuvojen hyödyntäminen ei erityisesti syrjäseuduilla ole mahdollista, jolloin työ ja toimeentulo vaarantuvat. Yhteiskunnallisen hyödyn näkökulmasta nousee esiin silloin, kun vastineissa korostetaan työnantajan ja asiakkaiden etua sekä työllisyyden ylläpitämistä. Yksityisen ulottuvuuden näkökulmasta ajo-oikeuden tarve liittyy vahvasti perheeseen, kotiin ja vapaa-aikaan. Kuljettajat kertovat vastineissaan olevansa vastuussa perheen ja läheisten kyyditsemisestä sekä muista velvoitteistaan lähimaisissa kohtaan. Kuljettajien elämäntilanteet näyttäytyvät vastineissa hyvin moninaisilta ja ajo-oikeus esitetään merkittävänä keinona helpottaa arkielämän pyörittämistä. Yksityinen ajo-oikeuden tarve tuottaa julkista hyötyä silloin, kun kyseessä on esimerkiksi hoivan järjestämiseen liittyvät kysymykset.

Vastineista on havaittavissa myös ajo-oikeuspäätöksen vaatimusten kannalta epätyypillisiä piirteitä. Osa kuljettajista ei vastineessaan anna minkäänlaista perustetta ajo-oikeuden tarpeesta, vaan kuvailevat esimerkiksi liikennerikostapahtumaa, aiempaa liikennehistoriaansa sekä saamaansa rangaistusseuraamusta. Poliisin tehtävänä on punnita kaikkia näitä edellä mainittujen liikenneturvallisuuden ja yksilön oikeuksiin vaikuttavien seikkojen merkitystä ajo-oikeuspäätöstä punnitessaan.

Poliisi on merkittävä julkisen vallan käyttäjä ja tehdyillä päätöksillä on edellä mainittujen perusteluiden mukaan suuri vaikutus kuljettajien jokapäiväiseen elämään.

7.3. Perusteet poliisin päätöksenteolle

Ajo-oikeuspäätös laaditaan aina kirjallisena ja päätöksestä tulee käydä ilmi asiaratkaisu perusteluineen. Päätöksestä on käytävä ilmi, mistä syystä kuljettaja on määrätty ajokieltoon ja mihin ajokiellon kesto perustuu. Lisäksi perusteluissa on käytävä ilmi, miten asiakkaan esittämä lausuma ajo-oikeuden tarpeesta on päätöksessä huomioitu. (Poliisihallitus 2020, 7.) Tässä luvussa tarkastellaan niitä perusteluja, joita poliisi esittää ajokieltopäätöksen sisältöä määritteleviksi tekijöiksi.

”Kun otetaan huomioon edellä mainitut tapahtumat, asiasta saatu selvitys sekä ajokorttilain säännökset ja poliisin valtakunnalliset ajokieltoon määräämisestä annetut ohjeet, määrätään henkilölle ajokieltoa 1 vuosi ja 2 kuukautta ajokieltopäätöksen tekohetkestä alkaen.” (HE 30)

Laillisuusperiaatteen mukaisesti kaiken julkisen vallan on perustuttava lakiin (PL 2.3 §), jolloin ajokiellon keston raamit tulevat lainsäädännöstä. Ajokorttilaki määrittää liikennesrikoksista määrättävien ajokieltojen vähimmäis- ja enimmäiskeston (AKL 66§), joita päätöksenteossa on noudatettava. Ajokorttilain (66 §) mukaan vakavaa piittaamattomuutta osoittavan liikenneturvallisuuden vaarantamisen sekä kulkuneuvon kuljettamisen oikeudetta osalta ajokiellon kesto on vähimmillään yksi kuukausi ja enimmillään kuusi kuukautta. Saman lainkohdan mukaan kuljettaja, joka on syyllistynyt rattijuopumukseen tai vaarallisten aineiden kuljetusrikokseen, on määrättävä ajokieltoon vähintään yhdeksi kuukaudeksi ja törkeään rattijuopumukseen tai törkeään liikenneturvallisuuden vaarantamiseen syyllistynyt kuljettaja joutuu kärsimään ajokieltoa minimissään kolmen kuukauden ajan. Mikäli kuljettaja on syyllistynyt vastaaviin tekoihin edeltävän viiden vuoden aikana, pidetään häntä uusijana, jolloin ajokiellon kesto on alimmillaan kuusi kuukautta. Pisimmillään määräaikaisen ajokiellon voi määrätä viideksi vuodeksi. Nämä ovat ne kehykset, joiden sisällä poliisin on ajo-oikeudesta päättäessään pysyttävä.

Lainsäädännön lisäksi päätöksentekijät nojaavat vahvasti Poliisihallituksen Rikosperusteisten ajokieltojen käsittely -ohjeeseen (Poliisihallitus 2020), josta löytyy rikosperusteisten ajokieltopäätösten prosessikuvaus, toimintaohjeet sekä taulukoinnit ajokieltojen kestoista liikennesrikostyypeittäin.

Ohje antaa lakia tarkemmat suuntaviivat ajokieltojen kestojen määrittelyyn. Kyseinen ohje on käytössä kaikilla poliisilaitoksilla, mikä takaa sen, että kuljettajia kohdellaan yhdenvertaisuusperiaatteita noudattaen. Ajokiellon kesto määräytyy ohjeen mukaan joko rangaistusseuraamuksen (päiväsakkojen lukumäärä tai vankeusrangaistus) tai alkoholirattijuopumustapauksissa uloshengitysilman tai veren alkoholipitoisuuden mukaan. Tämä tarkoittaa sitä, että monessa tapauksessa syyttäjä sakon vahvistamalla tai käräjäoikeus rangaistusseuraamuksen päättämällä määrittävät myös kehyksen ajokiellon kestolle. Ohjeessa kerrotaan ajokiellon normaalikesto sekä liukuma, jonka puitteissa ajokieltopäätöksen tekijä ajokiellon keston määrittää (Poliisihallitus 2020). Päätöksentekijällä on toimivaltansa puitteissa mahdollisuus määrätä ajokiellosta sen mittainen, minkä hän kussakin tapauksessa näkee kohtuulliseksi.

