

OIKEUSPOLIITTISEN TUTKIMUSLAITOKSEN JULKAISUJA  
134  
RIKOKSENTORJUNNAN NEUVOTTELUKUNNAN JULKAISU  
5

Leif Beilinson - Pekka Kulmala - Tapani Mäkinen  
AUTOIHIN KOHDISTUVAT RIKOKSET

Hannu Takala  
AUTOVARKAUSTUTKIMUS JA RIKOKSENTORJUNTA

Abstract  
CAR CRIME - FACTORS AFFECTING CRIME RISK

Helsinki 1996



## ESIPUHE

Tämä julkaisu käsittää kaksi itsenäistä mutta toisiinsa liittyvää kirjoitusta. Yhdessä ne ovat esimerkki tavasta, jolla rikollisuutta koskeva perustutkimus voi edistää rikosentorjunnan suunnittelua.

Leif Beilinsonin, Pekka Kulmalan ja Tapani Mäkisen tutkimus "Autoihin kohdistuvat rikokset – rikosriskiin vaikuttavia tekijöitä" on laadittu VTT:ssä liikenneministeriön, oikeusministeriön, sisäasiainministeriön, ympäristöministeriön, Kuluttajaviraston, Autovakuutusvaliokunnan ja Helsingin ja Espoon kaupunkien tilauksesta. Hanke sai alkunsa rikosentorjunnan neuvottelukunnasta. Neuvottelukunnassa kiinnitettiin huomiota siihen, ettei Suomessa ole tietoa pysäköintiympäristön merkityksestä näiden rikosten riskeihin. Sitä ei juuri löydy ulkomailtaakaan. Autojen merkki- ja mallikohtaisia riskejä koskevaa tietoa haluttiin täsmentää ja mahdollisesti oikaistakin ottamalla laskelmissa samalla huomioon mm. rikollisuuden alueelliset erot. Tutkimus valaisee näitä tiedon katvealueita.

Rikosentorjunnan suunnittelussa tarvitaan täsmällistä tietoa rikollisuudesta. Beilinsonin, Kulmalan ja Mäkisen tutkimus riskien eroista ei itsessään johda toimintasuosituksiin. Hannu Takalan essee "Autovarkaustudkimus ja rikosentorjunta" tarjoaa rikosentorjunnan tulkintakehyksen edellisen tutkimuksen tuloksille. Siinä nämä tulokset liitetään autoihin kohdistuvia rikoksia koskevaan muuhun tutkimustietoon. Toiseksi siinä tarkastellaan VTT:n tutkimuksen tuloksia rikosentorjunnan suunnitteluparadigman näkökulmasta ja hyödynnetään muidenkin rikosten ehkäisyä koskevaa tietämystä. Rikosentorjunnan neuvottelukunta on vankeinhoitolaitoksen ylijohtaja K.J. Längin puheenjohtajakaudella käsitellyt tämän pääsihteerinsä kirjoittaman esseen ja huomautuksillaan vaikuttanut sen sisältöön.

Helsingissä 9. päivänä huhtikuuta 1996

Anja Tulenheimo-Takki  
Rikosentorjunnan neuvottelukunnan  
puheenjohtaja



# SISÄLTÖ

Leif Beilinson, Pekka Kulmala ja Tapani Mäkinen  
VTT Yhdyskuntatekniikka  
**AUTOIHIN KOHDISTUVAT RIKOKSET**  
rikosriskiin vaikuttavia tekijöitä

## Alkusanat

1 Johdanto .....	1
1.1 Tutkimuksen tavoitteet .....	1
1.2 Ongelman kuvaus .....	1
2 Aineisto .....	4
2.1 Yleistä .....	4
2.2 Postikysely .....	5
2.3 Poliisin rikosilmoitusjärjestelmä .....	6
2.4 Vakuutusyhtiöiden tilastot .....	8
2.5 Ajoneuvorekisteri .....	9
3 Tulokset .....	10
3.1 Rikostyypit ja niiden yleisyys .....	10
3.1.1 Rikostyypit postikyselyssä ja asumismuodon yhteys riskiin .....	10
3.1.2 Rikostyyppien yleisyys .....	12
3.2 Autojen säilytystavat ja yhteys rikosriskiin .....	16
3.2.1 Autojen säilytys .....	16
3.2.2 Autojen säilytystavan yhteys rikoksiin .....	19
3.2.3 Säilytysalueen valaistuksen vaikutus .....	23
3.2.4 Näköyhteyden merkitys .....	25
3.2.5 Auton käytön merkitys .....	26
3.2.6 Tilastollinen tarkastelu .....	27
3.3 Autojen ominaisuudet sekä merkkikohtaiset rikosriskit .....	28
3.3.1 Auton arvon merkitys säilytyspaikkaan .....	28
3.3.2 Auton iän merkitys säilytykseen ja rikosriskiin .....	30
3.3.3 Autojen merkkikohtaiset rikosriskit .....	32
3.4 Muut rikosten ominaisuudet .....	35
3.5 Kyselyyn vastanneiden kuvaukset rikoksista .....	38
4 Päätelmiä .....	41
Tiivistelmä .....	44
Lähteet .....	46
Liitteet .....	47
Abstract .....	63

Hannu Takala  
Rikoksentorjunnan neuvottelukunta  
**AUTOVARKAUSTUTKIMUS JA RIKOKSENTORJUNTA**

Johdanto .....	65
Rikokset ja tekijät.....	67
Tilaisuuden kohtaaminen .....	69
Pysäköinti .....	70
Säilytystavoilla huomattava ero .....	71
Näköyhteys .....	72
Valaistus.....	72
Pysäköintialueen järjestys ja hoito .....	73
Kadunvarsipaikoituksen ongelma .....	74
Keskittymät?.....	75
Käyttötiheys ei vaikuta.....	76
Merkit ja mallit.....	76
Merkkikohtaiset erot on kuluttajansuojakysymys.....	78
Rikollisuuden siirtyminen .....	78
Varastetut tavarat ja markkinat.....	80
Toistuvasti uhriksi joutuneet.....	81
Useiden keinojen yhdistäminen .....	81
Autojen säilytysturvallisuuden parantamiseen on syytä panostaa .....	82
Lähteet .....	84

Leif Beilinson, Pekka Kulmala ja Tapani Mäkinen  
VTT Yhdyskuntatekniikka

## AUTOIHIN KOHDISTUVAT RIKOKSET rikosriskiin vaikuttavia tekijöitä

### ALKUSANAT

Tutkimuksessa tarkasteltiin vuonna 1993 moottoriajoneuvoihin kohdistuneita rikoksia (erityisesti henkilö- ja pakettiautot). Tutkimusaineistona käytettiin henkilö- ja pakettiautojen haltijoille tehtyä postikyselyä sekä poliisin rikosrekisterin tietoja. Paitsi ongelman laajuutta, tutkimuksessa selvitettiin rikoksen todennäköisyyttä ja asuinpaikan ja pysäköintitavan sekä auton merkin vaikutusta rikosriskiin.

Aloite tutkimuksen tekemiseksi tuli rikosentorjunnan neuvottelukunnasta. Tutkimus oli sopimustutkimus, jonka sopijapuolina olivat liikenneministeriö (LM), oikeusministeriö (OM), sisäasiainministeriö (SM), ympäristöministeriö (YM), Autovakuutusvaliokunta (AVV), Kuluttajavirasto (KUV), Helsingin kaupunki (H), Espoon kaupunki (E) ja VTT Yhdyskuntatekniikka (YKI).

Tutkimuksen johtoryhmään kuuluivat: Pekka Koivisto – LM, Hannu Takala – OM, Martti Hyytiäinen – SM, Ilppo Niemi – YM, Yrjö Mäkikärki – AVV, Mika Saarinen – KUV, Olli-Pekka Poutanen – H, Eero Rouhiainen – E ja Markku Salusjärvi – YKI.

Tutkimus tehtiin VTT YKI:n Liikenne- ja kuljetukset tutkimusalueella. Tutkimuksen tekivät ja raportoivat tutkija Leif Beilinson, vanhempi suunnittelija Pekka Kulmala ja erikoistutkija Tapani Mäkinen YKI:sta. Tutkimuksen tilastomatemattisia selvityksiä teki erikoistutkija Risto Kulmala. Tutkimuksen tekoon eri vaiheissa osallistuivat myös Raija Sahlstedt, Erkki Ritari ja Kirsi Ebneht.





# 1 JOHDANTO

## 1.1 Tutkimuksen tavoitteet

Moottoriajoneuvoihin kohdistuvia rikoksia ovat ajoneuvon anastaminen, luvaton käyttö, varkaus ajoneuvosta, ajoneuvon murtautuminen, murtautumisyritys, vahingonteko ja ilkivalta. Ajoneuvon anastaminen on itseasiassa auton luvaton käyttö, siten että ajoneuvoa ei saada takaisin. Ajoneuvon anastamista ja luvaton käyttöönottoa voidaan kutsua yhteisellä termillä käyttövarkaus. Moottoriajoneuvon kohdistuva rikos voi myös olla useamman yllämainitun rikoksen yhdistelmä. Tässä tutkimukset rikokset jaettiin kolmeen ryhmään: Käyttövarkaus, varkaus autosta ja ilkivalta (oikeudellisesti yleensä vahingonteko).<sup>1</sup> Tutkimuksen tavoitteina oli selvittää henkilöautoihin ja pakettiautoihin kohdistuneita rikosriskejä vuonna 1993. Lisäksi tutkimuksessa tuotettiin perustietoa henkilö- ja pakettiautojen säilytystavoista eri asumisympäristöissä. Erityisesti haluttiin selvittää auton merkkiin ja auton säilytystapaan liittyviä rikosriskiin vaikuttaneita tekijöitä. Tutkimuksessa pyrittiin keräämään autorikosten altistumistietoa. Tutkimus antaa ensisijaisesti tietoa autojen turvalliseen säilytykseen ja pysäköinnin suunnitteluun ja rakentamiseen. Tutkimuksen tulokset antavat lisätietoja myös autoilijoille kohdistettavalle tiedotukselle ja valistukselle rikosten ehkäisemiseksi.

## 1.2 Ongelman kuvaus

Moottoriajoneuvoihin kohdistuvat rikokset ovat ilmiöinä liikenneonnettomuuksien kaltaisia. Toteutuakseen ne vaativat usean samanaikaisen ehdon täyttymisen. Siten puhtaasti kausaalinen tarkastelu rikoksen tai onnettomuuden yhdestä ainoasta syystä ei ole tarkoituksenmukaisin lähestymistapa ongelmalle. Toki voidaan väittää, että ohjaus- tai havaintovirhe oli liikenneonnettomuuden syynä tai autovarkaus aiheutui siitä, että ajoneuvo jätettiin lukitsematta. Tällaisten vahinkojen välttämiseksi moniulotteisempi, rinnak-

---

<sup>1</sup> Tässä tutkimuksessa moottoriajoneuvoihin kohdistuneet rikokset on jaettu kolmeen ryhmään:

*Käyttövarkaus* = Rikos, jossa autolla on lähdetty luvatta liikkeelle.

*Varkaus autosta* = Rikos, jossa on luvatta tunkeuduttu autoon ja/tai autosta on varastettu jotain ilman että autolla on lähdetty liikkeelle (autoa on mahdollisesti vahingoitettu sisältä).

*Ilkivalta* = Rikos, jossa autoa on vahingoitettu ulkopuolelta, ilman että on tunkeuduttu sisälle tai siitä on varastettu jotain. Autolla ei ole lähdetty liikkeelle. Oikeudellisesti rikos yleensä määritellään vahingonteoksi.

kaisten, samaan suuntaan vaikuttavien tekijöiden erittely on kuitenkin hyödyllistä.

Tarkasteltaessa niitä muuttujia, jotka selittävät sitä, miten autoon kohdistuva rikos syntyy voidaan periaatteessa löytää kolme toisensa poissulkevaa tekijäryhmää. Näitä ovat:

- 1) rikoksen tekijää kuvaavat ominaisuudet,
- 2) rikoksen kohteen ominaisuudet sekä
- 3) rikoksen tekopaikan ominaisuudet.

Voidaan väittää, että periaatteessa minkä tahansa kyseisen tekijäryhmän ominaisuuksia muuttamalla voidaan rikoksen tapahtumistodennäköisyyteen vaikuttaa. Edelleen voidaan esittää autoihin kohdistuvien rikosten olevan tyypillinen yhdysvaikutusilmiö, jossa jokaisen tekijän vaikuttaessa yhdessä toteutuu ko. ilmiö. Toisin päin asiaa tarkasteltaessa, minkä tahansa rikoksen syntyyn vaikuttavan muuttujan poissulkemisella voidaan ilmiö ehkäistä kokonaan. Toisin sanoen ajoneuvon asiallisella säilytyksellä voidaan periaatteessa autovarkaus ehkäistä samoin kuin tehokkaalla ajon-estolaitteellakin.

Autoihin kohdistuvia rikoksia voidaan pyrkiä ehkäisemään vaikuttamalla niihin tekijöihin, jotka selittävät rikosten syntyä (ks. yllä). Tarkasteltaessa toimenpiteitä, jotka on suunnattu rikoksen suorittajiin, tulokset ovat jääneet laihoiksi ainakin lyhyellä aikavälillä (Ahlström & Ahlberg 1994). Tällaisina keinoina on kokeiltu erilaisia tiedotuskampanjoita ja suoraan tiettyihin nuorisoryhmiin kohdistettuja nk. moottoriprojekteja.

Em. ruotsalaisessa selvityksessä esitellään viimeaikaisia autoihin kohdistuvia rikoksia tarkastelevia tutkimuksia. Rikoksen tekijöitä haastatellaan on koetettu päästä syvemmälle kiinni ilmiöön. Kävi mm. ilmi, että rangaistuksen pelkoa ei pidetty kovin merkittävänä syynä lopettaa autoihin kohdistuvat rikokset. Lisäksi rikoksen kiinnijoutumisriskiä pidettiin hyvin alhaisena (Light & al. 1993 sit. Ahlström & Ahlberg 1994).

Autojen teknisen suojauksen on havaittu toimivan välittömästi ja suojattujen autojen rikosriski on alentunut huomattavasti (Ahlström & Ahlberg 1994). Toisaalta hyötyä on vähentänyt se, että suojaamattomien autojen riski on vastaavasti lisääntynyt. Toimiakseen yleisesti rikoksia ehkäisevänä toimenpiteenä teknisen suojauksen täytyisi kattaa suurin osa ajoneuvoista.

Autoihin kohdistuvien rikosten ehkäisyssä on selvitetty vain vähän autojen säilytykseen liittyviä tekijöitä. Tarve tähän on kyllä tiedostettu (ks. esim. Webb & Laycock 1992 sit. Ahlström & Ahlberg 1994).

Englantilaisen tutkimuksen mukaan autoihin kohdistuvista rikoksista

lähes 75 % tapahtui noin 1,5 kilometrin säteellä asuinpaikasta (Hope 1987). Samoin rikoksista runsaat kolme neljäsosaa tehtiin yöaikana. Tulos selittynee sillä, että autoja säilytettiin pisimpään liikkumattomina juuri näillä alueilla juuri näinä aikoina.

Autoihin kohdistuvien rikosten yleisyyttä on selvitetty monissa maissa. Kansainvälisen uhritutkimuksen (Aromaa & Heiskanen 1992) mukaan Suomessa 11 % auton omistajista oli vuoden aikana joutunut autoon kohdistuneen rikoksen uhriksi. Eurooppalaisessa vertailussa Suomi kuului tässä suhteessa maanosamme turvallisimpiin maihin.

Tarkkojen riskivertailuiden tekeminen on ollut lähes mahdotonta sellaisten muuttujien kuin asuinalue/työpaikkapysäköinti ja säilytystapa suhteen, koska on puuttunut riittävän jäsentynyt altistustieto riskilaskelmien perustaksi. Tärkeää olisi erityisesti tietää, miten pitkiä aikoja ajoneuvoja säilytetään eri kohteissa.

Säilytystavan rikosriskin määrittelyssä, kuten riskien määrittelyssä yleensäkin tarvitaan seuraavanlaista tietoa:

- 1) tiedot rikosten yms. tapahtumien määristä
- 2) tiedot altistumisesta, kuten sen määrästä ja laadusta.

Riski (R) saadaan siten yhtälönä,  $R = \text{rikokset/altistuminen}$ .

Riski voidaan ennustaa sitä tarkemmin, mitä vähemmän virhettä rikosten ja altistumisen estimaatteihin sisältyy. Erityisesti altistumisen suhteen tilanne on sellainen, että tietoa on vain vähän tarjolla ja se on jäsentymätöntä. Tämän vuoksi esimerkiksi ajoneuvojen eri säilytystapojen riskivertailu oli vaikeaa. Myös ajoneuvo kohtaisten riskivertailujen tekeminen ja ryhmittely altteimpiin merkkeihin pelkästään ajoneuvo kohtaisten ominaisuuksien pohjalta oli lähes mahdotonta, koska muita riskiä selittäviä tekijöitä ei voitu vakioda niitä koskevien tietojen puuttumisen vuoksi.

Rikoksen tekijöistä tiedetään tällä hetkellä melko paljon. Tutkimuksissa on myös raportoitu tietoja rikosten tapahtumapaikoista. Suurin puute autoihin kohdistuvien rikosten tarkastelussa on ollut autojen säilytykseen liittyvien tietojen puuttuminen.