”X on syyllistynyt törkeään liikenneturvallisuuden vaarantamiseen (...). X käräjäoikeus on antanut asiassa ratkaisunsa xx.xx.xxxx. Rangaistusseuraamus 80 päiväsakkoa.” (L4)

”Poliisihallituksen ohjeen (POL-2019-10957) mukaan normaali ajokiellon pituus ensikertalaiselle on 4 kk rattijuopumuksesta, jossa puhalluskokeen tulos on 0,40 – 0,43 mg/l, liukuman ollessa 3 kk – 5 kk.” (HÄ 2)

Poliisin ei saa päätöksenteossaan koskaan poiketa laissa säädetyistä edellytyksistä ja Poliisihallituksen ohjeesta (2020) poikkeamisenkin on tapahduttava vain perustellusta syystä. Karkeat raamit päätöksenteolle ovat olemassa, mutta päätöksentekijän on käytettävä laajaa kokonaisharkintaa ajokiellon pituutta määrittäessään. Poliisin tulee arvioida ajokieltopäätöstä tehdessään kuljettajan vastuullisuutta liikenteessä. Teon ja olosuhteiden lisäksi kokonaisharkintaan kuuluu kuljettajan yleinen asenne liikenneturvallisuutta ja liikennesääntöjä kohtaan. Tätä arviointia tehdään tarkastelemalla kuljettajan teonkuvausta, liikenne rikoshistoriaa ja vastineen kautta ilmenevää asennoitumista liikenneturvallisuutta kohtaan. Näitä elementtejä tarkastelemalla poliisi arvioi kuljettajan kunnollisuutta tai vastuuttomuutta.

Kuljettajan vastuullisuudesta kertoo ensisijaisesti se, kuinka suuren vaaran teko on aiheuttanut kuljettajalle itselleen sekä muille tienkäyttäjille. Liikenne rikokset vaarantavat aina liikenneturvallisuuden, sillä riskikäyttäytyminen, liikennesäännöistä piittaamattomuus sekä vastuuton käyttäytyminen ovat mukana suurimmassa osassa liikenneonnettomuuksista (Salenius & Sihvola 2020, 49). Poliisin tehtävä on valvoa liikenneturvallisuutta, joten vakavan vaaran aiheuttaminen on lähtökohtaisesti aina osoitus kuljettajan vastuuttomuudesta. Myös olosuhteiden merkitys ajokiellon kestoja määriteltäessä suuri (Poliisihallitus 2020, 190–191). Muun muassa vuorokaudenajalla, sääolosuhteilla,

kydyissä olevien matkustajien määrällä sekä muun liikenteen vilkkauksella on vaikutusta ajokiellon keston. Nämä tekijät on usein huomioitu jo päiväsakkojen määrässä, mitkä puolestaan määrittävät ajokiellon keston. Olosuhdekuvaus voi kuitenkin muodostaa ajokiellon kestolle korotusperusteen myös hallinnollisessa menettelyssä, mikäli siitä kuvastuu kuljettajan vastuuton käyttäytyminen.

"(...) on koventavina seikkoina otettu huomioon, että X kolhi (...) toista autoa, mutta tästä huolimatta päätti jatkaa ajoa ja pakeni paikalta. X oli (...) suistunut keskikorokkeen yli ja katkaissut valotolpan kuljettamansa auton törmätessä siihen. (...) X oli poistunut kävellen paikalta jäämättä auttamaan törmäyksessä loukkaantunutta matkustajaa." (HÄ 7)

Myös liikenne rikoshistorialla on merkitystä. Poliisin on päätöksessään huomioitava kuljettajan toistuva vastuuton käyttäytyminen. Vaikka vastineessa esitetyt perusteet ajo-oikeuden välttämättömyydelle ovat painavat, toistuva säännöistä ja laita piittaamattomuus muodostuu esteeksi ajokiellon lyhentämiselle. Aikaisemmat liikenne rikokset voidaan katsoa myös korotusperusteeksi ajokiellolle, sillä ne osoittavat kuljettajan jatkuvaa piittaamattomuutta liikennesäännöistä sekä välinpitämättömyyttä asennetta liikenneturvallisuutta kohtaan. Näissä tapauksissa ajokielto määrätään liukuman ylärajalta yleensä noin kuukauden pidemmäksi ajokiellon normaalikeston verrattuna. Korotusperusteiden tulee kuitenkin olla hyvin painavat ja hyvin perustellut.

"Ajokieltoa harkittaessa on otettu koventamisperusteena huomioon X:n aikaisemmat ajokiellot viiden vuoden sisällä." (HÄ 21)

Rikkeetön liikennehistoria huomioidaan, mikäli kuljettaja vastineessaan antaa tarpeeksi painavat perusteet ajokiellon lyhentämiselle. Liikennehistoria kuvastaa kuljettajan asenteita liikenneturvallisuutta kohtaan, jolloin rikkeetön historia osoittaa päätöksen tekeville poliisille kuljettajan liikenneasenteista sekä käsittelyssä olevan liikenne rikoksen poikkeuksellisuudesta. Kuljettajan kunnollisuudesta kertoo se, että hän ei ole aiemmin syyllistynyt ajokieltorikosiin ja hänen normaali liikennekäyttäytymisensä osoittaa vastuullisuutta ja yhteisten liikennesääntöjen kunnioitusta. Poliisin tekemässä kokonaisarviossa painavat tällöin ajo-oikeuden tarpeen perustelu sekä rikkeetön liikenne rikoshistoria.