## 2 AINEISTO

### 2.1 Yleistä

Tutkimusalue rajattiin koskemaan suurimpia kaupunkeja ja niiden ympäristöjä kahdesta syystä. Edellä esitetystä ongelman kuvauksesta käy ilmi, että ajoneuvoihin kohdistuva rikollisuus mielletään asuttujen alueiden ja erityisesti isojen kaupunkien ongelmaksi. Lisäksi eräs tutkimuksen lähdeaineistoista, poliisin tietokonepohjainen rikosilmoitusjärjestelmä (RIKI) oli vuoden 1993 alussa käytössä vain maamme suurimmissa kaupungeissa. Tästä muodostui tutkimuksen alueellinen rajaus.

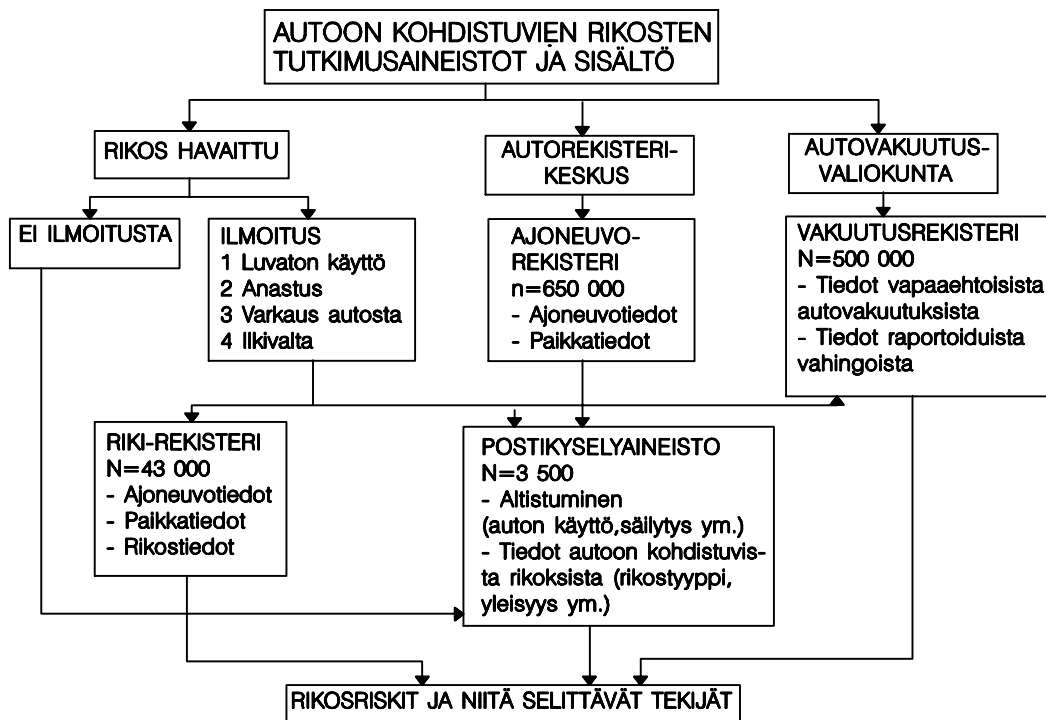
Tutkimuksessa käytettiin useita toisistaan riippumattomia aineistoja, jotka rajattiin alueellisesti koskemaan tämän tutkimuksen alueita. Ajallisesti tutkimuksessa rajoituttiin tarkastelemaan vuonna 1993 tapahtuneita rikoksia. Käytetyt aineistot voidaan jakaa karkeasti kahteen ryhmään.

Rikoksiin liittyvää tietoa kerättiin RIKI-rekisteristä, kysymällä auton omistajilta (postikysely) sekä vakuutusyhtiöiden tilastoista. Postikysely suunnattiin niihin kuntiin, jotka vuoden 1993 alussa olivat RIKI-rekisterin piirissä.

Altistumistietoa (tietoja autojen säilytystavoista ja -paikoista) sekä rikosriskien yleistämisessä tarvittavaa taustatietoa saatiin erityisesti postikyselystä, mutta myös vakuutusyhtiöiden tilastoista ja autorekisterikeskuksen ajoneuvorekisteristä.

Tutkimuksessa käytetyt tutkimusaineistot ja niiden tietosisältö on esitetty kuvassa 1.

**Kuva 1** Tutkimusaineistot ja niiden tietosisältö tutkimusalueella.



Kuvasta 1 nähdään rikostapahtuman kuvautuminen tutkimuksen eri aineistoihin. Kun moottoriajoneuvo joutui vuonna 1993 rikoksen kohteeksi, omistaja ilmoitti tapahtuneesta poliisille ja/tai vakuutusyhtiölle ja/tai postikyselyssä tai ei ilmoittanut tapahtunutta mihinkään aineistoon. Kaikissa rekistereissä on sellaisia rikoksia, jotka eivät ole muissa rekistereissä ja toisaalta myös rikoksia, jotka löytyvät muistakin aineistoista. Lukumäärät (N) eri rekisterien osalta kuvaavat tutkimusalueen rajaamaa aineistoa.

## 2.2 Postikysely

Postikyselyaineisto kerättiin lähettämällä tammikuussa 1994 kyselylomake 5 000 henkilö- ja pakettiauton haltijalle. Kyselyyn valittujen henkilöiden osoitetiedot poimittiin tietyin rajoituksin satunnaisesti ajoneuvorekisteristä vuoden 1993 aineistosta. Otokseen otettiin mukaan vain henkilö- ja pakettiautojen haltijoita. Auton käyttö oli määritelty yksityiseksi tai ammattimaiseksi ja auton haltijan piti olla yksityinen tai yritys. Lisäksi osoitteita poimittiin vain niistä kunnista, joissa poliisin rikosrekisteri oli toiminnassa jo vuoden 1993 alusta lähtien (ks. luku 2.3). Tutkimusalueella kysely lähetettiin noin joka sadannelle henkilö- tai pakettiauton haltijalle.

Postikyselyyn valituille lähetettiin liitteen 1 mukainen lomake, jonka alkuosassa selvitettiin 22 kysymyksellä vastaajan asuinympäristöön, ajoneuvon, ajoneuvon käyttöön ja säilytykseen liittyneitä tekijöitä. Lomakkeella kysyttiin myös ihmisten käsityksiä säilytyspaikan turvallisuudesta sekä autoon kohdistuvien rikosten yleisyydestä. Kyselylomakkeen lopussa oli 13 kysymystä niille, joiden ajoneuvo oli vuoden 1993 aikana joutunut rikoksen kohteeksi.

Kyselyyn vastasi 3 460 ihmistä ja palautusprosentti oli siten varsin hyvä 69 %. Korkea palautusprosentti kertoo osaltaan siitä, että autoilijat kokevat autoihin kohdistuvat rikokset tärkeäksi asiaksi. Taulukossa 1 on esitetty vastausten jakautuminen suurimpien kaupunkien ja asumismuodon mukaan.

Taulukosta 1 nähdään, että postikyselyyn vastanneista lähes puolet eli 1 510 (44 %) asui pääkaupunkiseudulla siis Helsingissä, Espoossa tai Vantaalla. Kerrostaloalueella asui 1 600 vastaajaa (45 %) ja loput asuivat lähinnä erityyppisillä pientaloalueilla. Tutkimuksen kannalta on sopivaa, että haastateltavien joukossa on paljon kaupungeissa asuvia, sillä autoihin kohdistuvat rikoksetkin tapahtuvat suureksi osaksi juuri kaupungeissa.

Kyselyyn vastanneista 407 (12 %) ilmoitti ajoneuvonsa joutuneen jonkinlaisen rikoksen kohteeksi vuonna 1993. Liitteessä 2 on esitetty

postikyselyn kaikkien kysymysten vastausten suorat jakaumat ja kysymyksiin vastanneiden lukumäärät. Liitteessä on myös suppea lisäselvitys joidenkin kysymysten kohdalla.

**Taulukko 1** Postikyselyyn vastanneiden ihmisten asuinpaikat ja asumismuodot.

Kunta	Kaupkesk kerrostalo	Kaupkesk pientalo	Muukaup kerrostalo	Muukaup pientalo	Muu taajama	Haja- asutus	Muu	Yhteensä
Helsinki	204	13	335	200	58	2	7	819
Espoo	16	14	109	174	28	14	3	358
Tampere	54	23	104	109	20	5	3	318
Turku	61	31	122	85	31	10	4	344
Vantaa	17	16	116	137	36	6	5	333
Lahti	25	10	61	57	17	6	2	178
Oulu	34	9	45	100	13	8	2	211
Jyväskylä	22	10	45	50	18	1	3	149
Iso kaupunki	89	30	127	220	66	55	7	603
Pikkukaupunki	4	9	8	19	3	7	2	52
Muu kunta				3	43	24	11	81
Yhteensä	526	174	1 072	1 154	333	138	49	3 446

Puuttuvat havainnot 14

## 2.3 Poliisin rikosilmoitusjärjestelmä

Poliisin ATK-pohjainen rikosilmoitusjärjestelmä (RIKI) oli vuoden 1993 alussa käytössä 17 kunnassa, jotka kaikki otettiin mukaan tämän tutkimuksen tutkimusalueeksi. Nämä kunnat olivat Helsinki, Vantaa, Espoo, Kauniainen, Tampere, Turku, Kotka, Lahti, Kuopio, Jyväskylä, Pori, Vaasa, Rovaniemi ja Oulu (mukana Kempele, Hailuoto ja Oulunsalo). Pääkaupunkiseuduksi luettiin neljä ensin mainittua kuntaa ja loput edustivat muuta Suomea.

RIKI-rekisteriä ei voitu käyttää tapahtumapaikan kuvailemiseen, koska paikkatieto ei ollut tässä RIKIn versiossa koodattuna omaksi tiedokseen. Rekisteriä kehitetään jatkuvasti ja nykyään se kattaa jo koko maan. Ilmoitusjärjestelmän tietoja päivitetään eri poliisipiireissä ja valtakunnallista järjestelmää ylläpidetään Valtion tietokonekeskuksessa (VTKK).

Taulukossa 2 on esitetty RIKI-rekisterin vuoden 1993 tilastoaineistoa kaikkiin moottoriajoneuvoihin kohdistuneista rikoksista kunnittain ja rikostyypeittäin.

Moottoriajoneuvoihin kohdistuneiden rikostapausten lukumäärä RIKI-aineistossa on noin 43 000. Vuonna 1993 tutkimusalueen RIKI-

kunnissa tehtiin 14 000 käyttövarkautta eli hieman alle 70 % koko maan määrästä (21 059). Varkauksia ajoneuvoista tapahtui noin 22 000 kappaletta (näistä noin 70–80 % oli varastamisia auton sisältä) ja ilkivaltatapauksia oli vajaat 8 000. Vuonna 1993 koko maassa tapahtui 34 669 poliisin tilastoimaa varkautta ajoneuvon sisältä, mikä luku ei sisällä ajoneuvon murtautumatta tapahtuneita varkauksia. Varkaus autosta-nimikkeen alle on tässä koodattu myös luvatta tunkeutumiset ja varkauden yritykset. Ilkivaltatapauksissa ei yleensä ole menty tai päästy ajoneuvoon sisälle.

Taulukossa 2 jotkut rikostapaukset sisältävät useamman kuin yhden rikoksen. Lukumäärät on laskettu törkeimmän rikoksen mukaan. Asukasta kohden laskettu rikoriski oli Helsingissä, Vantaalla, Lahdessa, Turussa ja Kotkassa selvästi korkeampi kuin muissa tutkimusaineiston kaupungeissa. Käyttövarkauden riski oli suurin Vantaalla, jossa 1,2 % asukkaista ilmoitti poliisille käyttövarkaudesta vuonna 1993. Pääkaupunkiseudulla käyttövarkauden riski oli kaksinkertainen muuhun tutkimusalueeseen verrattuna. Suurin autosta varastamisen riski oli Lahdessa (1,8 %) ja ilkivallan Helsingissä, Turussa ja Kotkassa (0,5–0,6 %).

**Taulukko 2** Poliisin RIKI-rekisterin moottoriajoneuvoihin kohdistuneet rikokset kunnittain vuonna 1993. Taulukossa on lisäksi esitetty kuntien asukasluvut ja asukasta kohti laskettu "autorikoksen riskiluku" rikostyypeittäin.

Kunta	Asukasluku	Kaikki rikoks. lkm	Riski	Käyttövarkaus lkm	Riski	Varkaus autosta lkm	Riski	Ilkivalta lkm	Riski
	(A)	(R)	100*R/A	(K)	100*K/A	(V)	100*V/A	(I)	100*I/A
Helsinki	502 000	14802	<b>3,0</b>	5 245	<b>1,1</b>	6 688	1,3	2 869	<b>0,57</b>
Espoo	187 000	3571	1,9	1 277	0,7	1 733	0,9	561	0,30
Vantaa	159 000	4941	<b>3,1</b>	1 963	<b>1,2</b>	2 368	1,5	610	0,38
Pääkaup. seutu yht.	848 000	23314	2,7	8 485	1,0	10 789	1,3	4 040	0,42
Turku	160 000	3770	<b>2,4</b>	1 324	0,8	1 634	1,0	812	<b>0,51</b>
Pori	76 000	1239	1,6	362	0,5	623	0,8	254	0,33
Lahti	94 000	2561	<b>2,7</b>	668	0,7	1 644	<b>1,8</b>	249	0,27
Tampere	175 000	3336	1,9	1 085	0,6	1 811	1,0	440	0,25
Kotka	56 000	1414	2,5	384	0,7	713	1,3	317	<b>0,56</b>
Kuopio	82 000	1480	1,8	417	0,5	756	0,9	307	0,37
Vaasa	54 000	1023	1,9	189	0,4	604	1,1	230	0,42
Jyväskylä	101 000	1585	1,6	417	0,4	903	0,9	265	0,26
Oulu	122 000	2462	2,0	578	0,5	1 365	1,1	519	0,43
Rovaniemi	55 000	1002	1,8	173	0,3	678	1,2	151	0,27
Muu tutk. alue yht.	976 000	19872	2,0	5 597	0,5	10 731	1,1	3 534	0,37
Koko tutk. alue yht.	1 824 000	43186	2,4	14 082	0,8	21 520	1,2	7 584	0,42

RIKI-rekisterissä olivat mukana kaikki ajoneuvot, mutta yleisimmin rikoksen kohteeksi olivat joutuneet henkilö- (87 %) ja pakettiautot (7 %) sekä moottoripyörät (2 %). Yleisimmät rikokset olivat luvatta tunkeutuminen ja varkaus, jotka muodostavat 50 % kaikista rikoksista. Ajoneuvon anastukset ja luvattomat käytöt eli käyttövarkaudet muodostivat noin 33 % poliisin kirjaamista rikoksista.

## 2.4 Vakuutusyhtiöiden tilastot

Autovakuutusvaliokunnan tilastoista käytetään tässä tutkimuksessa autovakuutuksista korvattuja vuonna 1993 sattuneita varkaus- ja ilkivaltavahinkoja sekä tietoja eri automerkkien vapaaehtoisten autovakuutusten (kasko) lukumääristä. Vahingot oli luokiteltu kolmeen luokkaan: ajoneuvon luvattomaan haltuunottoon liittyviin varkausvahinkoihin (käyttövarkaus), varkausvahinkoihin ilman luvattonta haltuunottoa ja ilkivaltavahinkoihin. Tähän tutkimukseen otettiin mukaan vain ne tapaukset, joissa vahinko oli kohdistunut henkilö- tai pakettiautoihin. Vakuutus tilastot kattavat koko maan, mutta aineistoa voidaan tarkastella myös kunnittain. Taulukossa 3 on esitetty vuonna 1993 henkilö- ja pakettiautoille sattuneet autovakuutuksen korvaamat varkaus- ja ilkivaltavahingot eri kuntaluokittain.

**Taulukko 3** Autovakuutuksen korvaamat vuonna 1993 henkilö- ja pakettiautoille sattuneet varkaus- ja ilkivaltavahingot eri kuntaluokissa.

Kuntaluokka	Käyttövarkaus	Varkaus autosta	Ilkivalta
Helsinki	1 442	5 594	1 229
Espoo ja Kauniainen	381	1 681	341
Vantaa	460	1 803	270
Muut tutkimuskunnat	982	5 534	998
Koko maa	5 468	23 264	5 049

Taulukosta 3 nähdään mm., että ilkivaltavahingot tulivat suhteellisen harvoin vakuutusyhtiöiden tietoon. Lisäksi tässä nähdään vahinkojen painottuneen pääkaupunkiseudulle, sillä käyttövarkauksista 42 %, autosta varastamisista 39 % ja ilkivaltavahingoista 36 % korvattiin pääkaupunkiseudulla. Osakaskovakuutusten perusteella korvataan käyttövarkaus- ja "varkaus autosta"-vahingot. Ilkivaltavahingot kuuluvat ainoastaan laajan kaskovakuutuksen korvauspiiriin. Laajojen kaskovakuutusten rajallisesta määrästä ja korkeasta omavastuuosuudesta johtuen suuri osa todellisuudessa sattuneista ilkivaltavahingoista ei näkynyt autovakuutusvaliokunnan tilas-



toissa. Tutkimusalueen henkilö- ja pakettiautoista noin 500 000:lla (77 %) oli vapaaehtoinen autovakuutus. Näistä 64 % oli ns. laajoja kaskovakuutuksia. Laajojen kaskovakuutusten osuus oli pääkaupunkiseudulla hieman suurempi kuin muissa tutkimusalueen kunnissa. Liitteessä 3 on esitetty vapaaehtoisten autovakuutusten lukumäärät automerkeittäin erikseen pääkaupunkiseudulla, muissa tutkimusalueen kunnissa ja koko maassa. Vuonna 1993 vapaaehtoinen autovakuutus oli 1 451 662 henkilö- tai pakettiautossa.