"X toimii yrittäjänä ja kulkee asennustöissä eri työmailla ympäri maakuntaa ja Etelä-Suomea. Ajokielto on vaikuttanut merkittävästi X:n toimeentuloon, koska osa työmahdollisuuksista on kariutunut kulkuongelmiin. (...) Ajokieltoa harkittaessa on otettu huomioon annettu lausuma sekä X:n rikkeetön liikennehistoria." (HÄ23)

Ajo-oikeuden tarpeen arviointi antaa päätöksentekijälle suurimman liikkumavaran. Kuljettajat kertovat vastineissaan ajo-oikeuden tarpeestaan ja päätöksentekijän on arvioitava, täyttyvätkö kriteerit ajokiellon keston lyhentämiseen kyseisillä perusteluilla. Lisäperusteina kuljettajat voivat halutesaan esittää esimerkiksi työnantajan todistuksen ajo-oikeuden tarpeesta tai muun vastaavan dokumentin, josta ilmenee ajo-oikeuden välttämättömyys. Julkista ulottuvuutta arvioidessa otetaan huomioon kuljettajan ajo-oikeuden tarve työn ja toimeentulon kannalta. Poliisihallituksen ohjeen mukaan ajokiellolla on vaikutusta kuljettajan toimeentuloon esimerkiksi silloin, jos ajo-oikeus on välttämätön työtehtävän suorittamiseen tai jos työnantaja ei kykene tarjoamaan muuta työtä ja sitä kautta toimeentuloa ajokiellon ajaksi. Lisäksi työpaikan sijainti julkisten kulkuvälineiden ulottumattomissa tai muutoin kohtuuttomat vaikeudet työpaikalle pääsyssä ovat tekijöitä, joiden voidaan katsoa vaikuttavan kuljettajan toimeentuloon.

”X on toimittanut asiassa selvityksen, jossa hän kertoo työskentelevänsä (...). Ajokortti on hänelle tarpeen työmatkojen vuoksi. Työmatka on noin 13 kilometriä suuntaansa. eikä X:n työvuoroihin sopivaa paikallisliikennettä ole tarjolla. Asianosaisen esittämä ajo-oikeuden tarve otetaan huomioon ajokiellon normaalikestoa lyhentävänä tekijänä.” (L4)

Erittäin painavana syynä ajokiellon pituuden lyhentämiseen voidaan katsoa olevan uhka työpaikan menettämisestä. Ajokiellon pituuteen lyhentävästi vaikuttaa myös se, että kuljettaja tarvitsee ajo-oikeutta päivittäisten työtehtäviensä suorittamiseen. Poliisin päätöksentekoon vaikuttaa vahvasti julkinen ulottuvuus eli työn säilyttämisen ja työnantajan toiminnan turvaamisen kaltaisten tekijöiden yhteiskunnalliset hyödyt. Työttömyys, taloudelliset ongelmat ja sosiaaliavustuksiin turvautuminen tekevät poliisin päätöksenteosta laajemman yhteiskunnallisen kysymyksen, sillä tarkoituksenmukaista ei ole asettaa kuljettajia kohtuuttomaan asemaan.

Välttämättömänä liikkumisena voidaan pitää pitkiä asiointimatkoja, jotka eivät ole hoidettavissa julkista liikennettä tai muuta korvaavaa liikennettä hyödyntäen. Tällaisia matkoja ovat esimerkiksi haja-asutusalueelta tapahtuva liikkuminen päivittäisten peruspalveluiden ääreen. Lisäksi perheeseen liittyvät syyt otetaan huomioon esimerkiksi silloin, kun lapsen kuljettaminen päivähoitoon tai perheenjäsenen kuljettaminen säännölliseen sairaalahoitoon tai kuntoutukseen on riippuvaista ajokieltoon määrättävän henkilön ajo-oikeudesta. (Poliisihallitus 2020, 17, 21, 29 – 30.) Aineistosta ei kuitenkaan käynyt ilmi, että yhtäkään ajokieltoa olisi lyhennetty muuhun, kuin julkisiin ulottuvuuksiin, eli työhön ja toimeentuloon liittyviin perusteluihin nojaten. Ainoastaan yksityiseen

ulottuvuuteen eli perhesuhteisiin ja vapaa-aikaan vetoaminen ei yhdessäkään päätöksessä ollut riittävä peruste ajokiellon lyhentämiselle, mutta yhdessä toimeentuloon liittyvien perusteiden kanssa perhesuhteiden hoitaminen nähdään välttämättömänä liikkumisena ja näin ollen perusteena ajokiellon lyhentämiselle. Poliisi ottaa myös huomioon julkisten kulkuvälineiden käyttämisen mahdollisuuden. Mikäli liikkuminen julkisia käyttäen onnistuu, ajokiellon lyhentämiselle ei katsota olevan perusteita.

”X asuu (...), jossa julkinen liikenne on käytettävissä ja matka palveluihin kohtuullinen. X ei ole antanut tarkentavaa selvitystä työmatkoista, joten tätä seikkaa ei päätöksessä voida ottaa huomioon. X ei ole vastineessaan tuonut esille sellaisia Ajokorttilain 66 § 4 momentin tarkoittamia seikkoja ajokiellon vaikutuksesta hänen toimeentuloonsa tai välttämättömään liikkumiseen, joiden nojalla ajokieltoa olisi perusteltua syytä lyhentää.” (HÄ3)

Poliisi tekee päätöksen kaikki edellä mainitut seikat huomioiden ja käyttää ajokiellon pituutta määritellössään kokonaisharkintaa. Päätös on yhden virkamiehen harkinnan varassa ja koska ajo-oikeudella on monelle kuljettajalle valtavan suuri merkitys, joten odotettavissa on, että päätöksiin tyytymättömiä kuljettajia löytyy. Kuljettajalla on mahdollisuus hakea oikaisua samaansa ajo-oikeuspäätökseen 30 päivän ajan päätöksen tiedoksisaamisesta. Oikaisua haetaan päätöksen tehneeltä poliisilaitokselta. (AKL 95 §.) Poliisi tekee päätöksen oikaisuvaatimukseen ja mikäli kuljettaja on edelleen tyytymätön päätöksen sisältöön, voi hän valittaa asiasta hallinto-oikeuteen. Tämä takaa sen, että julkisen vallan laillisuusperiaate toteutuu ja viimekädessä asiasta antaa ratkaisun riippumaton tuomioistuin.

Yhteenvedon poliisin päätöksenteosta voidaan sanoa, että ajokiellon kestoa lyhennetään sellaisten kunnollisten kuljettajien kohdalla, jotka ovat vastineessaan esittäneet ajo-oikeutensa tarpeen julkisen ulottuvuuden kautta ja erityisesti yhteiskunnallisen hyödyn näkökulmasta. Raamit ajokielloille tulevat lainsäädännöstä sekä Poliisihallituksen ohjeistuksesta, mutta lopullinen harkinta on yksittäisten viranomaisten käsissä. Erityisen painavina perusteina ajokieltojen lyhentämiselle on ajo-oikeuden välttämättömyys työn ja toimeentulon kannalta. Lisäksi aikaisempi rikokseton liikennehistoria on perusteena pienemmälle ajokiellolle. Sen sijaan yksityiseen ulottuvuuteen liittyvät tai löyhät perustelut ajo-oikeuden tarpeesta sekä toistuvaa piittaamattomuutta osoittava liikennekäyttäytyminen tarkoittavat yleensä normaali-kestoista tai jopa pidennettyä ajokieltoa.

8. Pohdintaa

Tutkielman tarkoituksena oli selvittää, millaiset tekijät vaikuttavat poliisin rikosperusteisten ajokieltopäätöksen taustalla. Tarkastelun kohteena olivat Helsingin, Hämeen ja Lapin poliisilaitosten ajo-oikeuspäätökset, joista tarkasteltiin kuljettajan riskikäyttäytymisen suhdetta ajo-oikeuden tarpeeseen ja näiden tekijöiden vaikutusta liikennerikokseen syyllistymisen seurauksena määrättävän ajokiellon pituuteen. Tutkielman aihe on ajankohtainen, sillä vuoden 2019 lakiuudistuksen jälkeen ajokiellojen määrääminen on siirtynyt kokonaan poliisin vastuualueelle. Poliisin on viipymättä syyttäjän tai tuomioistuimen ratkaisun jälkeen tehtävä päätös määräaikaan ajokieltoon määräämisestä. Uudistus on tuore ja sen vaikutukset poliisin toiminnalle alkavat näkyä. Tämän tutkielman myötä päästiin tarkastelemaan myös ennen hyödyntämätöntä aineistoa, eli kuljettajien lähettämiä perusteluja ajo-oikeuden tarpeestaan. Nämä vastineen kertovat laajamittaisesti siitä, millainen merkitys ajo-oikeudella on suomalaisille.

Jo aineiston keruuvaiheessa voitiin havaita, että yli puolessa tapauksista kuljettajista ei lähettänyt poliisille vastinetta ajo-oikeuden tarpeesta. Vastineen lähettäminen on kuljettaja ainoa mahdollisuus vaikuttaa ajokiellon pituuteen ja tuoda päätöksentekijän tietouteen ajo-oikeuteen vaikuttavia painavia seikkoja. Alle puolet kuljettajista käytti tämän mahdollisuuden. Syitä vastineen toimittamatta jättämiselle voidaan pohtia monesta eri näkökulmasta. Osalle kuljettajista ajokiellon pituudella ei ole merkitystä. Tällaisia kuljettajia voivat ovat esimerkiksi he, jotka eivät ole lainkaan ajo-oikeuden haltijoita tai joilla on taustalla runsaasti liikennerikoshistoriaa ja näin ollen tieto tulevasta pitkästä ajokiellosta. Kuljettajat voivat myös kokea, että heillä hei ole pakottavaa tarvetta ajo-oikeuden säilyttämiselle, jolloin vastineen antaminen saatetaan kokea turhaksi. Vaihtoehtona on myös se, että poliisin ohjeet prosessin etenemisestä sekä lausuman antamisesta eivät tavoita kuljettajaa toivotulla tavalla. Väliaikaiseen ajokieltoon määräämisen yhteydessä annetut kirjalliset ohjeet eivät takaa sitä, että kuljettaja ymmärtää prosessin kulun ja vastineen antamisen merkityksen.

Tutkielman myötä selvisi, että poliisi käyttää ajo-oikeuspäätöksiä tehdessään laajaa kokonaisharkintaa ja huomioi useita eri elementtejä ajokiellon kestoa määritellössään. Suurin yksittäinen tekijä poliisin ajo-oikeuspäätösten taustalla on lainsäädäntö, eikä poliisi voi päätöksenteossa ylittää lain määrittämiä rajoja. Lakia spesifimmät raamit päätöksentekoon tulevat Poliisihallituksen rikosperusteisten ajokieltopäätösten ohjeesta, jonka pohjalta kaikki Suomen poliisilaitokset toimivat. Ohje antaa lakia tarkemmat aikamääreet ajokielloille. Valtaosa ajokielloista määrättiin ohjeen antamien

raamien sisältä. Poikkeuksiakin löytyi, mutta useimmassa tapauksista ohjeesta poikkeamiselle löytyi syy poliisilaitoksen ulkopuolisista toimijoista.