## 2.5 Ajoneuvorekisteri

Autorekisterikeskuksen ajoneuvorekisterin tietoja on tässä tutkimuksessa käytetty kahdella eri tavalla. Ensiksikin ajoneuvorekisterin tietoja käytettiin valittaessa auton haltijoita postikyselyyn (luku 2.1). Lisäksi ajoneuvorekisteristä tilattiin rekisteriä ylläpitävältä VTKK:lta taulukot vuoden 1993 henkilö- ja pakettiautojen lukumääristä automerkeittäin eri kuntarajauksin. Taulukoita varten käytettiin samoja rajoituksia kuin postikyselyaineiston yhteydessä. Tietoja tarvittiin kun haluttiin selvittää ajoneuvoihin kohdistuneiden rikosten yleisyyttä tutkimusalueella ja toisaalta arvioitaessa tilannetta koko maassa.

Ajoneuvorekisterin mukaan vuonna 1993 ajoneuvorekisterissä oli pääkaupunkiseudulla (Helsinki, Espoo, Kauniainen ja Vantaa) yhteensä 294 714 (15 % koko maan aineistosta) henkilö- ja pakettiautoa. Muissa tutkimusalueen kunnissa oli vastaavasti 353 912 (17 %) autoa. Tutkimusalueella oli yhteensä 648 626 (32 %) ja koko maassa 2 032 478 henkilö- ja pakettiautoa.

## 3 TULOKSET

### 3.1 Rikostyyppit ja niiden yleisyys

#### 3.1.1 Rikostyyppit postikyselyssä ja asumismuodon yhteys riskiin

Postikyselyyn vastanneista 12 % oli joutunut moottoriajoneuvoon kohdistuneen rikoksen kohteeksi vuonna 1993 (liite 2). Vain 3 % vastanneista piti moottoriajoneuvoihin kohdistuvia rikoksia harvinaisina omassa kunnassaan. Näiden tulosten perusteella voidaan ko. rikosten todeta olevan sellainen ongelma, joka tavalla tai toisella koskettaa suurta osaa ainakin suurimpien kaupunkiemme (tutkimusalue) autojen haltijoista.

Kyselytutkimukseen vastanneiden (N=3 460) käytössä oli yhteensä 4 409 henkilö-, 476 pakettiautoa, 117 moottoripyörää ja 211 muuta moottoriajoneuvoa (kuorma-autoja, traktoreita, moottorikelkkoja yms.). Vuoden 1993 aikana em. 5 213 moottoriajoneuvon joukko joutui rikoksen kohteeksi yhteensä 501 kertaa. Tästä laskien moottoriajoneuvon keskimääräinen riski vuositasolla joutua rikoksen kohteeksi tutkimusalueella on 10 %. Vastaava riskiluku pääkaupunkiseudulla (Helsinki, Espoo ja Vantaa) on 17 % ja muulla tutkimusalueella 7 %. Vastaaviin riskilukuihin on päästy myös kansainvälisen uhritutkimuksen (Aromaa & Heiskanen 1992) yhteydessä. Suomessa käyttövarkauden ja ajoneuvosta varastamisen riski on noin puolet eurooppalaisesta keskiarvosta.

Taulukossa 4 on esitetty henkilö- ja pakettiautoihin kohdistuneiden rikosten lukumäärät ja rikostyyppit. Käyttövarkaudessa ajoneuvo on otettu luvatta käyttöön ja usein siihen sisältyy myös autosta varastaminen (joskus myös ilkivalta). Vastaavasti autosta varastamiseen liittyy yleensä ainakin autoon murtautuminen, mutta mahdollisesti myös ilkivalta.

**Taulukko 4** Postikyselyaineistossa ilmoitetut vuonna 1993 tapahtuneet henkilö- ja pakettiautoihin kohdistuneiden rikosten lukumäärät rikostyypeittäin.

Montako kertaa	Ilkivalta	Varkaus autosta	Käyttövarkaus
Yhden kerran	166	108	31
Kaksi kertaa	25	19	3
Kolme kertaa	7	4	
Neljä kertaa	2	1	
Viisi kertaa	1		
Yhteensä kertoja	250	162	37

Koko aineistossa vakavimpia rikoksia eli käyttövarkauksia oli 41, joista 37 kohdistui henkilö- tai pakettiautoihin. Taulukon 4 mukaan käyttö-

varkauksien lukumäärä on pienin ilmoitetuista rikostyypeistä. Henkilö- ja pakettiautoista 0,9 % joutui käyttövarkauden kohteeksi. Yli puolet kyselyaineiston rikoksista oli ilkivaltarikoksia. Koko aineiston käyttövarkauksista 5 tapauksessa 41:stä (4 henkilöautoa ja yksi moottorikelkka) moottoriajoneuvoa ei saatu takaisin. Näistä yhdessä tapauksessa vastaaja arveli, että auto oli viety pois maasta.

Kun tarkastellaan henkilö- ja pakettiautoihin kohdistuneita rikoksia asuinpaikan mukaan voidaan vertailu esittää taulukkojen 5 ja 6 avulla. Taulukoissa on kussakin solussa esitetty allekkain tapausten lukumäärät, jakautuminen asumismuodon (riviprosentti) ja kotikunnan (sarakeprosentti) suhteen.

Taulukossa 5 on esitetty kyselyyn vastanneiden jakautuminen toisaalta pääkaupunkiseudun (Helsinki, Espoo ja Vantaa), toisaalta muihin tutkimusalueen kuntiin asumismuodon mukaan. Asumismuoto on tässä tarkastelussa luokiteltu toisin kuin taulukossa 1. Kerrostaloalueet ovat edelleen omina luokkina, mutta loput neljä asumisvaihtoehtoa on yhdistetty yhdeksi luokaksi. Taulukkoon 6 on valittu vain ne kyselyssä yksityiskohtaisesti raportoidut rikokset, jotka sattuivat kodin säilytyspaikalla, koska muualla tapahtuneista rikoksista ei ole käytettävissä tapahtumapaikkaan liittyvää asumismuoto- tai kuntatietoa.

**Taulukko 5** Postikyselyyn vastanneiden jakautuminen pääkaupunkiseudun ja muihin tutkimusalueen kuntiin asumismuodon mukaan.

		Kaupungin keskustan kerrostaloalue	Muu kaupungin kerrostaloalue	Pientaloalue ja muu asumisalue	Yhteensä
Pääkaupunkiseutu (Helsinki, Espoo ja Vantaa)	N	237	560	713	1 510
	R	16	37	47	100
	S	45	52	39	44
Muut tutkimusalueen kunnat	N	289	512	1 135	1 936
	R	15	26	59	100
	S	55	48	61	56
Yhteensä	N	526	1 072	1 848	3 446
	R	15	31	54	100
	S	100	100	100	100

N=Lukumäärä, R=Riviprosentti, S=Sarakeprosentti

**Taulukko 6** Postikyselyssä raportoidut henkilö- ja pakettiautoihin kohdistuneet rikokset, silloin kun rikoksen tapahtumapaikka oli sama kuin auton säilytyspaikka kotona tavallisesti. Rikosten jakautuminen pääkaupunkiseudun ja muihin tutkimusalueen kuntiin asumismuodon mukaan.

		Kaupungin keskustan kerrostaloalue	Muu kaupungin kerrostaloalue	Pientaloalue ja muu asumisalue	Yhteensä
Pääkaupunkiseutu (Helsinki, Espoo ja Vantaa)	N	36	71	34	141
	R	26	50	24	100
	S	67	65	50	61
Muut tutkimusalueen kunnat	N	18	39	34	91
	R	20	43	37	100
	S	33	36	50	39
Yhteensä	N	54	110	68	232
	R	23	47	29	100
	S	100	100	100	100

N=Lukumäärä, R=Riviprosentti, S=Sarakeprosentti

Taulukoiden 5 ja 6 perusteella havaitaan, että moottoriajoneuvoihin kohdistuneet rikokset ovat pääkaupunkiseudulla yleisempiä kuin keskimäärin muissa tutkimusalueen kunnissa. Näin siitäkin huolimatta, että muut tutkimusalueen kunnat koostuvat lähinnä suurimmista kaupungeistamme. Kyselyyn vastanneista pääkaupunkiseudulla asui 44 %, mutta raportoiduista rikoksista 61 % tapahtui pääkaupunkiseudulla asuville. Edelleen taulukoista käy ilmi, että moottoriajoneuvoihin kohdistuneet rikokset ovat yleisimpiä kerrostaloalueilla.

Ilkivalta ja murtoyrietykset sekä käyttövarkaudet ovat varsinkin pääkaupunkiseudun kerrostaloalueiden ongelma. Autosta varastamista sen sijaan tuntuu tapahtuvan yhtä yleisesti sekä pääkaupunkiseudulla että muualla tutkimusalueella. Autosta varastaminen ei myöskään näytä erityisesti keskittyvän kerrostaloalueille. Säilytystavan ja muiden tekijöiden yhteys autoihin kohdistuviin rikoksiin sekä rikosriskien tilastollinen tarkastelu on esitetty luvussa 3.2.6.

### 3.1.2 Rikostyyppien yleisyys

Moottoriajoneuvoihin kohdistuvien rikosten ja eri rikostyyppien yleisyyttä ja lukumääriä koko maassa voidaan arvioida aineistosta ainakin kahdella eri tavalla.

## *Postikyselyyn ja ajoneuvorekisteriin perustuva arvio*

Oletetaan aluksi, että postikyselyaineisto edustaa paitsi tutkimusalueen kuntia myös muuta maata. Lisäksi oletetaan, että kullakin kyselyyn vastanneella on yksi henkilö- tai pakettiauto pääasiallisena kulkuneuvona. Näitä koskien raportoitiin yksityiskohtaisesti yhteensä 369 rikosta, jotka on myös esitetty taulukossa 7.

Taulukon 7 perusteella rikosten lukumäärää arvioitiin laskemalla kussakin solussa:

Autojen lkm ajoneuvorekisterissä alueella  $\times$  Rikosten lukumäärä/Vastausten lukumäärä alueella.

Autojen lukumäärät alueittain ajoneuvorekisterissä on esitetty luvussa 2.4.

Postikyselyaineiston perusteella tehdyt arviot eri rikostyyppien kokonaislukumääristä tutkimusalueella sekä koko maassa perustuvat oletuksiin, joiden todellisuuspohjasta ei ole varmaa tietoa.

Ensiksikin oletetaan, että raportoidut rikokset ovat tapahtuneet kyselyyn vastanneiden asumisalueella pääkaupunkiseudulla tai muissa tutkimusalueen kunnissa. Tämä oletus pitää pääosin paikkansa, mutta osa pääkaupunkiseudulla asuvien raportoiduista rikoksista tapahtuu muissa tutkimusalueen kunnissa tai kokonaan tutkimusalueen ulkopuolella. Vastavasti muissa tutkimusalueen kunnissa ja tutkimusalueen ulkopuolella asuvien rikoksista osa tapahtuu muualla kuin omalla asumisalueella.

Toiseksi oletetaan, että tutkimusalueen ulkopuolisissa kunnissa rikoksia tapahtuisi samassa suhteessa kuin tutkimusalueen muissa (pääkaupunkiseudun ulkopuolisissa) kunnissa. Tämä oletus voi olla virheellinen, sillä tutkimusalueen ulkopuolella ovat pienimmät kaupungit ja maaseutukunnat. Näissä kunnissa moottoriajoneuvoihin kohdistuvat rikokset eivät kuitenkaan ole yhtä yleisiä kuin isoissa kaupungeissa. Oletus johtaa näin rikosten lukumäärän yliarvioon ja arviota voidaanakin tältä osin pitää maksimiarviona.

Ylläolevan perusteella onkin syytä korostaa, että taulukon 7 lukumäärät ovat vain karkeita arvioita etenkin tutkimusalueen ulkopuolisten kuntien ja koko maan osalta. Varsinaisten autojen anastamisten lukumäärää ei postikyselyaineiston perusteella voi edes arvioida, sillä koko aineistossa raportoitiin yhteensä neljä sellaista henkilö- tai pakettiautoon kohdistunutta rikosta, joissa autoa ei saatu lainkaan takaisin.

**Taulukko 7** Postikyselyssä raportoidut rikokset rikostyypeittäin kyselyyn vastanneiden asuinpaikan mukaan. Asuinpaikan yhteydessä on ilmoitettu ko. alueen vastausten lukumäärä sekä autojen lukumäärä ajoneuvorekisterissä.

	Ilkivalta	Varkaus autosta	Käyttövarkaus	Rikokset yhteensä
Pääkaupunkiseutu 1 513; 294 714	120	61	20	201
Muu tutkimusalue 1 947; 353 912	83	71	14	168
Koko tutkimusalue 3 460; 648 626	203	132	34	369

Ajoneuvorekisterin tietojen mukaan autojen kokonaislukumäärä Suomessa 1993 oli 2 032 478 autoa. Näin tutkimusalueen ulkopuolella jäi yhteensä 1 383 852 autoa. Postikyselyssä raportoitujen rikosten, vastausten lukumäärien ja ajoneuvorekisterin autojen lukumäärien perusteella arvioidaan Suomessa tapahtuvan vuositasolla 190 000 autoihin kohdistuvaa rikosta. Käyttövarkauksia olisi noin 17 000, autosta varastamisia noin 77 000 ja loput 96 000 olisi ilkivaltarikoksia ja murtoyriytyksiä.

On ilmeistä, että tässä käytetty arviointimenetelmä johtaa rikosten määrän yliarviointiin varsinkin ilkivaltarikosten osalta. Realistisempi arvio rikosten kokonaismäärästä voisikin olla 150 000 rikosta vuodessa.

#### *Postikyselyyn ja poliisin rikosilmoitusjärjestelmään perustuva arvio*

Postikyselyssä pyydettiin vastaamaan myös, ilmoittiko sattuneesta rikoksesta poliisille. Tietoja ilmoittamisasteesta voidaan verrata poliisin RIKIin rekisteröimiin henkilö- ja pakettiautoihin kohdistuneisiin rikoksiin. Vuoden 1993 aineistossa pääkaupunkiseudulla oli rekisteröityinä tällaisia rikoksia yhteensä 18 867 ja muissa tutkimuskunnissa 14 381 siis yhteensä 33 248 rikosta. Tilastoissa moottoriajoneuvoihin kohdistuvat rikokset kuuluvat rikoslakirikoksiin. Tutkimusalueen RIKI-piirit kattoivat 63 % koko maan moottoriajoneuvojen käyttövarkauksista ja ajoneuvoista varastamisista vuonna 1993. Tutkimusalueen ulkopuolisissa kunnissa kaikkien autoihin kohdistuvien rikosten (myös ilkivalta) oletetaan jakautuvan em. suhteessa, jolloin koko maan rikosten lukumäärä on noin 1,6 kertaa tutkimusalueen rikosten lukumäärä.

Poliisin tilastojen käyttö on hieman ongelmallista ns. yksin teoin tehtyjen rikosten takia. Tällöin on samalla kertaa tehty useampia rikoksia.

Yhteen tapaukseen voi kuulua esim. ilkivalta, autosta varastaminen ja luvaton käyttö. Tässä tarkastelussa rikoksia tarkastellaan ns. vakavimman rikoksen mukaan. Siis jos auto on varastettu ts. otettu luvatta käyttöön, ei muilla mahdollisilla rikoksilla ole tässä tarkastelutavassa merkitystä.

Taulukossa 8 on esitetty RIKI-rekisterissä olleet henkilö- ja paketti-autoihin kohdistuneet rikokset pääkaupunkiseudulla ja muissa tutkimuskunnissa. Taulukossa on myös postikyselystä saatu vastaavien rikosten poliisille raportointiasaste.

**Taulukko 8** Poliisin RIKI-rekisterin vuonna 1993 tapahtuneet henkilö- ja pakettiautoihin kohdistuneiden rikosten lukumäärät ja postikyselyaineiston mukainen ko. rikostyyppin raportointiaste erikseen pääkaupunkiseudulla ja muissa tutkimuskunnissa. Raportointiaste on esitetty rikosten lukumäärän yläpuolella sulkeissa.

	Ilkivalta	Varkaus autosta	Käyttövarkaus	Yhteensä
Pääkaupunkiseutu	(37,3) 3 818	(56,7) 9 878	(95,0) 7 341	21 037
Muu tutkimusalue	(40,2) 3 324	(52,2) 9 362	(91,7) 4 371	17 057
Koko tutkimusalue	7 142	19 240	11 712	43 186

Taulukon 8 perusteella on taulukossa 9 esitetty arvio eri rikosten lukumääristä eri kuntarajauksin. Tässä muun Suomen osalta arvioidaan rikosten määrä olettamalla, että RIKI-rekisteri kattoi vuonna 1993 koko maan autoihin kohdistuvista rikoksista 63 % niinkuin se kattoi käyttövarkauksista ja ajoneuvoista varastamisista.

$$\text{Muu Suomi} = (\text{Pääkaupunkiseutu} + \text{Muu tutkimusalue}) \times 37 / 63$$

**Taulukko 9** Postikyselyaineiston mukaisen raportointiasteen ja poliisin rikosilmoitusjärjestelmän vuonna 1993 tapahtuneiden henkilö- ja pakettiautoihin kohdistuneiden rikosten lukumäärän perusteella arvioitu rikosten lukumäärä eri alueluokissa.

	Ilkivalta	Varkaus	Käyttövarkaus	Yhteensä
Pääkaupunkiseutu	10 200	17 400	7 700	35 400
Muu tutkimusalue	8 300	17 900	4 800	31 000
Muu Suomi	10 900	20 800	7 300	39 000
Koko maa	29 400	56 100	19 800	105 300

Taulukon 8 mukaan poliisin tietoon tulee vain osa erityyppisistä rikoksista. Vakavimmat eli käyttövarkaudet ilmoitetaan poliisille lähes aina, mutta ilkivaltarikoksista tulee poliisin tietoon vain hieman yli kolmannes (liite 2). Taulukon 9 mukaan tällä arviointitavalla laskien Suomessa kohdistui vuonna 1993 henkilö- ja pakettiautoihin yli 100 000 rikosta, joista 20 000 oli käyttövarkauksia. Tässä arviointitavassa ilkivaltarikosten kokonaismäärä jää selvästi todellista alhaisemmaksi ja varkausrikoksetkin jonkin verran. Realistisempi arvio lienee 150 000 rikosta vuodessa, joista 20 000 on käyttövarkauksia.

Englantilaisen rikostutkimuksen (Hope,1987) mukaan 49 % moottoriajoneuvoihin kohdistuvista rikoksista oli ilkivaltarikoksia ja autojen anastuksia (thefts of motor vehicles) oli 8 %. Tutkimuksen aineisto oli kerätty kotitalouksia haastatteleamalla. Luvut ovat hyvin samankaltaisia tämän tutkimuksen kanssa vaikka Suomen ja Englannin välillä on varmasti suuriakin kulttuurieroja tällä alueella.

## 3.2 Autojen säilytystavat ja yhteys rikosriskiin

### 3.2.1 Autojen säilytys

Postikyselyaineiston avulla voidaan kartoittaa autojen säilytystapaa tutkimusalueella eli suurimmissa kaupungeissamme. Tässäkin voidaan tarkastella pääkaupunkiseudun eroja muihin verrattuna ja asumismuodon vaikutusta säilytystapaan. Säilytystapa luonnollisesti poikkeaa olennaisesti päivä- ja yöaikaan.

Taulukoissa 10 ja 11 on esitetty koko postikyselyaineiston vastaukset erikseen kodin säilytyspaikan ja päivisin käytetyn säilytysalueen ja -paikan suhteen.

Taulukon 10 mukaan postikyselyaineiston perusteella autoa säilytetään öisin kotona ollessa useimmiten omalla nimetyllä pysäköintipaikalla. Noin 70 % autoista on öisin omalla paikalla ulkona tai autotallissa tai -hallissa. 80 % autoista on öisin omalla pihalla tai taloyhtiön yhteisellä pysäköintikentällä. 7 % autoista on öisin tien tai kadun reunalla. VTT:llä tehdyssä tutkimuksessa (Mäkelä & al. 1993) selvitettiin myös postikyselyllä autojen säilytyspaikkaa lääneittäin. Uudenmaan läänissä autoista yli 60 % säilytettiin ulkona. Tulos vastaa tämän tutkimuksen havaintoja, kun otetaan huomioon, että säilytyspaikka "Muu" sisältää lähinnä autokatoksessa säilytettävät autot.



**Taulukko 10** Autojen säilytysalueet ja -paikat öisin kotona postikyselyaineiston mukaan. Taulukossa on esitetty vastausten lukumäärät ja prosentiosuudet koko aineistosta.

Säilytysalue	Säilytyspaikka		Nimetty paikka	Yleinen paikka	Muu	Yhteensä
	Auto-talli	Auto-halli				
Oma piha	552	36	382	224	318	1 512
tai tontti	16 %	1 %	11 %	7 %	9 %	45 %
Oma pysäköintialue	84	58	982	154	42	1 320
Kadun tai tien reuna	3 %	2 %	29 %	5 %	1 %	39 %
Yleinen pysäköintialue	6	3	22	172	38	241
Muu	0 %	0 %	1 %	5 %	1 %	7 %
	-	-	5	19	-	24
	-	-	0 %	1 %	-	1 %
	170	60	28	13	26	297
	5 %	2 %	1 %	0 %	1 %	9 %
<b>Yhteensä</b>	<b>812</b>	<b>157</b>	<b>1 419</b>	<b>582</b>	<b>424</b>	<b>3 394</b>
	24 %	5 %	42 %	17 %	13 %	100 %

**Taulukko 11** Autojen säilytysalueet ja -paikat päivisin postikyselyaineiston mukaan. Taulukossa on esitetty vastausten lukumäärät ja prosentiosuudet koko aineistosta.

Säilytysalue	Säilytyspaikka		Nimetty paikka	Yleinen paikka	Muu	Yhteensä
	Auto-talli	Auto-halli				
Oma piha	227	16	163	99	133	638
tai tontti	7 %	1 %	5 %	3 %	4 %	19 %
Työpaikan piha	37	101	485	805	26	1 454
tai tontti	1 %	3 %	14 %	24 %	1 %	43 %
Työpaikan pysäköintialue	31	36	407	145	16	635
Kadun tai tien reuna	1 %	1 %	12 %	4 %	1 %	19 %
Yleinen pysäköintialue	10	1	21	238	43	313
Muu	0 %	0 %	1 %	7 %	1 %	9 %
	2	7	14	96	4	123
	0 %	0 %	0 %	3 %	0 %	4 %
	73	51	30	34	43	231
	2 %	2 %	1 %	1 %	1 %	7 %
<b>Yhteensä</b>	<b>380</b>	<b>212</b>	<b>1 120</b>	<b>1 417</b>	<b>265</b>	<b>3 394</b>
	11 %	6 %	33 %	42 %	8 %	100 %

Päivisin auto ei ole aivan yhtä usein omalla nimetyllä paikalla kuin yöllä (noin 50 %). Taulukon 11 mukaan työpaikan piha tai pysäköintikenttä

ovat oman pihan lisäksi päiväsajan säilytysalueita noin 80 %:lla autoista.

Taulukkoon 12 on yhdistetty tieto säilytystavan yleisyydestä öisin kotona pääkaupunkiseudulla ja muissa tutkimus-alueen kunnissa. Autojen säilytystapa eroaa pääkaupunkiseudulla joiltakin osin muiden tutkimuskuntien säilytystavoista yöllä kotona tapahtuvan pysäköinnin osalta. Pääkaupunkiseudulla kadun reunat tai yhteiset pysäköintikentät ovat selvästi yleisempiä yöllisen säilytyksen alueita kuin muissa tutkimusalueen kunnissa. Vastaavasti auto on pääkaupunkiseudulla yöllä harvemmin omalla pihalla tai tontilla. Lisäksi muissa tutkimuskunnissa autotalli on huomattavasti yleisempi säilytyspaikkana kuin pääkaupunkiseudulla.

Pääkaupunkiseudulla kaupungin keskustan kerrostaloalueella asuvista lähes puolet (46 %) säilyttää autoaan öisin kadun varrella. Muilla kerrostaloalueilla sensijaan suurin osa autoista (66 %) säilytetään taloyhtiöiden omalla tai yhteisillä pysäköintikentillä ja vain 7 % on öisin kadun varressa. Pääkaupunkiseudullakin pientaloalueella säilytetään auto usein (62 %) omalla pihalla tai tontilla ja joka viides pientaloalueen auto (22 %) on yönsä tallissa.

**Kuva 2** Pääkaupunkiseudulla keskustan ulkopuolisilla kerrostaloalueilla isot taloyhtiöiden yhteiset pysäköintialueet ovat yleisimpiä moottoriajoneuvojen säilytyspaikkoja kotona.

**Taulukko 12** Autojen säilytysalueet ja -paikat öisin kotona postikyselyaineiston mukaan. Taulukossa on esitetty prosenttiosuudet (%) erikseen pääkaupunkiseudulla (PKS, ylempi luku) ja muissa tutkimusalueen kunnissa (MUU, alempi luku). Säilytyspaikkatietoja oli pääkaupunkiseudulta yhteensä 1 484 autosta ja muista tutkimusalueen kunnista 1 906 autosta.

Säilytysalue		Säilytyspaikka			Yleinen paikka	Muu	Yhteensä
		Auto-talli	Auto-halli	Nimetty paikka			
Oma piha tai tontti	PKS	11	1	12	7	7	37
	MUU	21	1	11	6	11	50
Oma pysäköintialue	PKS	2	2	34	4	0	42
	MUU	3	1	25	5	2	36
Kadun tai tien reuna	PKS	0	0	1	9	1	11
	MUU	0	0	0	2	1	4
Yleinen pysäköintialue	PKS	-	-	0	1	-	1
	MUU	-	-	0	1	-	1
Muu	PKS	4	2	1	1	1	8
	MUU	6	1	1	0	1	9
Yhteensä	PKS	16	5	48	21	9	N=1 484
	MUU	30	4	37	14	15	N=1 906

Muissa kuin pääkaupunkiseudun tutkimusalueen kunnissa kaupunkien keskustoissakin vain 10 % säilyttää autoaan öisin kadun varrella. Autotallikin on muiden kaupunkien keskustoissa yhtä yleinen säilytyspaikka kuin pääkaupunkiseudun pientaloalueella. Muilla kerrostaloalueilla jopa 71 % autoista on taloyhtiöiden pysäköintikentillä. Pientaloalueilla 70 %:lla autoista säilytysalueena on yöllä oma piha tai tontti ja vain 3:lla säilytysalue on kadun tai tien varsi. Pääkaupunkiseudun ulkopuolella pientaloalueiden autoista 37 % säilytetään kotona ollessa autotallissa.

Autojen säilytystavoista päivisin ei voida postikyselyn tietojen perusteella tehdä hienojakoisempaa erottelua kuin taulukossa 11 on esitetty, koska päiväaikaisen säilytyspaikan ympäristöstä ei ole tietoa. Niinpä ei esim. tiedetä säilyttääkö muualla kuin kaupungin keskustassa asuva autoaan päivisin kaupungin keskustassa tai jossain muussa ympäristössä.

### 3.2.2 Autojen säilytystavan yhteys rikoksiin

Postikyselyn yhteydessä kerättiin myös erikseen säilytyspaikkatietoja rikostapauksista. Henkilö- ja pakettiautoihin kohdistuneita rikoksia raportoitiiin kyselyssä yhteensä 369 tapauksessa. Useimpien rikosten (65 %) tapah-

tumapaikaksi raportoitiin kodin säilytyspaikka ja vain pieni osa rikoksista (alle 10 %) tapahtuu työpaikan säilytyspaikalla, mutta loput eli lähes kolmasosa tapahtuu muualla esim. vapaa-aikana, asiointi- tai muulla matkalla. Taulukossa 13 on esitetty kaikkien raportoitujen henkilö- ja pakettiautoihin kohdistuneiden rikosten tapahtumapaikat.

Taulukosta 13 nähdään, että koko aineistossa eniten henkilö- ja pakettiautoon kohdistuneita rikoksia raportoitiin tapauksissa, kun auto oli säilytyksessä taloyhtiön pysäköintikentällä tai kadun varrella. Autotalleissa ja -halleissa rikoksia näytti tapahtuneen vain harvoin. Lisäksi aineistosta voidaan laskea, että taloyhtiöiden yhteinen pysäköintialue on rikospaikkana 58 %:ssa kodin säilytyspaikan rikoksista. Katu rikospaikkana puolestaan korostuu työpaikan ja muun säilytyspaikan rikoksissa.

**Taulukko 13** Rikoksen kohteeksi joutuneiden henkilö- ja pakettiautojen säilytysalueet ja -paikat rikosten tapahtumahetkellä postikyselyaineiston mukaan. Taulukossa on esitetty vastausten lukumäärät ja prosenttiosuudet raportoiduista rikoksista.

Säilytysalue	Säilytyspaikka		Nimetty paikka	Yleinen paikka	Muu	Yhteensä
	Auto-talli	Auto-halli				
Oma piha tai tontti	1 0 %	3 1 %	23 7 %	9 3 %	8 2 %	44 12 %
Oma pysäköintialue	-	3 1 %	101 29 %	44 12 %	3 1 %	151 43 %
Kadun tai tien reuna	-	-	10 3 %	72 20 %	23 7 %	105 30 %
Yleinen pysäköintialue	-	1 0 %	6 2 %	23 7 %	1 0 %	31 9 %
Muu	1 0 %	60 2 %	-	5 1 %	14 4 %	24 7 %
<b>Yhteensä</b>	<b>2 1 %</b>	<b>157 5 %</b>	<b>140 39 %</b>	<b>153 43 %</b>	<b>49 14 %</b>	<b>355 100 %</b>

Jotta voitaisiin tarkastella rikosten riskiä säilytystavan mukaan, täytyy olla tieto paitsi rikosten jakautumisesta myös tieto säilytystavan jakautumisesta. Molemmat tiedot ovat käytettävissä vain kodin säilytyspaikoista. Taulukoissa 14 ja 15 esitetään säilytyspaikkojen ja raportoitujen rikosten prosenttiosuudet erikseen pääkaupunkiseudulla ja muissa tutkimuskunnissa.

**Taulukko 14.** Autojen säilytysalueet ja -paikat sekä rikospaikat öisin kotona pääkaupunkiseudulla. Taulukossa on esitetty prosenttiosuudet (%) erikseen säilytyspaikoista (SÄIL=ylempi luku) ja rikospaikoista (RIKO=alempi luku). Säilytyspaikkatietoja oli pääkaupunkiseudulta yhteensä 1 484 autosta ja rikospaikoista 140 autosta.

Säilytysalue/ Rikosalue		Säilytyspaikka			Yleinen paikka	Muu	Yhteensä
		Auto- talli	Auto- halli	Nimetty paikka			
Oma piha tai tontti	SÄIL	11	1	12	7	7	37
	RIKO	-	1	6	4	1	14
Oma pysä- köintialue	SÄIL	2	2	34	4	0	42
	RIKO	-	1	41	11	-	54
Kadun tai tien reuna	SÄIL	0	0	1	9	1	11
	RIKO			3	22	4	29
Yleinen pysä- köintialue	SÄIL	-	-	0	1	-	1
	RIKO	-	-	-	-	-	-
Muu	SÄIL	4	2	1	1	1	8
	RIKO	1	1	-	1	1	4
Yhteensä	SÄIL	16	5	48	21	9	N=1 484
	RIKO	1	4	51	39	6	N=140

**Taulukko 15** Autojen säilytysalueet ja -paikat sekä rikospaikat öisin kotona muissa tutkimusalueen kunnissa. Kussakin taulukon solussa on esitetty prosenttiosuudet erikseen säilytyspaikoista (ylempi luku) ja rikospaikoista (alempi luku). Säilytyspaikkatietoja oli muista tutkimusalueen kunnista yhteensä 1 906 autosta ja rikospaikoista 89 autosta.

Säilytysalue/ Rikosalue		Säilytyspaikka			Yleinen paikka	Muu	Yhteensä
		Auto- talli	Auto- halli	Nimetty paikka			
Oma piha tai tontti	SÄIL	21	1	11	6	11	50
	RIKO	-	-	12	1	5	18
Oma pysä- köintialue	SÄIL	3	1	25	5	2	36
	RIKO	-	-	46	16	2	64
Kadun tai tien reuna	SÄIL	0	0	0	2	1	4
	RIKO	-	-		10	3	14
Yleinen pysä- köintialue	SÄIL	-	-	0	1	-	1
	RIKO	-	-	-	2	-	2
Muu	SÄIL	6	1	1	1	1	9
	RIKO	-	-	-	-	2	2
Yhteensä	SÄIL	30	4	37	14	15	N=1 906
	RIKO	-	-	58	29	12	N=89

Pääkaupunkiseudulla rikoriski on selvästi korkea kadunvarsi-pysäköinnissä (29 % vs. 11 %) ja taloyhtiöiden yhteisillä pysäköintikentillä (54 % vs. 42 %). Pysäköintikenttien nimeämättömillä paikoilla rikoriski on lähes kolminkertainen säilytystavan yleisyyteen verrattuna (11 % vs. 4 %). Autotalli säilytyspaikkana on erittäin turvallinen. Myös oma piha tai tontti on rikoriskiin nähden turvallinen (14 % vs. 37 %).

Muissa tutkimuskunnissa näyttävät myös yhteiset pysäköintialueet ja katujen varret olevan turvattomimpia. Yhteisen pysäköintialueen tai kadun varren yleisellä paikalla rikoriski on 3–5 kertainen keskimääräiseen nähden. Autotalleissa tai halleissa, ei muissa tutkimuskunnissa raportoitu lainkaan rikoksia, vaikka 34 % vastanneista säilyttää autoaan öisin sellaisissa. Aineistosta laskettiin kodin säilytyspaikoilla tapahtuneet rikokset ja asuinmuodon mukaan erikseen pääkaupunkiseudulla ja muissa tutkimuskunnissa. Pääkaupunkiseudulla kadunvarsi on vaarallinen säilytyspaikka keskustan kerrostaloalueilla, mutta muilla alueilla taloyhtiöiden yhteisillä pysäköintikentillä raportoidaan yli puolet rikoksista. Muissa tutkimuskunnissa yhteiset pysäköintikentät ovat turvattomimpia kaikissa eri asumismuodoissa.