Liikennerikoksen teonkuvauksista sekä kuljettajien vastineista löydettiin analyysissa vastuuttoman sekä kunnollisen kuljettajan tyypit. Tyypittelyä tehtiin sekä liikennerikoksen teonkuvauksesta että kuljettajan lähettämästä vastineesta. Vastuuttomuudelle tyypillistä oli vakavan vaaran aiheuttaminen muille tienkäyttäjille, aikaisempi liikennerikoshistoria ja piittaamattomuus liikennesääntöjä kohtaan, törkeä tekemuoto sekä ajokorttiluvalle asetettujen vaatimusten laiminlyönti. Lisäksi kuljettajien vastineista voitiin tyypitellä vastuuttomuuteen viittaavina tekijöinä teon kieltäminen, omien taitojen yliarviointi, vastuun välttely sekä velvollisuuksien laiminlyönti. Kunnolliselle kuljettajalle tyypillistä oli ensikertalaisuus, olosuhteiden huomiointi sekä se, että teko ei aiheuttanut välitöntä vaaraa eikä osoittanut piittaamattomuutta liikenneturvallisuutta kohtaan. Kuljettajien puheissa kunnollisuutta indikoivat teon myöntäminen, vastuun kantaminen sekä virheistä oppiminen, kuten myös oman rikkeettömän historian korostaminen sekä liikennetilanteen olosuhteiden huomiointi.

Poliisi ei voi jättää ajokieltoa kokonaan määräämättä, mutta painavien perustelujen avulla ajokiellon kestoa voidaan lyhentää liukuman puitteissa. Vastineiden sisältö tyypiteltiin julkiseen ja yksityiseen ulottuvuuteen ja näitä ulottuvuuksia tarkasteltiin edelleen yksilöllisen ja yhteiskunnallisen hyödyn näkökulmista. Kuljettajien lähettämien vastineiden osalta voidaan havaita, että ajo-oikeuden välttämättömyys työtehtävien suorittamiseksi oli poliisin harkinnan mukaan painavin peruste ajokiellon lyhentämiselle. Myös niissä tapauksissa, joissa työpaikalle pääseminen vaati omalla autolla kulke- mista, ajo-oikeuden tarve katsottiin painavaksi perusteeksi. Tästä voidaan päätellä, että julkisen ulottuvuuden perusteella ja erityisesti yhteiskunnallisen hyödyn kannalta ajokieltoja on perusteltua lyhentää. Yhteiskuntajärjestelmämme on rakentunut palkkatyön varaan ja yksittäinen kansalainen on omalta osaltaan rakentamassa järjestelmää palkan, veronmaksun ja kulutuksen kautta. Yhteis- kunnassa vallistee palkkatyön ideaali ja edelleen työ on se tekijä, jonka kautta ihmisiä arvotetaan. (Suoranta & Leinikki 2018, 12.) Poliisin päätöksenteossa tämä ulottuvuus on vahvasti läsnä. Poliisi on päätöksissään huomattavasti armollisempi, mikäli kuljettajan työn ja toimeentulon nähdään ole- van riippuvaisia ajo-oikeudesta.

Toimeentulon hankkimiseen liittyvät perustelut nousivat aineistosta korostetusti esiin, mutta muu- hun välttämättömään liikkumiseen liittyvä ajokiellon keston alentaminen oli vähäistä. Yhdessäkään

päätöksessä pelkän työhön ja toimeentulon hankkimiseen liittymättömän välttämättömän liikkumisen perustelu ei alentanut ajokiellon kestoja. Yksityiseen ulottuvuuteen painottuvat perustelut eivät siis näyttäytyneen poliisin arviossa riittävästi ajokiellon keston lyhentämiseksi. Perheen ja kodin hoitamisesta ei nähdä yhteiskunnallisessa valossa samalla tavalla hyödyllisinä toimintoina, kuin ansiotyötä. Hoivaan liittyvät velvollisuudet nähdään yhteiskunnallisesti usealle taholle jakautuneina (Anttonen & Sointu 2006, 14), joten perheen, lasten ja kodin hoitamisesta ei pidetä sellaisena velvollisuutena, johon ainoastaan ajokieltoon määrättävä kuljettaja on kykenevä.

Poliisikulttuuri muodostuu monien erilaisten elementtien kautta. Yksi poliisin toiminnan merkittävin osa-alue on sosiologi Timo Koranderin (2004) mukaan legalistisuus eli oikeudenmukaisuus. Legalismin lähtökohdaksi on se, että laki velvoittaa kansalaisten lisäksi myös julkisen vallan käyttäjiä ja poliisin tulee julkisen vallan käyttäjänä olla uskollinen laille ja sitä myöten myös parlamentarismille. Tämä on laillisuusperiaatteen näkökulmasta keskeistä. Legalismiin sisältyy kuitenkin myös kielteinen puoli, sillä liian tiukka lain kirjaimen noudattaminen saattaa johtaa epäoikeudenmukaisiin toimintatapoihin. (Korander 2004, 14–18.) Ajo-oikeusasioiden näkökulmasta legalismia voidaan tarkastella kohtuullisuus-käsitteen kautta. Poliisihallituksen (2020, 58) ohjeissa on ilmaistu, että ajokielto ei saa muodostua kuljettajan kannalta kohtuuttomaksi. Laki antaa mahdollisuuden määrätä jopa viiden vuoden mittaisen ajokiellon, mutta liian tiukka lain ja ohjeistusten tulkinta saattaa helposti johtaa kuljettajan kannalta kohtuuttomaan tilanteeseen, esimerkiksi silloin, kun liikennerikoshistoriaa on runsaasti. Päätöksentekijän on osattava kokonaisharkinnassa ottaa huomioon liikennerikoksen laatu sekä liikennerikoshistoria ohjeistuksen mukaisesti, mutta samalla määrättävä ajokielto kuljettajalle kohtuulliseksi. Toinen merkittävä poliisin toimintakulttuuriin vaikuttava tekijä on alueellisuus. Esimerkiksi asiakaskunta sekä paikkakunnan koko vaikuttavat siihen, millaiseksi poliisin työskentely muodostuu. Suuremmissa kaupungeissa poliisi voi toimia etäisempänä ja kasvottomampana kuin pienillä paikkakunnilla. (Korander 2004, 7.) Aineistossa tämä nousi esiin Lapin poliisilaitoksen erityisyytenä. Lapissa liikennerikoksia raportoidaan vähiten, mikä johtuu toisaalta muuta Suomea pienemmästä asukastiheydestä, mutta myös poliisiresurssien vähäisyydestä. Siinä missä suuremmissa kaupungeissa poliisipartioita on useita ja työtehtäviä määrällisesti enemmän, Lapissa työstä suoriututaan vähemmällä resursseilla. Lapin erityisyys näkyy myös siinä, että suurimmassa osassa ajokieltopäätöksistä kuljettaja oli vastineellaan saanut lyhennettyä ajokieltonsa kestoja. Tämän voi selittää sillä, että Lapissa välimatkat ovat pitkiä ja julkinen liikenne Etelä-Suomeen verrattuna heikompaa. Ajo-oikeus voidaan tällöin nähdä suurempana välttämättömyytenä. Samaan aikaan