**Kuva 3** Noin joka kolmas autoihin kohdistunut rikos tapahtuu muualla kuin kodin tai työpaikan läheisyydessä.

Vaikkakin suurin osa rikoksista tapahtuu kodin säilytyspaikalla, niin todennäköisesti altistumiseen nähden (aika, jonka auto on pysäköitynä) muualla kuin kotona tai työpaikalla auton rikoriski on suurimmillaan. Voidaan arvella, että autoa säilytetään valtaosa ajasta kodin tai työpaikan säilytyspaikoilla. Rikoksista jopa 30 % kuitenkin tapahtuu muualla (asiointi, vapaa-aika, matkat ym.). Kohdassa 3.4 on käsitelty yksityiskohtaisemmin muualla tapahtuneiden rikosten piirteitä postikyselyn vastausten perusteella.

Englantilaisessa tutkimuksessa (Hope, 1987) selvitettiin myös autoihin kohdistuneiden rikosten ympäristöä. Tulokset ovat hyvin samankaltaisia mm. siltä osin, että 61 % rikoksista havaittiin tapahtuneen kodin säilytyspaikalla. Tutkimuksessa ei kuitenkaan selvitetty eri säilytystapojen yleisyyttä, joten varsinaista rikoriskiä säilytystapojen välillä ei voitu selvittää.

### 3.2.3 Säilytysalueen valaistuksen vaikutus

Postikyselyssä raportoiduista rikoksista 75 %:n tiedettiin tapahtuneen pimeällä ja vain 11 %:n päiväsaikaan. Säilytysalueen valaistuksen vaikutusta voidaan selvittää postikyselyn vastausten perusteella. Kyselyssä auton säilytyspaikan valaistus kotona öisin kuvattiin kolmeen eri luokkaan: hyvin valaistu, osittain tai ei erityisen hyvin valaistu ja ei valaistu. Taulukossa 16 on esitetty erikseen pääkaupunkiseudulla ja muissa tutkimuskunnissa vastausten jakautuminen eri säilytysalueilla ja eri valaistusoloissa. Taulukossa on esitetty erikseen vastausten jakaumat tapauksissa, joissa ei ole ilmoitettu rikosta tapahtuneeksi ja erikseen ne, joissa oli raportoitu jokin rikos. Autotalli säilytyspaikkana ei ole mukana tässä tarkastelussa, koska tallin valaistuksella ei ole merkitystä.

**Taulukko 16** Postikyselyn vastausten jakautuminen (%) säilytysalueen ja tämän valaistuksen suhteen kun mitään rikosta ei ollut raportoitu ja auto on ollut kodin säilytyspaikalla, mutta ei kuitenkaan tallissa (SÄIL=ylempi luku). Taulukossa alempi luku (RIKO) kuvaa puolestaan raportoitujen rikosten jakautumista tapahtumisalueen ja valaistuksen suhteen.

*Pääkaupunkiseutu*

Säilytysalue/Rikosalue		Hyvä valo	Huono Valo	Ei valoa	Yhteensä
Oma piha tai tontti	SÄIL	12	19	3	34
	RIKO	5	8	1	14
Oma pysäköintialue	SÄIL	21	26	1	49
	RIKO	23	30	2	55
Kadun tai tien reuna	SÄIL	7	4	0	11
	RIKO	13	16	-	29
Yleinen pysäköintialue	SÄIL	0	1	0	1
	RIKO	-	-	-	-
Muu	SÄIL	3	1	1	5
	RIKO	1	1	-	3
Yhteensä	SÄIL	40	51	5	N=1 036
	RIKO	42	55	3	N=139

*Muu tutkimusalue*

Säilytysalue/Rikosalue		Hyvä valo	Huono Valo	Ei valoa	Yhteensä
Oma piha tai tontti	SÄIL	15	21	8	44
	RIKO	6	10	2	18
Oma pysäköintialue	SÄIL	21	24	2	46
	RIKO	29	34	1	64
Kadun tai tien reuna	SÄIL	3	2	0	5
	RIKO	7	6	1	14
Yleinen pysäköintialue	SÄIL	0	0	0	1
	RIKO	-	2	-	2
Muu	SÄIL	3	2	0	5
	RIKO	1	-	1	2
Yhteensä	SÄIL	42	48	10	N=1 182
	RIKO	43	52	7	N=89

Taulukon 16 mukaan säilytyspaikan valaistus kotona muualla kuin autotallisäilytyksessä on huono tai puuttuu kokonaan lähes 60 % tapauksista. Kokonaan valaisemattomia säilytysalueita oli lähinnä omilla pihilla tai tonteilla. Huono tai puuttuva valaistus näyttää kasvattavan rikosriskiä ainoastaan kadun varren säilytyksessä. Tämän tarkastelun mukaan autoon kohdistuva rikosriski riippuu selvästikin auton säilytyspaikasta ja -tavasta, mutta alueen valaistuksella ei olisi suurta merkitystä.



### 3.2.4 Näköyhteyden merkitys

Postikyselyssä kartoitettiin myös näköyhteys asunnoista autojen säilytyspaikoille. 83 % kyselyssä vastanneista kertoi, että omasta tai naapurin asunnosta oli näköyhteys kodin säilytyspaikalle (liite 2).

**Taulukko 17** Henkilö- ja pakettiautojen säilytysalueet ja -paikat sekä rikospaikat öisin kotona. Taulukossa on esitetty prosenttiosuudet (%) erikseen säilytyspaikoista (SÄIL=ylempi luku) ja rikospaikoista (RIKO=alempi luku). Säilytyspaikka- ja näköyhteystietoja oli yhteensä 2 984 autosta ja rikospaikoista 229 autosta. **Virhe. Kirjanmerkkiä ei ole määritetty.**

*Säilytyspaikalle on näköyhteys omasta tai naapurin asunnosta*

Säilytysalue/ Rikosalue	Säilytyspaikka	Säilytyspaikka		Nimetty paikka	Yleinen paikka	Muu	Yhteensä
		Auto-talli	Auto-halli				
Oma piha tai tontti	SÄIL	18	1	12	8	11	49
	RIKO	-	1	9	4	2	15
Oma pysäköintialue	SÄIL	2	1	30	4	1	39
	RIKO	-	-	45	14	1	59
Kadun tai tien reuna	SÄIL	0	0	0	4	1	6
	RIKO	-	-	2	19	3	24
Yleinen pysäköintialue	SÄIL	-	-	0	0	-	1
	RIKO	-	-	-	1	-	1
Muu	SÄIL	4	1	0	0	1	6
	RIKO	1	-	-	-	1	2
Yhteensä	SÄIL	24	2	43	17	14	N=2 503
	RIKO	1	1	56	37	7	N=182

*Säilytyspaikalle ei ole näköyhteyttä*

Säilytysalue/ Rikosalue	Säilytyspaikka	Säilytyspaikka		Nimetty paikka	Yleinen paikka	Muu	Yhteensä
		Auto-talli	Auto-halli				
Oma piha tai tontti	SÄIL	18	3	8	2	6	36
	RIKO	-	2	6	-	6	15
Oma pysäköintialue	SÄIL	4	6	19	3	1	34
	RIKO	-	4	38	11	2	55
Kadun tai tien reuna	SÄIL	-	0	1	5	1	7
	RIKO	-	-	2	13	4	19
Yleinen pysäköintialue	SÄIL	-	-	-	1	-	1
	RIKO	-	-	-	2	-	2
Muu	SÄIL	10	7	3	1	1	23
	RIKO	-	4	-	2	2	9
Yhteensä	SÄIL	32	16	31	11	9	N=481
	RIKO	-	11	47	28	15	N=47

Taulukossa 17 on esitetty niiden kotisäilytyspaikkojen, joilla ei raportoitu rikosta ja kodin säilytyspaikoilla raportoitujen rikosten jakautuminen erikseen asunnon ja säilytyspaikan välisen näköyhteyden mukaan.

Taulukosta 17 voidaan laskea, että 16 % kodin säilytyspaikoista (joilta ei ole raportoitu rikosta) on ilman näköyhteyttä asuntoihin. Rikoksista kuitenkin 21 % tapahtuu tällaisissa säilytyspaikoissa.

Pääkaupunkiseudulla hieman suurempi osa autoista on öisin ilman näköyhteyttä asuntoon (19 %) kuin muissa tutkimusalueen kunnissa (14 %).

**Kuva 4** Näköyhteys asunnosta pysäköityyn autoon pienentää rikosriskiä.

Tanskalaisissa normeissa (Anon.,1992) suositetaan autojen turvallisuuden takia asuntoalueilla pysäköinnin järjestämistä siten, että asunnoista on näköyhteys autoon.

### 3.2.5 Auton käytön merkitys

Postikyselyn mukaan auton käyttö oli varsin samanlaista sekä pääkaupunkiseudulla, että muissa tutkimuskunnissa. Lähes 90 % vastanneista ilmoitti, että autoa käytetään päivittäin tai useita kertoja viikossa. Alle 5 % kertoi auton seisovan usein pitkiä aikoja ilman käyttöä (liite 2).

Autojen säilytyspaikat ja raportoidut rikokset jakaantuivat samassa suhteessa auton käyttöön nähden, joten auton käytöllä ei näyttänyt olevan merkitystä rikokselle altistumiseen. Joitakin havaintoja taulukoista voidaan

kuitenkin tehdä. Pääkaupunkiseudun ulkopuolella rikos tapahtuu harvemmin kotona kuin pääkaupunkiseudulla. Ja pääkaupunkiseudun ulkopuolella autosta varastaminen on yleisempää kuin olisi ollut odotettavissa pääkaupunkiseudun lukujen perusteella.

Auton käytöllä on kahdensuuntaista vaikutusta rikokselle altistumiseen. Paljon käytetty auto on toisaalta vähemmän aikaa paikallaan, jolloin rikoksen vaara on pieni. Toisaalta paljon käytössä olevaa autoa joudutaan useammin säilyttämään myös sellaisissa paikoissa joissa rikoksen riski on suuri.

### 3.2.6 Tilastollinen tarkastelu

Loglineaarisella mallilla selvitettiin muuttujien asumismuoto, säilytysalueen, -paikan, säilytyspaikan valaistuksen ja pääkaupunkiseudun/muun tutkimusalueen vaikutusta autoihin kohdistuvien rikosten riskiin. Tässä tarkastellaan vain tilastollisesti merkitseviä eroja.

Rikoksen riski on kodin säilytyspaikalla pääkaupunkiseudulla 1,8-kertainen muiden tutkimusalueen kuntiin verrattuna. Kerrostaloalueilla rikoksen riski on 2,7-kertainen pientaloalueiden riskiin nähden. Taloyhtiön oma tai monen yhtiön yhteinen pysäköintikenttä (oma P-alue) on säilytysalueena noin kolme ja kadun reuna viisi kertaa niin vaarallinen kuin oma piha tai tontti.

Kun verrattiin rikoksen riskiä muilla paikoilla yleisimpään säilytyspaikkaan – oma nimetty paikka (esim. taloyhtiön pysäköintialueella sähköpistokkeella varustettu vuokrattu paikka) – nähden, todettiin riskin olevan autotallissa 40 kertaa pienemmän ja nimeämättömällä paikalla 1,5 kertaa suuremman. Autohallissa havaittiin riskin olevan puolta pienemmän, mutta ero ei ole aivan tilastollisesti merkitsevä.

Kun tarkasteltiin eri rikostyyppien riskejä eri säilytysalueilla, havaittiin käyttövarkauksien riskin olevan omalla P-alueella nelinkertaisen ja kadun varrella yhdeksänkertaisen turvallisimpaan säilytysalueeseen eli omaan pihaan tai tonttiin verrattuna. Pimeänä vuodenaikana (elo-maaliskuu) luvattoman käytön riski kadun varrella omaan pihaan verrattuna on lähes 30-kertainen. Autosta varastamisen vaara on omalla P-alueella kaksinkertainen ja kadun varrella nelinkertainen omaan pihaan verrattuna. Ilkivallan riski on omalla P-alueella viisinkertainen ja kadun varrella kymmenkertainen verrattuna säilytyspaikkaan omalla pihalla tai tontilla.

Säilytyspaikan valaistuksen erojen ei yleensä havaittu vaikuttavan tilastollisesti merkitsevästi eri säilytysalueiden riskiin. Autosta varastamisen

riskin havaittiin kuitenkin olevan hyvin valaistuilla säilytyspaikoilla noin puolet osittain tai huonosti valaistun säilytyspaikan riskistä.

Tilastollisen tarkastelun mukaan näköyhteyden puuttuminen lisää säilytyspaikan rikosriskin 1,5-kertaiseksi verrattuna riskiin säilytyspaikalla, josta on näköyhteys asuntoon.

Auton käyttötavalla (usein/harvoin) ei havaittu tilastollisesti merkitsevää vaikutusta rikosriskiin.

### 3.3 Autojen ominaisuudet sekä merkkikohtaiset rikosriskit

Autojen ominaisuuksilla tarkoitetaan tässä yhteydessä auton arvoa ja ikää. Postikyselyaineistosta selvitettiin näiden ominaisuuksien vaikutusta rikosriskiin ja toisaalta auton säilytykseen. Merkkikohtaisia rikosriskejä tarkasteltiin AVV:n tilastoimien vuonna 1993 sattuneiden vahinkojen perusteella.

#### 3.3.1 Auton arvon merkitys säilytyspaikkaan

Postikyselyaineiston "rajallisuuden" takia autojen merkkikohtaisia eroja säilytystavoissa ei voi selvittää. Koska kuitenkin on mahdollista, että eri autojen säilytystavoissa on eroja, tarkastellaan kyselytutkimuksen henkilöautojen säilytystä öisin kotona auton "arvon ja haluttavuuden" mukaan.

**Kuva 5** Arvokkaita autoja säilytetään muita useammin omalla pihalla.

Tutkimuksen automerkit (liite 1) luokiteltiin viiteen arvoluokkaan, jolloin arvokkaimpia ja haluttavimpia automerkkejä kuvattiin ykkösellä ja vastaavasti halvimpia ja vähiten haluttuja viitosella. Taulukossa 18 henkilöautojen säilytyspaikkoja jakautumista auton "arvokkuuden tai haluttavuuden" mukaan on tarkasteltu postikyselyaineiston vastausten mukaan erikseen pääkaupunkiseudulla ja muissa tutkimuskunnissa. Kussakin taulukon solussa on laskettu tämän säilytystavan henkilöautojen "arvon" keskiarvo ja autojen lukumäärät (N). Mitä pienempi on solussa esitetty keskiarvo, sitä arvokkaampia ovat tämän säilytystavan autot.

Taulukon 18 mukaan pääkaupunkiseudulla autotallissa ja omalla tontilla tai pihalla säilytetään hieman keskimääräistä "arvokkaampia" autoja. Pääkaupunkiseudulla autotalli ja/tai oma piha tai tontti löytyy usein pientaloalueilta, jotka ovat keskimääräistä kalliimpia asuinpaikkoja. Tällaisilla asuinpaikoilla asuvilla ihmisillä on myös arvokkaampia autoja. Muissa tutkimusalueen kunnissa ilmiötä ei juurikaan havaitse eli säilytystapa ei eroa auton arvon mukaan. Muissa tutkimusalueen kunnissa auton yöllinen säilytys autotallissa on selvästi yleisempää kuin pääkaupunkiseudulla (kts. 3.2.1.).

**Taulukko 18** Henkilöautojen säilytysalueet ja -paikat öisin kotona pääkaupunkiseudulla ja muissa tutkimuskunnissa. Taulukossa on esitetty autojen •arvon• keskiarvo (ylempi luku) ja autojen lukumäärät (alempi luku).

*Pääkaupunkiseutu*

Säilytysalue	Säilytyspaikka		Nimetty paikka	Yleinen paikka	Muu	Yhteensä
	Auto-talli	Auto-halli				
Oma piha tai tontti	2,9 157	2,5 12	3,1 173	3,2 110	3,0 101	3,0 553
Oma pysäköintialue	2,9 22	3,3 33	3,3 5,3	3,5 62	2,6 6	3,3 626
Kadun tai tien reuna	4,0 3	3,5 2	3,6 18	3,2 126	3,3 18	3,3 169
Yleinen pysäköintialue	- -	- -	4,0 3	3,9 10	- -	3,9 13
Muu	3,3 60	3,3 33	3,1 16	3,7 8	3,3 8	3,3 125
Yhteensä	3,0 242	3,2 80	3,2 713	3,3 316	3,0 133	3,2 1 484

*Muut tutkimuskunnat*

Säilytysalue	Säilytyspaikka		Nimetty paikka	Yleinen paikka	Muu	Yhteensä
	Auto-talli	Auto-halli				
Oma piha tai tontti	3,2 395	3,1 24	3,3 209	3,2 114	3,2 216	3,2 958
Oma pysäköintialue	3,4 62	3,5 25	3,4 478	3,5 92	3,8 36	3,5 693
Kadun tai tien reuna	2,0 3	5,0 1	3,3 4	3,5 46	3,8 20	3,6 74
Yleinen pysäköintialue	- -	- -	2,0 2	3,9 9	- -	3,7 11
Muu	3,2 109	3,6 27	3,2 11	3,2 5	3,4 18	3,3 170
Yhteensä	3,2 569	3,4 77	3,4 704	3,4 266	3,3 290	3,3 1 906

### 3.3.2 Auton iän merkitys säilytykseen ja rikosriskiin

Postikyselyn yhteydessä selvitettiin myös autojen ikä eli vuosimalli. Autojen ikä luokiteltiin viiteen eri luokkaan: Vuosimallit ennen vuotta 1982, 82–85, 86–88, 89–91 ja 92–94. Eri ikäisten autojen säilytysaluetta kotona verrattiin erikseen autoilla, joihin ei ollut kohdistunut rikosta ja autoilla, joista oli raportoitu jokin rikos kodin säilytysalueella. •Turvallisten säilytysten• alueiden ja rikosten tapahtuma-alueiden havaittiin jakaantuvan vuosimallin mukaan poikkeavasti. Taulukossa 19 on esitetty koko tutkimusaineiston jakautuminen edellä kuvatun luokituksen mukaan.

Taulukosta 19 nähdään, että uusimmille autoille (vuosimalli 92–94) sattuu osuuttaan vähemmän rikoksia. Lisäksi lukuja tarkasteltaessa havaitaan säilytysalueen ja auton vuosimallin korreloivan. Uusimpia autoja säilytetään useammin omalla pihalla tai tontilla kuin vanhempia autoja.

**Taulukko 19** Autojen säilytysalueet ja rikospaikat öisin kotona. Taulukossa on esitetty prosentiosuudet (%) auton vuosimalliluokan mukaan erikseen autojen säilytysalueista, kun autoon ei kohdistunut rikosta (TURV=ylempi luku) ja kun rikos oli raportoitu tapahtuneeksi kodin säilytyspaikalla (RIKO=alempi luku). Vuosimalli ja "turvallisten säilytysten" aluetietoja oli 2 957 autosta ja rikosalueista 359 autosta.

Turvall. säilytysalue/ Rikosalue		Vuosi- malli < -82	Vuosi- malli 82-85	Vuosi- malli 86-88	Vuosi- malli 89-91	Vuosi- malli 92-94	Yhteensä
Oma piha tai tontti	TURV	5	9	13	15	6	47
	RIKO	2	2	3	5	0	13
Oma pysä- köintialue	TURV	6	9	10	10	3	37
	RIKO	7	12	10	12	1	42
Kadun tai tien reuna	TURV	1	1	2	2	1	6
	RIKO	8	6	6	7	2	30
Yleinen pysä- köintialue	TURV	0	0	0	0	-	1
	RIKO	1	1	3	2	1	9
Muu	TURV	1	2	2	3	1	9
	RIKO	1	2	0	3	1	7
Yhteensä	TURV	13	21	26	29	11	N=2 957
	RIKO	19	23	23	30	5	N=359

Täsmällisempää tilastollista tarkastelua varten laskettiin kodin säilytysalueet ja raportoitujen rikosten tapahtuma-alueet vuosimallin mukaan erikseen pääkaupunkiseudulla ja muissa tutkimusalueen kunnissa. Näin saatiin tulokseksi, että vuosimalliin 92–94 verrattuna vanhempien autojen rikosriski oli 2–3-kertainen, kun säilytyspaikkojen ero oli otettu huomioon. Ilkivaltarikosten riski oli vanhemmilla autoilla kaksinkertainen vuosimallin 92–94 autoihin verrattuna. Ilkivallan riskin havaittiin myös olevan muissa tutkimusalueen kunnissa puolet pääkaupunkiseudun riskistä. Autosta varastamisen riski oli vanhimmilla (vuosimalli ennen 1982) autoilla jopa kahdeksankertainen ja muilla 3–5-kertainen uusimpiin malleihin verrattuna. Käyttövarkauksien osalta havaittiin vanhimpien (vuosimalli ennen 1982) autojen riskin olleen 6-kertainen uusimpiin autoihin verrattuna ja muiden tutkimusalueen kuntien riski oli alle puolet pääkaupunkiseudun riskistä. Kaikki edellä mainitut havainnot olivat tilastollisesti merkitseviä. On kuitenkin muistettava, että osa eroista selittyy säilytystapojen eroilla.

Myös ruotsalaisessa autorikostutkimuksessa (Ahlström & Ahlberg 1994) havaittiin käyttövarkauden riskin olevan suurimman juuri vanhemman ikäluokan autoilla.

### 3.3.3 Autojen merkkikohtaiset rikosriskit

Taulukossa 20 ja liitteessä 4 tarkastellaan autojen merkkikohtaisia riskejä vakuutusyhtiöiden autovakuutustilastoissa vuonna 1993 sattuneiden vahinkojen ja autovakuutettujen autojen lukumäärien perusteella. Taulukkoon 20 on koottu yleisimpien automerkkien eri tyyppisten rikosten riskit. Merkin yleisyys on tässä määritetty autovakuutettujen autojen lukumäärästä koko maassa. Tässä aineistona on käytetty koko maan tietoja, joista erillisinä tarkastellaan myös tämän tutkimuksen alueella pääkaupunkiseutu/ muut tutkimusalueen kunnat tehtyjä aineistoja. Taulukon 20 erikseen luetellut 20 automalliluokkaa edustavat lukumäärältään noin puolta koko henkilö- ja pakettiautokannasta. Taulukon yleisimmin vakuutettu automalli on Toyota Corolla (yli 100 000 vakuutettua autoa) ja vähiten vakuutettu Ford Fiesta (n. 18 000 vakuutettua autoa).

Taulukon 20 mukaan henkilö- ja pakettiautoihin kohdistuvan rikoksen riski on pääkaupunkiseudulla yli kaksinkertainen muualla Suomessa vallitsevaan riskiin verrattuna. Edelleen havaitaan myös muiden tutkimusalueiden kuntien riskin olevan hieman korkeampi kuin koko maan keskimääräinen riski rikostyyppistä riippumatta.

Yleisimmistä automerkeistä Opel Kadett, Mazdan mallit 626 ja 818 sekä Opel Ascona näyttävät omaavan korkeimman riskin joutua käyttövarkauden kohteiksi koko maassa. Pääkaupunkiseudulla em. malleista 2–4 autoa sadasta joutui vuonna 1993 luvattoman käytön kohteeksi. Mazdan käyttövarkausriski pääkaupunkiseudulla on lähes kymmenkertainen maan keskimääräiseen riskiin nähden. Liitteen 4 mukaan suurimmat käyttövarkausriskit pääkaupunkiseudulla ovat kuitenkin lukumäärältään pienemmillä malleilla. Seuraavassa korkeimpia havaittuja käyttövarkausriskejä pääkaupunkiseudulla: Toyota Supra (käyttövarkauden riski 14,3/34 vakuutettua autoa), Lancia Dedra ja Delta (6,7/137), Toyota Celica (6,2/145), Fiat Chroma (5,6/177) ja Alfa Romeo 164 ja 155 (4,4/211).

Pieni käyttövarkauden vaara yleisistä merkeistä on Ford Fiestalla, Volkswagenin malleilla Golf, Jetta ja Vento sekä pääkaupunkiseudulla Nissan Micralla ja Datsun Cherryllä ja pääkaupunkiseudun ulkopuolella Volvon malleilla 240 ja 245. Mainituista autoista 1–4 tuhannesta joutui käyttövarkauden kohteeksi. Vieläkin alhaisempi riski oli monilla pienemmillä merkeillä. Esim. seuraavien automallien käyttövarkauden riski pääkaupunkiseudulla vuoden 1993 aineistossa oli nolla: Renault 19 (1 275 vakuutettua autoa), Talbot 1510 ja Solara (1 043), Renault Clio (660) Citroen CX ja XM (366) sekä Saab 96 (288). Em. Citroenin mallien ja Saab 96:n riski oli nolla myös koko maan aineistossa.



**Taulukko 20** Yleisimpien automallien riski joutua eri tyyppisten rikosten kohteeksi pääkaupunkiseudulla, muissa tutkimusalueen kunnissa ja koko maassa. Eri rikostyyppien riski on laskettu jakamalla autovakuutuslastojen vahinkojen lukumäärä autojen autovakuutusten määrällä ja kertomalla saatu osamäärä 100:lla. Ilkivaltarikosten osalta vertailu on tehty isokaskovakuutusten lukumäärään. Kunkin sarakkeen **suurimmat** ja **pienimmät** riskit on merkitty erikseen.

Auton merkki ja malli	Pääkaupunkiseutu					Muut tutkimusalueen kunnat					Koko maa		
	Käyttö- varkaudet *100/N	Varkaus autosta *100/N	Ilkivalta- vahingot *100/N	Autojen vakuutusten lkm (N)	Käyttö- varkaudet *100/N	Varkaus autosta *100/N	Ilkivalta- vahingot *100/N	Autojen vakuutusten lkm (N)	Käyttö- varkaudet *100/N	Varkaus autosta *100/N	Ilkivalta- vahingot *100/N	Autojen vakuutusten lkm (N)	
Fiat Uno,127	1,3	2,5	0,8	4 200	0,3	1,4	0,5	5 800	0,4	1,1	0,5	25 800	
Ford Fiesta	<b>0,4</b>	<b>2,0</b>	0,7	2 600	<b>0,1</b>	1,6	0,5	3 200	<b>0,1</b>	<b>1,0</b>	0,4	18 400	
Ford Escort, Orion	0,9	3,7	1,0	6 200	0,4	2,5	0,5	8 500	0,3	1,7	0,5	48 800	
Ford Sierra	1,6	6,2	0,8	3 500	0,3	2,6	<b>0,8</b>	4 100	0,6	2,3	<b>0,7</b>	23 900	
Honda Civic, Jazz, Quintet	1,5	5,1	<b>1,7</b>	4 800	0,4	2,7	<b>1,3</b>	4 800	0,5	2,4	<b>1,0</b>	23 200	
Lada 1200, 1300, 1500	0,5	<b>1,4</b>	<b>0,5</b>	4 400	0,2	<b>1,1</b>	<b>0,2</b>	7 700	0,2	<b>0,6</b>	<b>0,2</b>	42 700	
Mazda 323, 1300, Marella	1,6	6,2	0,9	6 700	0,5	2,3	0,6	7 900	0,6	2,5	0,5	40 400	
Mazda 626, 818	<b>3,7</b>	<b>9,8</b>	<b>1,1</b>	5 400	<b>0,9</b>	<b>2,9</b>	0,6	6 000	<b>1,3</b>	<b>3,8</b>	0,6	31 500	
MB 200, 220, 240, 260, 300	0,6	3,3	<b>1,8</b>	5 000	0,3	2,2	<b>0,9</b>	5 900	0,3	1,6	<b>1,1</b>	33 500	
Mitsubishi Lancer	0,7	2,9	1,4	2 700	0,3	<b>1,3</b>	<b>0,8</b>	3 600	0,2	1,1	0,6	21 000	
Nissan Micra, Datsun Cherry	<b>0,4</b>	2,5	0,9	5 300	0,2	2,0	0,4	7 300	0,2	1,3	0,5	35 400	
Nissan Sunny, Datsun 120Y, 120A	0,6	2,8	0,8	10 000	0,2	1,9	0,5	14 700	0,2	1,2	0,5	79 300	
Opel Kadett	<b>3,1</b>	<b>10,3</b>	0,9	9 900	<b>1,1</b>	<b>3,8</b>	0,5	12 600	<b>1,4</b>	<b>3,8</b>	0,5	60 000	
Opel Ascona	<b>2,4</b>	<b>7,3</b>	1,0	3 000	<b>0,9</b>	<b>3,8</b>	0,4	5 000	<b>0,8</b>	<b>2,8</b>	0,4	25 700	
Saab 900	1,6	3,8	<b>0,5</b>	4 800	0,7	2,6	<b>0,3</b>	6 200	0,6	1,7	<b>0,3</b>	31 600	
Toyota Corolla	1,0	3,3	0,8	14 500	0,5	2,0	0,6	17 300	0,4	1,5	0,4	101 800	
Toyota Carina	0,6	2,9	0,8	5 600	0,6	1,9	0,7	6 300	0,3	1,3	0,5	37 800	
VW Golf, Jetta, Vento	<b>0,3</b>	2,8	0,9	6 700	<b>0,1</b>	2,6	0,5	8 500	<b>0,1</b>	1,5	0,5	45 400	
Volvo 240, 245	0,8	<b>1,8</b>	0,6	4 900	<b>0,0</b>	<b>1,3</b>	0,4	6 300	<b>0,1</b>	<b>0,9</b>	0,4	33 500	
Toyota pakettiauto	1,2	4,0	0,6	5 400	0,6	2,0	0,4	5 300	0,4	1,4	<b>0,3</b>	40 800	
Kaikki Yhteensä	0,9	3,7	1,0	233 200	0,4	2,1	0,7	268 400	0,4	1,6	0,6	1 451 700	

Vakuutusyhtiöiden tilastossa varkaus autosta on 4–5 kertaa yleisempi rikos kuin käyttövarkaus. Autosta varastamisia tarkasteltaessa huomataan yleisimmistä merkeistä samojen automallien olleen suurimmassa vaarassa kuin käyttövarkauksien osaltakin. Pääkaupunkiseudulla 7–10 ja koko maassa 3–4 autoa sadasta näissä suurimman riskin malleissa joutui autosta varastamisen kohteeksi. Muita harvinaisempia mutta korkean riskin automalleja olivat koko maan aineistossa Nissan 200 SX (autosta varastamisen riski 8,6/290 vakuutettua autoa) sekä Toyotat Supra (6,6/136) ja Celica (5,1/849).

Yleisimmistä automalleista Ladan mallit 1200, 1300 ja 1500, Volvo 240 ja 245 sekä Ford Fiesta ovat autosta varastamisen suhteen turvallisimpia merkkejä, näiden riski on noin puolet keskimääräisestä riskistä. Koko maan aineistossa autosta varastamisen suhteen turvallisimpia olivat seuraavat harvinaisemmat mallit: Nissan Maxima (autosta varastamisen riski 0/74 vakuutettua autoa), Skoda (0,3/7975), Hyundai Elantra ja Scoupe (0,4/269) sekä Saab 96 (0,5/3198).

Automerkin lisäksi autosta varastamisen riskiin oletettavasti vaikuttaa se, millaista tavaraa auton sisällä on nähtävissä tai millaista tavaraa auton oletetaan sisältävän. Autosta varastetaan eniten elektronikkaa (kts. taulukko 22). Usein kalliit autot ovat myös hyvin varusteltuja (arvokas radio, cd-soitin, puhelin yms.), mikä osaltaan myös selittää automallien erilaista riskiä joutua autosta varastamisen kohteeksi.

Ilkivaltavahinkoja tulee vakuutusyhtiöiden tilastoihin eri rikostyypeistä suhteellisesti vähiten. Tämä johtuu kahdesta syystä. Ensiksikin ilkivaltavahinkoja korvataan autovakuutuksesta vain jos autolla on ns. laaja kaskovakuutus eli täyskasko, ja toiseksi monet ilkivaltavahingoista jäävät ilmoittamatta vahingon vähäisen rahallisen merkityksen takia. Ilkivalta on kuitenkin merkittävä elämisen laatuun vaikuttava tekijä eikä autoon kohdistuva ilkivalta ole useinkaan erotettavissa muusta asuinalueen ilkeistä. Pääkaupunkiseudun vapaaehtoisista autovakuutuksista täyskaskoja on 73 % ja koko maan vakuutuksista 60 %. Täyskaskovakuutettujen autojen lukumäärät automerkeittäin on esitetty liitteessä 4. Mercedes Benzien mallit 200–300 ovat yleisistä automerkeistä suurimmassa ilkivaltavaarassa. Muita korkean riskin merkkejä ovat pääkaupunkiseudulla Honda Civic, Jazz ja Quintet sekä Mazda 626 ja 818. Koko maan aineistossa Mercedes Benzien lisäksi Hondan malleilla ja Ford Sierralla ilkivallan riski on keskimääräistä korkeampi. Ilkivallan riski on pääkaupunkiseudulla lähes kaksinkertainen muuhun maahan verrattuna. Korkeimmat ilkivaltariskit eri alueilla oli kalliilla urheilullisilla autoilla kuten Chevrolet Camaro, Jaguarit, Nissanin mallit 100 NX–300 SX, Opel Calibra ja Porschet.

Ilkivaltavahingoilta parhaiten näyttivät yleisistä merkeistä säästyneen Ladat ja Saab 900, joiden riski oli korkeintaan puolet alueensa keskimääräisestä riskistä.

Taulukon 20 lukuja tarkasteltaessa on muistettava, että aineistona on tässä vakuutusyhtiöiden vapaaehtoiisiin autovakuutuksiin (kasko) perustuvat tilastot, joihin jää monesta eri syystä (ei ole vakuutusta, vahinko on pienempi kuin omavastuu yms.) tulematta varsin suuri osa moottoriajoneuvoihin kohdistuneista rikoksista. Postikyselyn mukaan käyttövarkauksista ilmoitetaan vakuutusyhtiöille autovakuutusten perusteella hieman yli 50 % ja ilkivaltatapauksista noin 15 %. Lisäksi kyseessä on vain vuonna 1993 tapahtuneet vahingot. Varsinkin harvinaisempien merkkien rikoriskeissä voi tapahtua vuosittain suuriakin muutoksia. Esimerkiksi autorikoksiin erikoistuneen ryhmän toiminnan alkaminen tai päättyminen voi aiheuttaa suuria muutoksia tilastoissa (Ikävalko 1994) ainakin paikallisesti. Hyvin tärkeitä on myös tässä yhteydessä muistaa, että tässä riskitarkastelussa ei ole ollut käytettävissä altistumistietoa eri merkeille. On varsin oletettavaa, että eri merkkisten autojen säilytystavoissa on suuria eroja ja nämä erot vaikuttavat rikoksen mahdollisuuteen

### 3.4 Muut rikosten ominaisuudet

Moottoriajoneuvoihin kohdistuneiden rikosten ominaisuuksista selvitettiin postikyselyssä mm. rikoksen aiheuttama taloudellinen vahinko. Taulukossa 21 on esitetty kaikkien raportoitujen rikosten rahallinen merkitys rikostyypeittäin erikseen pääkaupunkiseudulla ja muissa tutkimuskunnissa

Taulukon 21 mukaan postikyselyssä raportoidut rikokset ovat taloudelliselta merkitykseltään melko lieviä. Pääkaupunkiseudulla noin 40 % ja muissa tutkimusalueen kunnissa 50 % rikoksista ei aiheuttanut lainkaan taloudellista vahinkoa tai vahinko oli alle 750 mk. Käyttövarkaudet olivat kuitenkin muita rikostyyppinä selvästi kalliimpia, sillä näistä aiheutunut vahinko oli yli puolessa tapauksista vähintään 3 000 mk. Postikyselyssä raportoitujen rikosten yhteenlaskettu arvo oli n. 970 000 mk. Mikkonen & al. (1994) arvioi autovarkauksista (käyttövarkaudet) koituvan vuodessa yhteiskunnalle n. 200 milj. mk vahingot pelkästään varastetuilla autoilla ajettujen liikenneonnettomuuksien kustannuksina.