mielenkiintoisena havaintona voidaan pitää sitä, että Hämeessä noudatettiin valitun kolmen poliisilaitoksen osalta tiukinta linjaa ajokieltojen määräämisessä. Helsingissä ja Lapissa liukumaa käytettiin anteliaammin, mutta Hämeen osalta linja oli tiukin. Tätä voidaan selittää Koranderin (2004, 7) mukaan poliisikulttuurin paikallisilla ja jopa ryhmäkohtaisilla eroilla.

Tutkimusta tehdessä esiin nousi myös mielenkiintoinen kysymys niin kutsutusta *ne bis in idem* -periaatteesta, eli kaksoisrangaistavuuden kiellosta (Melander 2012, 187). Lainsäädäntöuudistuksen myötä liikenne rikoksen rikosprosessi ja hallinnollinen ajokieltoprosessi erotettiin toisistaan täysin. Tällöin ei voida enää ajatella, että ajokielto olisi osa rikosoikeudellista seuraamusta, vaan kyseessä on rikosprosessista täysin erillinen käsittely. Poliisin määräämä ajokielto on turvaamistoimenpide, jolla pyritään keskeyttämään liikenneturvallisuutta vaarantava käyttäytyminen ja eristämään rikokseen syyllistynyt liikenteestä (Olli 2013). Kuljettajalle ajokielto voi kuitenkin näyttäytyä jopa vakavampana rangaistuksena kuin tuomioistuimen määrittämä rangaistusseuraamus. Kuten kuljettajien vastineista voidaan havaita, ajo-oikeus on monelle äärimmäisen tärkeä työn ja toimeentulon sekä muun välttämättömän liikkumisen kannalta, joten vakavimmillaan ajokielto saattaa aiheuttaa jopa työn menetyksen. Julkinen valta ei saa puuttua yksilön elämään ja oikeuksiin enempää, kuin on välttämätöntä (Korhonen 2005, 19). Missä tämä välttämättömyyden raja oikeastaan kulkee? Voidaanko ajokielto katsoa turvaamistoimenpiteenä kohtuulliseksi, jos sen seurauksena kuljettaja menettää esimerkiksi työpaikkansa? Tämä kaksoisrangaistavuuden tarkastelu ajo-oikeusasioiden näkökulmasta olisi äärimmäisen mielenkiintoinen jatkotutkimuskohde, sillä aiheen kautta päästäisiin syventymään tarkemmin yksittäisen henkilön oikeusturvaan.

Kaiken kaikkiaan poliisin päätöksenteon taustalla vaikuttavat lukuisat eri elementit. Tärkeimpänä tekijänä poliisin ajo-oikeuspäätöksissä voidaan kuitenkin nähdä olevan vankka pyrkimys liikenneturvallisuuden edistämiseen. Poliisin pakkokeinojen tarkoitus on luoda ja ylläpitää turvallista liikennekulttuuria. Valvonnan avulla liikenteestä pyritään luomaan turvallinen ympäristö kaikille tienkäyttäjille sekä ehkäisemään riskialttiin käytöksen toteuttamista liikenteen parissa. Ajokieltoon määrätylle kuljettajalle toiminta voi näyttäytyä hyvinkin vahingollisena, mutta samanaikaisesti laillisuusperiaatteita mukaillen jokaisella kuljettajalla on ennen liikenne rikokseen syyllistymistä ollut tiedossa liikenteeseen liittyvä sääntely, teon laittomuus ja seuraamus käytännöt. Poliisi pyrkii päätöksenteollaan yhdistämään liikenneturvallisuuden edistämiseksi asetetut tavoitteet sekä yksilön oikeusturvan kunnioittamisen ja näiden kahden osa-alueen välillä tasapainottelemalla määrittelemään oikeudenmukaisen ajokieltoseuraamuksen.