Autosta varastamisia tarkasteltiin myös erikseen ja sekä postikyselyettä RIKI-aineistosta selvitettiin, mitä autoista varastetaan. Postikyselyaineiston mukaan ajoneuvoista varastettiin eniten auton varusteita ja osia (antennit, peilit, pölykapselit, bensaa yms. 101 tapausta) ja toiseksi eniten

elektroniikkaa (autoradioita, radionauhureita, puhelimia yms. yhteensä 79 tapausta). Muuta omaisuutta auton sisältä ilmoitettiin varastetuksi 65 tapauksessa ja tavaratilasta 20 tapauksessa. Taulukossa 22 on esitetty RIKI-rekisterin mukaan poliisille ilmoitetuissa rikoksissa ajoneuvon sisältä varastettu omaisuus tavararyhmittäin. Taulukon aineisto on koottu 23 314 raportoidusta rikoksesta pääkaupunkiseudulla, 19 872 rikoksesta muista tutkimuskunnista eli yhteensä 43 186 rikoksesta.

**Taulukko 21** Postikyselyssä raportoitujen rikosten jakautuminen rikostyyppiin ja rikoksesta aiheutuneen taloudellisen vahingon mukaa. Taulukossa ylempi luku kertoo rikosten lukumäärän ja alempi niiden prosenttiosuuden. Luvut on laskettu erikseen pääkaupunkiseudulle ja muille tutkimuskunnille.

*Pääkaupunkiseutu*

Taloudellinen vahinko	Ilkivalta	Autosta varastaminen	Käyttö-varkaus	Yhteensä
Ei rahallista vahinkoa	14	1	1	16
	7	1	1	8
< 750 mk	46	21	1	68
	22	10	1	33
750 - 3 000 mk	49	24	4	77
	24	12	2	37
3 000 - 10 000 mk	15	10	11	36
	7	5	5	17
10 000 - 20 000 mk	1	4	4	9
	1	2	2	4
> 20 000 mk	-	-	1	1
			1	1
Yhteensä	125	60	22	N=207
	60	29	11	100

*Muu tutkimusalue*

Taloudellinen vahinko	Ilkivalta	Autosta varastaminen	Käyttö-varkaus	Yhteensä
Ei rahallista vahinkoa	15	5	-	20
	9	3		12
< 750 mk	36	28	1	65
	21	16	1	38
750 - 3 000 mk	26	22	5	53
	15	13	3	31
3 000 - 10 000 mk	9	15	5	29
	5	9	3	17
10 000 - 20 000 mk	1	1	3	5
	1	1	2	3
> 20 000 mk	-	-	1	1
			1	1
Yhteensä	87	71	15	N=173
	50	41	9	100

Taulukon 22 mukaan ajoneuvoista sisältä varastetaan useimmiten elektroniikkaa (autosoitimia, puhelimia yms.) Myös erilaiset työkalut ja koneet samoin kuin tekstiilit ovat usein varkauden kohteina. On muistettava, että tästä taulukosta puuttuvat muut kuin auton sisältä varastetut tavarat, jotka puolestaan olivat mukana postikyselyaineistossa.

Poliisin RIKI-rekisterin moottoriajoneuvoihin kohdistuneita rikoksia tarkasteltaessa niistä voidaan tehdä monia huomioita. Rikoksen tyypistä riippuen ajoneuvon vauriot kohdistuvat joko lukitukseen, lasihin, koriin tai muihin varusteisiin. Erityisesti nuorten tekemiä rikoksia ovat ilman varsinaisen taloudellisen hyödyn tavoittelua tehdyt käyttövarkaus, luvatta ajoneuvon tunkeutuminen ja erilaiset ilkivaltarikokset. Taloudellisen hyödyn tavoittelu liittyy yleensä ajoneuvon varastamiseen ja ajoneuvosta varastamiseen. Ruotsalaisen tutkimuksen (Ahlström & Ahlberg 1994) mukaan käyttövarkauksien syyt ovat: tarve mennä johonkin, •huviajelu•, ja taloudellisen hyödyn tavoittelu. Lisäksi autovarkaiden todettiin olevan nuoria. 2/3 ensikertalaisista oli alle 18-vuotiaita.

**Taulukko 22** RIKI-rekisterissä raportoidut rikokset varastetun omaisuuden mukaan. Taulukossa on mukana vain ajoneuvon sisältä varastettu omaisuus.

Varastettu omaisuus	Pääkaupunkiseutu		Muut tutkimuskunnat		Koko tutkimusalue	
	Lkm	%	Lkm	%	Lkm	%
Elektroniikka	13 800	35	9 800	47	23 600	39
Työkalut ja laitteet	5 400	14	1 900	9	7 400	12
Tekstiilit	4 400	11	1 400	7	5 800	10
Kulkuvälineet ja osat	2 000	5	1 600	7	3 600	6
Urheilu ja vapaa-aika	2 000	5	600	3	2 600	4
Valokuvaus ja videot	1 600	4	900	4	2 500	4
Arvo-omaisuus	400	1	200	1	500	1
Kodin irtaimisto	400	1	100	1	500	1
Nautintoaineet	300	1	100	1	400	1
Aseet ja tarvikkeet	200	0	100	0	200	0
Muu omaisuus	9 400	24	4 400	21	13 700	23
<b>Yhteensä</b>	<b>39 800</b>	<b>100</b>	<b>21 100</b>	<b>100</b>	<b>60 800</b>	<b>100</b>

Näyttää siltä, että autojen tehdasvalmisteinen murto- ja varkaus-suojauskaan ei ole vielä kovin kehittynyt. Asiaa selvitettiin Ruotsissa (Konsumentverket 1994). Useimpiin tavallisiin automerkkeihin on vielä suhteellisen helppo päästä sisään, käynnistää ja lähteä niillä liikkeelle 5 minuuttia lyhyemmässä ajassa. Kaikkiin testatuista 16:sta uudesta autosta pääsi sisään nopeammin kuin kahdessa minuutissa. Viidessä autossa se onnistui alle 10:ssä sekunnissa. Ainostaan yksi auto (Opel Omega, jossa oli

elektroninen ajonestojärjestelmä) selvisi varkauskokeesta eikä sitä pystytty saamaan lainkaan liikkeelle. Muilla viidellätoista autolla lähdettiin liikkeelle alle viidessä minuutissa ja joka toinen kokeeseen osallistuneista autosta kyettiin saamaan liikkeelle alle 1,5 minuutissa.

Rikosten ehkäisyn keinoja ovat varashälytin käynnistyksen estolla, ajoneuvon säilytykseen liittyvät tekijät (esim. oma talli) ja ennalta ehkäisevänä kansalaisten asennekasvatus. Ajoneuvon varastamisen varalta lähitulevaisuudessa erilaiset elektroniset paikantamiskeinot tulevat lisääntymään yhä kehittyneempien käytönestolaitteiden lisäksi.

### 3.5 Kyselyyn vastanneiden kuvaukset rikoksista

Seuraavassa tarkastellaan autoihin kohdistuvia rikoksia kyselyyn vastanneiden omien kommenttien ja rikostapahtumasta saatujen lisäkuvausten valossa. Suurin osa rikoksen kohteiksi joutuneista vastaajista oli käyttänyt hyväksi mahdollisuutta täydentää lomaketta omalla kuvauksella rikostapahtumasta ja sen ehkäisymahdollisuuksista.

Tarkastelu tehdään käymällä kyselyn avovastaukset läpi lähinnä seuraavien tekijöiden suhteen:

1) Analysoidaan rikoksia paikan suhteen, jolloin pyritään löytämään kotipiirin ja työpaikan ulkopuolelta autojen säilytyspaikkoja, joissa rikosriski näyttäisi olevan tavanomaista korkeampi.

2) Rikosten tekotapaa eritellään sen suhteen, miten autoon oli murtauduttu tai pyritty murtautumaan. Tässä yhteydessä käydään läpi myös ne ilkivaltatapauksiksi luokitellut rikokset, joissa oli kyseessä autoon murtautuminen tai sen yritys. Lisäksi kuvaukset ilkivaltatapauksista eritellään sen mukaan, mihin kohtaan autoa teot kohdistuivat.

3) Lopuksi tarkastellaan lyhyesti vastaajien käsityksiä autoihin kohdistuvien rikosten estomahdollisuuksista.

#### *Tapahtumapaikka*

Sellaisten rikosten määrä, jossa tapahtumapaikka oli jossakin muualla kuin kodin tai työpaikan läheisyydessä, oli 109.

Hyvin usein esiintyvä rikospaikka näissä tapauksissa oli katu (noin 40 % tapauksista). Suhteellisen usein rikokset tapahtuivat auton ollessa

pysäköitynä lyhyeksi aikaa kaupassa tai kioskillä käytäessä. Toisaalta näiden toimintojen esiintymistiheys on suuri, joten myös altistuminen on tavanomaista korkeampaa. Edelleen hotellien pysäköintialueilla tai jopa halleissa esiintyi autoihin kohdistuvia rikoksia. Ylipäättään autojen joko tilapäiset tai pysyvämmät säilytyspaikat, joissa autotiheys on suuri näyttävät vetävän puoleensa myös rikoksentekejiä.

Huoltoasemien ja korjaamoiden piha-alueet tulivat niinkään joitakin kertoja mainituiksi rikospaikkoina.

Sen sijaan vapaa-ajan harrastustoimintaan tai liikuntaan liittyvät säilytyspaikat eivät näytä erityisesti nousevan esiin rikosten kuvauksissa.

### *Tekotapa*

Autoihin murtauduttaessa tai yritettäessä murtautua ylivoimaisesti useimmiten pyritään sisään auton ovien lukkoa käsittelemällä (77 %). Näistä muutama prosentti tapahtui takaluukun lukon kautta. Ikkunasta pyrki sisään noin 21 % rikoksentekejiä. Avaimella autoon mentiin 2 %:ssa niistä tapauksista, joissa tekotapaa oli jotenkin kuvailtu.

Tutkimuksessa luokiteltiin käsitteeseen ilkivalta kuuluvaksi myös tapaukset, joissa autoon oli ilmeisesti yritetty murtautua, mutta autoon ei oltu menty/päästy sisälle. Vertailtaessa miten puhtaat ilkivaltatapaukset ja murtautumisyrietykset jakautuivat kodin ja muiden säilytyspaikkojen välillä, näyttää siltä, että kodin säilytyspaikoilla ilkivaltatapaukset ovat harvemmin sattuvia kuin muualla.

Vajaat 10 % vastaajista ilmoitti, että kun heidän autoonsa oli kohdistunut ilkivaltaa, oli samalla alueella myös muita autoja vahingoitettu. Joissakin tapauksissa näin kerrottiin tehdyn kymmenille autoille. Tavallisimmin ilkivallan kohteeksi joutui auton kori, jolloin sitä naarmutettiin tai tehtiin lommoja. Tämä jälkeen tavallisia kohteita olivat antenni, sivupeili, pyyhkijän sulat ja lasit. Myös auton pyörät, erityisesti renkaat mainittiin joitakin kertoja.

Runsaat 20 % ilkivaltavahingoista oli useaan paikkaan ajoneuvossa kohdistuneita tekoja. Vajaat 10 % rikoksen kohteeksi joutuneista kertoi, että vahingot ilmeisesti vähenivät murtohälyttimen kytkeytymisen keskeytettyä vahingonteon. Lisäksi useat vastaajat kertoivat hankkineensa autoonsa hälyttimen rikoksen jälkeen.

### *Rikosten estäminen*

Monet vastaajat esittivät käsityksensä siitä, miten autoihin kohdistuvia rikoksia tulisi torjua. Suuri enemmistö ehdotuksista käsitteli rangaistuksia. Niiden koventaminen nähtiin keinona estää rikoksia ennalta. Myös parempaa murto suojausta kannatettiin. Tavallisimmin vastuu säilytettiin autoilijalle itselleen, mutta muutamissa kommentteissa toivottiin autoteollisuudelta ja vakuutusyhtiöiltä aktiivisempaa panosta ongelman ratkaisussa. Autojen säilytystä tarkasteltiin myös joissakin ehdotuksissa, mutta selvästi vähemmän kuin muita keinoja.

Kaiken kaikkiaan ehdotukset rikosten torjumiseksi olivat kaavamaisia, eivätkä tuoneet esille käyttökelpoisia ja uusia ajatuksia tilanteen korjaamiseksi.



## 4 PÄÄTELMIÄ

Tutkimuksessa selvitettiin moottoriajoneuvoihin kohdistuvien rikosten riskiä erilaisissa autojen säilytysoloissa eri alueilla (lähinnä Suomen suurimmissa kaupungeissa). Myös eri automerkkien riskejä tarkasteltiin samoin kuin joitakin rikosten erityispiirteitä.

Tärkeän osan tutkimusaineistosta muodostaneen postikyselyn vastaajat asuivat pääosin maamme suurimmissa kaupungeissa. Lähes puolet asui pääkaupunkiseudulla. Myös asumismuodon suhteen kyselyyn vastanneet jakaantuivat puoliksi toisaalta kerrostalo- ja toisaalta erilaisilla pientaloalueilla asuviin. Pääkaupunkiseudulla tosin oli enemmän kerrostaloalueella asuvia kuin muissa tutkimuskunnissa.

Noin joka kymmenes kyselyyn vastanneista ilmoitti moottoriajoneuvonsa joutuneen rikoksen kohteeksi vuoden 1993 aikana. Moottoriajoneuvoihin kohdistuvia rikoksia omissa kunnissaan piti melko tai erittäin harvinaisina vain noin 3 % kyselyyn vastanneista (liite 2). Omaan auton säilytyspaikkaa piti turvattomana kuitenkin vain joka neljäs vastanneista. Vapaaehtoinen autovakuutus, joka sisältää yleensä turvan ajoneuvoon kohdistuvien rikosten varalta oli yli 80 %:lla kyselyyn vastanneiden ajoneuvoista. Vain 8 % kyselyyn vastanneiden autoista oli varustettu varashälyttimellä. Jonkinlainen lisävaruste auton luvattoman käytön estämiseksi oli noin 20 %:lla vastanneiden autoista.

On useita tapoja arvioida moottoriajoneuvoihin kohdistuvien rikosten lukumääriä. Toisaalta käytettävissä on tarkkoja erityisesti poliisin ja vakuutusyhtiöiden ylläpitämiä tilastoja, joiden kattavuudesta ei tosin ole yhtä tarkkaa tietoa. Toisaalta postikyselyn kautta saadaan rajallisempi raportoitujen rikosten aineisto, jonka kattavuus taas on tiedossa. Eri menetelmin on arvioitu, tosin epävarmaksi määräksi 150 000 henkilö- ja pakettiautoihin kohdistuvaa rikosta vuonna 1993. Arvio on tarkin käyttövarkauksien kohdalla (noin 20 000), sillä niiden raportointiaste on korkein. Autoihin kohdistuvat ilkeät tapaukset sensijaan jäävät usein pois kaikista tilastoista. Kaikista moottoriajoneuvoihin kohdistuneista rikoksista yli 90 %:ssa kohteena on henkilö- tai pakettiauto. Suomessa käyttövarkauden ja autosta varastamisen vaara on noin puolet pienempi kuin euroopan maissa keskimäärin.

Autojen säilytysalueista ja -paikoista erityisesti kotona saatiin tietoa postikyselyaineiston avulla. 80 % autoista säilytetään omalla pihalla tai tontilla ja taloyhtiöiden pysäköintikentällä. Pääkaupunkiseudulla oma piha tai tontti ei ole yhtä yleinen säilytyspaikka kuin tutkimusalueen muissa kunnissa. Ja on oletettavaa, että maaseudulla ja muissa tutkimusalueeseen kuulumattomissa kunnissa omalla pihalla säilytetään huomattavasti yli

puolet autoista. Pääkaupunkiseudulla vain alle 20 % autoista on öisin tallissa, mutta muissa tutkimusalueen kunnissa 30 % autoista on yönsä tallissa. Yleisin säilytyspaikka on kuitenkin nimetty pysäköintipaikka ulkosalla. Kadun varrella säilytetään pääkaupunkiseudulla öisin noin 10 % autoista, muissa kunnissa osuus on huomattavasti pienempi. Yleisintä kadun varrella säilyttäminen on pääkaupunkiseudun keskustan kerrostaloalueilla.

Suurin osa autoihin kohdistuvista rikoksista tapahtuu kodin säilytyspaikalla ja vain 10 % työpaikan säilytyspaikalla. Noin kolmasosa rikoksista tapahtuu kuitenkin muualla kuin kodin tai työpaikan säilytyspaikalla (matkat, asiointi, vapaa-aika tms.) Autoon kohdistuvan rikoksen vaara on arvioitu kodin säilytyspaikoilla vertaamalla säilytystavan yleisyyttä raportoitujen rikosten määrään.