Lähteet

- Ahroth, Jenni & Pöllänen, Markus (2011) Liikenneturvallisuus. Opetusmoniste. Tampereen teknillinen yliopisto. Tampere: Liikenteen tutkimuskeskus Verne.
- Alasuutari, Pertti (2012) Laadullinen tutkimus 2.3. Tampere: Vastapaino.
- Anttonen, Anneli & Sointu, Satu (2006) Hoivapolitiikka muutoksessa. Julkinen vastuu pienten lasten ja ikääntyneiden hoivasta 12:ssa Euroopan maassa. Helsinki: Stakes.
- Arnett, Jeffrey Jensen (1996) Sensation seeking, aggressiveness, and adolescent reckless behavior. *Personality and individual differences*. Vol. 20 (6). 693–702.
- Avaz Zohreh & Habibian, Meeghat & Moridpour, Sara (2014) Sociological Study of the Influence of Citizen's Traffic Ethics on Driving Violations Case Study Tehran. *Journal of Traffic and Logistics Engineering* Vol. 2:1. 71–75.
- Bergdahl, Jacqueline (2005) Sex differences in attitudes toward driving: a survey. *The social science journal* 42 (4). 595–601.
- Conley Jim (2012) A Sociology of Traffic: Driving, Cycling, Walking. Teoksessa Phillip Vannini (toim.) *Technologies of Mobility in the Americas*. New York: Peter Lang Publishing. 219–236.
- Dahlen, Erik R. & Martin, Rayan C. & Ragan, Katie & Kuhlman, Myndi M. (2005) Driving anger, sensation seeking, impulsiveness, and boredom proneness in the prediction of unsafe driving. *Accident analysis & prevention*. Vol. 37(2). 341–348.
- Dorn, Lisa (2013) *Driver Behaviour and Training: Volume VI*. New York: Routledge.
- Erätuuli, Matti & Leino, Jarkko & Yli-Luoma, Pertti (1994) *Kvantitatiiviset tutkimusmenetelmät ihmistieteissä*. Helsinki: Kirjayhtymä.
- Eskola, Jari & Suoranta, Juha (2014) *Johdatus laadulliseen tutkimukseen*. Tampere: Vastapaino.
- Ferraro, Christina (2011) *Traffic safety*. New York: Nova Science Publishers.
- Hallberg, Pekka (2011) *Perusoikeusjärjestelmä*. Teoksessa Pekka Hallberg & Heikki Karapuu & Tuomas Ojanen & Martin Scheinin & Kaarlo Tuori & Veli-Pekka Viljanen (toim.) *Perusoikeudet*. Helsinki: Alma Talent Oy.
- Hautamäki, Veli-Pekka (2004) *Hyvän hallinnon toteuttaminen*. Helsinki: Edita Publishing Oy.
- Hels, Tove & Bernhoft, Inger Marie & Lyckegaard, Allan & Houwing, Sjoerd & Hagenzieker, Marjan & Legrand, Sara-Ann & Isalberti, Cristina & van der Linden, Trudy & Verstraete, Alain (2012) Risk of injury by driving with alcohol and other drugs. *Druid: Driving under the Influence of Drugs, Alcohol and Medicines*.

- Hughes, Daniel (2015) *Road and Traffic Safety. Practices, Role of Human Behavior and Effective Programs*. New York: Nova Science Publishers.
- Häkkinen, Sauli & Luoma, Juha (1991) *Liikennepsykologia*. Helsinki: Otatieto Oy.
- Iversen, Hilde (2004) Risk-taking attitudes and risky driving behavior. *Transportation research part F. Traffic psychology and behaviour* 7 (3). 135–150.
- Iversen, Hilde & Rundmo, Torbjørn (2004) Attitudes towards traffic safety, driving behaviour and accident involvement among the Norwegian public. *Ergonomics* 47 (5), 555–572.
- Jamroz, Kazimierz (2008) Review of Road Safety Theories And Models. *Journal of Konbin* 1(4) 2008. 89–108.
- Jokinen, Eeva (2005) *Aikuisten arki*. Helsinki: Gaudeamus.
- Kallberg, Veli-Pekka & Luoma, Juha (1996) Speed kills - or does it and why? *Teoksessa Proceedings of the International Conference Road Safety in Europe, Birmingham, United Kingdom, September 9–11, 1996*. Linköping: Swedish National Road and Transport Research Institute. VTI konferens No. 7A, Part 2. 129–149.
- Koivisto, Ida (2014) Julkisen vallan rajoilla. *Lakimies* 5/2014. 675–694.
- Korander, Timo (2004) Poliisikulttuuri. *Poliisiammatin ja –tutkimuksen väline*. *Oikeus* 1/2004, 4–24.
- Korhonen, Rauno (2005) *Poliisin valvontakeinot ja kansalaisten yksityisyyden suoja*. Helsinki: Edita Publishing Oy.
- Kuula, Arja (2006) *Tutkimusetiikka. Aineistojen hankinta, käyttö ja säilytys*. Tampere: Vastapaino.
- Laapotti, Sirkku & Keskinen, Esko & Hatakka, Mika & Hernetkoski, Kati & Katila, Ari & Peräaho, Martti & Salo, Inkeri (2007) Purpose of driving, driving circumstances and accidents of novice drivers. *Traffic injury prevention* vol 7 (3), 232–237.
- Laapotti, Sirkku & Keskinen, Esko & Rajalin, Sirpa (2003) Comparison of young male and female drivers' attitude and self-reported traffic behaviour in Finland in 1978 and 2001. *Journal of Safety Research*. Vol. 34 (5). 579-587.
- Liikennevirasto (2018) *Henkilöliikennetutkimus 2016. Suomalaisten liikkuminen*. Helsinki: Liikenneviraston tilastoja 1/2018.
- Lillsunde, Pirja & Langel, Kaarina & Blencowe, Tom & Kivioja, Aarne & Karjalainen, Karoliina & Lehtonen, Lasse (2012) *Psykoaktiiviset aineet ja onnettomuusriski tieliikenteessä*. *Duodecim* 128. 1877–1886.
- Mahkonen, Sami (1997) *Oikeus yksityisyyteen*. Helsinki: WSOY.

- Mattila, Eetu (2019) Poliisi ainoana ajokieltoviranomaisena. Lainsäädännön muutokset ja yleisiä vaikutuksia poliisin toimintaan. Poliisiammattikorkeakoulun opinnäytetyö.
- Melander, Sakari (2012) Ajokielto seuraamuksena. Teoksessa Rikoksesta rangaistukseen. Juhlajulkaisu Pekka Viljanen 1952 – 26/8 – 2012 (toim.) Tatu Hyttinen, Antti Jokela, Jussi Tapani, Mikko Vuorenpää. Turun yliopisto, oikeustieteellinen tiedekunta.
- Niemi, Hannu (2017) Liikenne rikokset. Teoksessa Rikollisuustilanne 2016. Rikollisuuskehitys tilastojen ja tutkimuksen valossa. Helsinki: Helsingin yliopisto. 161–188.
- Ojanen, Tuomas & Scheinin, Martin (2011) PL 9 §: Liikkumisvapaus. Teoksessa Pekka Hallberg & Heikki Karapuu & Tuomas Ojanen & Martin Scheinin & Kaarlo Tuori & Veli-Pekka Viljanen (toim.) Perusoikeudet. Helsinki: Alma Talent Oy. 317–387.
- Olli, Antero (2013) Rikosperusteinen määräaikainen ajokielto. Teoksessa Tapio Lappi-Seppälä ja Veera Kankaanranta (toim.) Rangaistuksen määrääminen. Helsingin hovioikeuden julkaisuja. Helsinki: Helsingin hovioikeus. 211–240.
- Paavola, Janne & Heinilä, Mika (2015) Poliisin laillisuusvalvontaa tehostettu. Haaste 3/2015.
- Pajukangas, Sami & Pajuniemi, Ari & Korpela Satu (2020) Tuomioistuinten työtilastoja vuodelta 2019. Oikeusministeriön julkaisuja. Toiminta ja hallinto 2020:4.
- Poliisihallitus (2020) Rikosperustaisen ajokieltoasian käsittely.
- Poliisi (2020) Rikosperusteiset ajokiellot.
- Pääkkönen, Lasse (2017) Poliisin määräämä ajokielto ja varoitus. Vertaileva tutkimus toistuvien rikkeiden seuraamuksissa. Poliisiammattikorkeakoulun opinnäytetyö.
- Pöysti, Leena & Lohiniva-Parviainen, Anja (2016) ESRA: Suomalaisten tieliikenteen riskikäyttäytymisen ja asenteet kansallisessa ja eurooppalaisessa tarkastelussa. Liikenneturvan selvityksiä 2/2016.
- Rothe, J.Peter (1992) Traffic sociology: Social patterns of risk. *International Journal of Adolescent Medicine and Health*, 5(3-4). 187–197.
- Ruusuvuori, Johanna & Nikander, Pirjo & Hyvärinen Matti (2010) Haastattelun analyysi. Tampere: Vastapaino.
- Salenius, Salla & Sihvola, Niina (2020) OTI-vuosiraportti 2018. Liikenneonnettomuuksien tutkijalautakuntien tutkimat kuolemaan johtaneet tieliikenneonnettomuudet. Onnettomuustietoinstituutti.
- Salo, Inkeri & Keskinen, Esko (2003) Riskikuljettajat ja kuljettajien riskit: kuolemaan johtaneet moottoriajoneuvo-onnettomuudet Suomessa vuosina 1990–2001. Liikenne- ja viestintäministeriö. Mietintöjä ja muistioita B28/2003.

Scott-Parker, Bridie & Watson, Barry & King, Mark J. & Hyde, Melissa K. (2012) "They're lunatics on the road": Exploring the normative influences of parents, friends, and police on young novices' risky driving decisions *Safety Science*, Vol. 50 (9). 1917-1928.

Shinar, David (2017) *Traffic Safety and Human Behavior*. Bingley: Emerald Publishing.

Sullman, Mark & Dorn, Lisa (2013) *Advances in Traffic Psychology*. London: Taylor & Francis.

Suoranta, Anu & Leinikki, Sikke (2018) Ihmiskoe luottamuksesta. Teoksessa Anu Suoranta & Sikke Leinikki (toim.) *Rapautuvan palkkatyön yhteiskunta. Mikä on työn ja toimeentulon tulevaisuus?* Tampere: Vastapaino.

Sutela, Mika (2019) Huumerattijuopumukset liikenneturvallisuuden riskitekijänä. *Haaste* 4/2019.

Toiskallio, Kalle (2002) *Liikenteen sosiologiaa : Taksimatkan seurallisuus, liikenteen neuvottelut, automainosten näkökulmat*. Helsinki: Helsingin yliopisto.

Tuomi, Jouni & Sarajärvi, Anneli (2006) *Laadullinen tutkimus ja sisällönanalyysi*. Helsinki: Tammi.

Turtiainen, Riikka & Östman, Sari (2013) Verkkotutkimuksen eettiset haasteet: Armi ja anoreksia. Teoksessa Salla-Maaria Laaksonen & Janne Matikainen & Minttu Tikka (toim.) *Otteita verkosta. Verkon ja sosiaalisen median tutkimusmenetelmät*. Tampere: Vastapaino. 49–67.

Tutkimuseettinen neuvottelukunta (TENK) (2019) Ihmiseen kohdistuvan tutkimuksen eettiset periaatteet ja ihmistieteiden eettinen ennakoarviointi Suomessa. Tutkimuseettisen neuvottelukunnan ohje.

Viljanen, Veli-Pekka (2001) *Perusoikeuksien rajoitusedellytykset*. Helsinki: WSOY.

Zuckerman, Marvin (1979) *Sensation seeking. Beyond the optimal level of arousal*. New York: Taylor & Francis.

Lait ja asetukset:

Ajokorttilaki (AKL) 29.4.2011/386

Hallintolaki (HL) 6.6.2003/434

Tietosuojalaki (TSL) 5.12.2018/1050

Pakkokeinolaki (PKL) 22.7.2011/806

Perustuslaki (PL) 11.6.1999/731

Euroopan ihmisoikeussopimus 63/1999

HE 104/2004 Hallituksen esitys Eduskunnalle laiksi tieliikennelain muuttamisesta

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

Tilastot:

ERSO (2017) Annual Accident Report 2017. European Road Safety Observatory.

Liikenneturva (2020a) Ajankohtaiset tilastot.

Liikenneturva (2020b) Nuorten henkilövahingot tieliikenteessä.

Liikenneturva (2020c) Henkilövahingot henkilöautossa.

Liikenneturva (2020d) Henkilövahingot rattijuopumustapauksissa.

Poliisi (2017) Tilastot.

Tilastokeskus (2019) Moottoriajoneuvokanta 2018.

Tilastokeskus (2020) Tietilasto.

Traficom (2019) Voimassaolevat ajokortit koontiluokittain vuosina 2014-2019.

Traficom (2020) Viimeaikaisia henkilöliikennetutkimuksia Suomessa.