Loglineaarilla malleilla selvitettiin asumismuodon, auton säilytysalueen, säilytyspaikan, paikan valaistuksen, näköyhteyden, auton käyttötiheyden ja kotipaikan (pääkaupunkiseutu/muu tutkimusalue) vaikutusta henkilö- ja pakettiauton rikosriskiin postikyselyaineiston perusteella. Pääkaupunkiseudulla rikosriskin havaittiin olevan lähes kaksinkertaisen muihin tutkimusalueen kuntiin verrattuna. Pientaloalueella rikoksen riski on alle puolet kerrostaloalueen riskistä. Pysäköintikenttä ja kadun reuna säilytysalueina ovat 3–5 kertaa riskialttiimpia kuin oma piha tai tontti säilytysalueena. Autotallin riski on noin 40 kertaa pienempi kuin omalla paikalla ulkosalla säilyttämisen riski. Ulkona nimeämättömällä paikalla riski on 1,5-kertainen oman nimetyn paikan riskiin verrattuna. Säilytyspaikan valaistuksella havaittiin olevan tilastollisesti merkitsevä vaikutus autosta varastamiseen. Hyvin valaistulla säilytyspaikalla autosta varastamisen riski on puolet huonosti valaistuun tai valaisemattomaan paikkaan verrattuna. Näköyhteyden puuttuminen auton säilytyspaikalta omaan tai naapurin asuntoon kasvattaa säilytyspaikan rikosriskin 1,5-kertaiseksi. Auton käyttötiheydellä ei havaittu tilastollisesti merkitsevää vaikutusta rikosriskiin.

Vaikka tässä tutkimuksessa on pyrittykin hankkimaan myös altistumistietoa, jää siinä suhteessa vielä paljon parannettavaa. Tarkempiin riskilukuihin pääsemiseksi olisi saatava käyttöön aikayksikköön suhteutettua tietoa autojen säilytyksestä eri ympäristöissä ja eri automerkeillä. Ilman tällaista tietoa varsinkin kodin ulkopuolella säilytyksessä olevien autojen riskit jäävät selvittämättä. Postikyselyn vastausten perusteella näytti kuitenkin siltä, että muualla kuin kodin ja työpaikan säilytyspaikoilla rikoksen kohteeksi joutunut auto on useimmiten ollut pysäköitynä kadun tai tien varrelle.

Automerkkien riskivertailun yhteydessä selvitettiin myös henkilöautojen säilytyspaikkoja verrattuna autojen arvokkuuteen tai haluttavuuteen". Omilla tonteilla ja piholla sekä autotalleissa säilytettiin keskimää-

räistä "arvokkaampia ja haluttavampia" autoja. Vastaavasti yleisillä pysäköintikentillä ja nimeämättömillä paikoilla säilytetään keskimääräistä vähemmän arvokkaita tai haluttavia autoja. Myös auton ikä on yhteydessä säilytyspaikkaan. Uusimpien vuosimallien autoja säilytetään osuuttaan enemmän omalla pihalla tai tontilla. Auton iällä havaittiin myös olevan merkitystä auton rikoriskiin. Uusimmille autoille sattui suhteellisesti vähiten vahinkoja ja kaikkein vanhemmille taas eniten. Vanhimpien autojen käyttövarkauden riski oli 6 ja autosta varastamisen riski 8 kertainen uusimpien autojen riskiin verrattuna. Vakuutusyhtiöiden tilastojen perusteella pääkaupunkiseudulla autoihin kohdistuvien rikosten riski on noin kaksinkertainen rikostyyppistä riippumatta. Yleisesti käytössä olevista merkeistä Opel Kadettilla ja Asconalla sekä Mazdan malleilla 626 ja 818 on korkea riski sekä käyttövarkauksien että autosta varastamisen suhteen. Alhainen käyttövarkausriski oli Ford Fiestalla, eräillä Nissaneilla ja Volkswageneilla sekä Ladoilla. Eri automerkeillä ja eri rikostyyppien riskeillä on huomattavia eroja.

Moottoriajoneuvoihin kohdistuvat rikokset aiheuttavat usein vain pieniä taloudellisia seuraamuksia, erityisesti kun kysymyksessä on vain murtoyritys tai ilkivaltarikos. Postikyselyn mukaan puolessa tapauksista taloudellista vahinkoa ei aiheudu lainkaan tai se on korkeintaan 750 mk. Vain 5 % rikoksista aiheuttaa yli 10 000 mk:n seuraamuksia. Rikosten suuresta määrästä johtuen yhteenlaskettu haitta on kuitenkin merkittävä. Postikyselyssä raportoitujen 380 rikoksen yhteenlaskettu taloudellinen haitta oli noin 970 000 mk. Suurin taloudellinen haitta aiheutuu auton anastamisesta niin, ettei sitä saada lainkaan takaisin. Auton sisältä varastettiin eniten elektroniikkaa. Poliisin RIKI-aineiston noin 43 000 rikoksessa auton sisältä varastettiin noin 24 000 elektroniikkaesineitä (autoradioita, puhelimia, radionauhureita yms.). Postikyselyn mukaan rikosten yhteydessä autoista varastetaan eniten auton ulkopuolisia osia (antennit, peilit, bensaa, pölykapselit yms.). Autojen käyttövarkauksista muodostuu edellä esitettyjen lisäksi suuria yhteiskunnallisia kustannuksia onnettomuuskulujen muodossa. Luvattomasti käytetyt autot ovat keskimääräistä useammin mukana onnettomuuksissa.

Tutkimus on tuonut esiin sen, että autoihin kohdistuvien rikosten riski vaihtelee sekä ajoneuvon että säilytyspaikan ympäristön ominaisuuksien mukaan. Autoihin kohdistuvien rikosten riskiä on mahdollisuus pienentää kiinnittämällä entistä enemmän huomiota asuntoalueiden pysäköintijärjestelyihin. Ympäristön suunnittelun ja jäsentämisen merkitys aina yksilöllisten säilytyspaikkojen osoittamista myöten on merkittävä keino vähentää autoihin kohdistuvaa rikollisuutta.

## TIIVISTELMÄ

Tutkimuksessa selvitettiin moottoriajoneuvoihin (lähinnä henkilö- ja pakettiautoihin) kohdistuvia rikoksia. Rikokset luokiteltiin kolmeen pääryhmään. Käyttövarkauksia olivat kaikki ajoneuvon luvattomat käytöt, riippumatta siitä saatiinko ajoneuvo takaisin vai anastettiin se. Muita rikosluokkia olivat varkaus autosta ja ilkivalta (oikeudellisesti yleensä vahingonteko). Rikosten tapahtumapaikkoja ja rikoksen riskejä kartoitettiin kodin säilytyspaikalla. Eri automerkkien riskiä joutua rikoksen kohteeksi on myös selvitelty.

Tutkimus kohdistui vuoteen 1993. Tutkimusalueeksi valittiin vuoden 1993 alussa poliisin tietokonepohjaisen rikosilmoitusjärjestelmän (RIKI) piiriin kuuluneet kunnat, joita olivat maamme suurimmat kaupungit. Tutkimusaineisto koostui erikseen tehdyn postikyselyn vastauksista, RIKI-rekisteristä, autorekisterikeskuksen ajoneuvorekisteristä sekä vakuutusyhtiöiden autovakuutusilastoista.

Postikyselyn (3 460 vastausta, palautusprosentti 69 %) mukaan vain 3 % auton haltijoista piti moottoriajoneuvoihin kohdistuvia rikoksia harvinaisina omassa kotikunnassaan ja noin joka kymmenes vastaaja ilmoitti oman autonsa joutuneen rikoksen kohteeksi vuoden 1993 aikana. Rikoksen varalta on yleensä varauduttu vakuutuksen avulla, vapaaehtoinen autovakuutus on yli 80 %:ssa autoista. Teknisiä rikosentorjuntavälineitä ei kuitenkaan ole hankittu autoihin kovin paljon, sillä alle 10 %:lla oli autossaan varashälytin.

Henkilö- ja pakettiautoihin kohdistui yli 90 % kaikkien moottoriajoneuvojen rikoksista. Henkilö- ja pakettiautoille tapahtuu koko maassa vuosittain noin 20 000 käyttövarkautta. Yli puolet autoihin kohdistuneista rikoksista tapahtuu kodin säilytyspaikalla, noin 10 % työpaikan säilytyspaikalla ja kolmannes muualla (matkoilla, asioidessa, vapaa-aikana yms.).

Autojen säilytystavat ja rikosten riskit vaihtelevat huomattavasti. Tutkimus vahvisti käsityksen, että autoihin kohdistuvat riskit ovat suurimpia pääkaupunkiseuduilla ja erityisesti kerrostaloalueilla. Pääkaupunkiseudulla autoja säilytettiin muita tutkimusalueen kuntia selvästi harvemmin omalla pihalla tai tontilla ja autotallissa. Pysäköintikenttä ja kadunreuna ovat auton säilytysalueena 3–5 kertaa riskialttiimpia autoihin kohdistuville rikoksille kuin oma piha tai tontti. Autotallissa autoa säilytettäessä rikoksen vaara on noin 40 kertaa pienempi kuin omalla paikalla ulkona säilytettäessä. Rikoksen vaara merkitsemättömällä paikalla on 1,5-kertainen omaan paikkaan verrattuna. Puutteellisella valaistuksella havaittiin olevan riskiä li-säävän vaikutuksen autosta varastamistapauksissa. Näköyhteyden puuttumisen auton säilytyspaikalta asuntoon lisäsi rikoksen riskin n. 1,5-kertaiseksi.

Auton ikä ja merkki vaikuttivat myös rikosriskiin. Uusimpien automallien riski oli pienin. Eri automerkkien välillä oli suuria eroja.

Moottoriajoneuvoihin kohdistuvat rikokset ovat taloudellisilta seuraamuksiltaan yleensä varsin lieviä. Rikosten suuri määrä johtaa kuitenkin yhteensä satojen miljoonien markkojen vahinkoihin vuosittain.

Autoihin kohdistuvaa rikoksen riskiä on mahdollisuus alentaa uusien pysäköintipaikkojen suunnittelulla ja jo rakennettujen alueiden uudelleen järjestelyillä.

## LÄHTEET

- Ahlström, P. O., Ahlberg, J. 1994, Bilbrottslighet och brottsprevention. Göteborg. Brottsförebyggande rådet. PM 1994:2
- Anon. 1994, Car thieves and road safety. The Hague. European Road Safety Federation. European Newsletter on Road Safety 2/94, 4
- Anon. 1992, Technische Vorbeugung von Gewalt und Wandalismus. Kopenhagen. Teknisk forlag normstyrelsens publikationer NP-204-T
- Aromaa, K., Heiskanen, M. 1993, The Victims of Crime 1992, Preliminary Finnish data from the 1992 International Crime Victimization Survey, 2/1992. Helsinki. Oikeuspoliittinen tutkimuslaitos. Tutkimustiedonantoja 5
- Hope, T. 1987, Residential Aspects of Autocrime. Home Office Research and Planning Unit Research Bulletin, No. 23, 28-33
- Ikävalko, R. 1994, Autovarkaudet vähentyneet, kateisiin jää yhä useampi. Espoo. Länsiväylä, nro. 17, 10
- Konsumentverket 1994, Test av 16 nya bilar inbrotts- och stöldskydd. Tukholma. Konsumentverket. Pressmeddelande
- Mikkonen, V., Hörkkö, J., Lappi-Seppälä, T., Luntiala, P., Mäkikärki Y. 1992, Autovarkaus ja luvaton käyttö. Muistio liikenneturvallisuusasiain neuvottelukunnalle 10.3.1992. Julkaisematon muistio
- Mäkelä, K., Anila M., Kuusola, J. 1993, Henkilöautojen kylmäkäyttö. Espoo. VTT Tie-, geo- ja liikennetekniikan laboratorio. Tutkimusraportti 192



## LIITE 2

### POSTIKYSELYAINEISTON VASTAUSTEN JAKAUMIA KYSYMYKSITTÄIN (prosenttiosuudet on laskettu ko. kohtaan vastanneista)

#### 1. Kotipaikka (N=3454)

Vastanneista 45 % asui Uudenmaan, 15 % Turun ja Porin sekä 15 % Hämeen läänissä. Muissa lääneissä asui 0–8 %.

#### 2. Kotikunta (N=3453)

24 % asui Helsingissä, 10 % Espoossa, 10 % Vantaalla, 10 % Turussa, 9 % Tampereella ja 0–6 % muissa kaupungeissa. Kaupunkien ulkopuolella, muissa kunnissa asui yhteensä vain 2 % vastaajista

#### 3. Asuinympäristö (N=3449)

15 % asui kerrostaloalueella kaupungin keskustassa ja 31 % muulla kaupungin kerrostaloalueella. Pientaloalueella kaupungin keskustassa asui 5 % ja muualla kaupungissa 34 %. 10 % kuvaili asuinympäristöään muuna taajamana.

#### 4. Moottoriajoneuvoja talouden käytössä (N=3460)

96 %:lla (3340) vastanneista oli henkilöauto käytössään. Näistä 25 %:lla ha:ja oli vähintään 2.9 %:lla (308) vastanneista oli pakettiauto käytössään. Näistä 13 %:lla pa:ja oli vähintään 2.3 %:lla (108) vastanneista oli moottoripyörä käytössään. Näistä 8 %:lla moottoripyöriä oli 2.4 %:lla (148) vastanneista oli muu moottoriajoneuvo (esim. moottorikelkka) käytössään. Näistä 25 %:lla oli vähintään 2 muuta moottoriajoneuvoa.

#### 5. Moottoriajoneuvon merkki ja malli (N=3313)

Yleisimpiä malleja kyselyssä olivat Toyota Corolla (188 autoa), Nissan Sunny, Datsun 120 Y tai A (153 autoa), Opel Kadett (142 autoa), Ford Escort tai Orion (113 autoa), Volkswagen Golf, Jetta tai Vento (99 autoa), Mazda 323, 1300 tai Marella (95 autoa), Toyota Carina (95 autoa), Nissan Micra tai Datsun Cherry (90 autoa), Saab 900 (88 autoa), Mazda 626 tai 818 (78 autoa), Mercedes-Benz 200, 220, 240, 260 tai 300 (75 autoa), Volvo 240 tai 245 (70 autoa), Honda Civic, Jazz tai Quintet (66 autoa), Fiat Uno tai 127 (65 autoa), Lada 1200, 1300 tai 1500 (63 autoa), Opel Ascona (54 autoa), Opel Vectra (52 autoa) ja Toyota pakettiauto (52 autoa). Muissa malliluokissa (kts liite 1) oli alle 50 autoa.

#### 6. Moottoriajoneuvon vuosimalli (N=3355)

Vuosimallia 1992-94 oli 10 %, vm 89–91 29 %, vm 86-88 26 %, vm 82-85 21 %, vm ennen 82 13 %.

#### 7. Käyttö (N=3450)

69 % päivittäin, 18 % useita kertoja viikossa, 11 % harvemmin ja 2 % ei käytä ajoneuvoa useampaan kuukauteen.

#### 8. Vakuutusturva (N=3446)

51 % laaja täyskaskovakuutus, 33 % osakaskovakuutus ja 16 vain liikennevakuutus.

#### 9. Seisonta-ajan ilmoitus (N=3438)

93 % ei ollut tehnyt seisontailmoitusta.

#### 10. Säilytysalue öisin (N=3429)

Oma piha tai tontti 45 %, taloyhtiön pysäköintikenttä 39 %, katu tai tie 7 % ja muut alueet 10 %.

#### 11. Säilytystapa öisin (N=3416)

Oma pysäköintipaikka 42 %, autotalli 24 %, nimeämätön pysäköintipaikka 17 %, autohalli 5 % ja muu tapa 12 %.

12. *Säilytysalue päivisin (N=3426)*

Työpaikan piha tai tontti 43 %, oma piha tai tontti 19 %, taloyhtiön pysäköintikenttä 19 %, katu tai tie 9 ja muut alueet 11 %.

13. *Säilytystapa päivisin (N=3414)*

Nimeämätön pysäköintipaikka 42 %, oma pysäköintipaikka 33 %, autotalli 11 %, autohalli 7 % ja muu tapa 8 %.

14. *Matkoilla (N=3106)*

96 % ei matkusta paljon.

15. *Säilytyspaikan valaistus öisin (N=3394)*

Hyvin valaistu 41 %, osittain valaistu 46 % ja ei valaistu 14 %.

16. *Näköyhteys asunnosta säilytyspaikalle (N=3417)*

On näköyhteys 83 %

17. *Säilytyspaikan turvallisuus kotona (N=3440)*

Erittäin turvallinen 9 %, turvallinen 65 %, turvaton 25 % ja erittäin turvaton 2 %.

18. *Säilytyspaikan turvallisuus työpaikalla (N=2776)*

Erittäin turvallinen 14 %, turvallinen 58 %, turvaton 25 % ja erittäin turvaton 3 %.

19. *Vaikuttaako rikoksen mahdollisuus säilytyspaikan valintaan (N=3435)*

Kyllä 64 %, ei 14 % ja ei mahdollisuutta valita 22 %.

20. *Moottoriajoneuvoihin kohdistuvien rikosten yleisyys kotikunnassa (N=3410)*

Erittäin yleisiä 28 %, melko yleisiä 54 %, melko tai erittäin harvinaisia 3 % ja •ei osaa sanoa• 15 %.

21. *Moottoriajoneuvon varusteet varkauden torjumiseksi (N=660)*

Ratin ja polkimien väliin lukittava tanko 31 %, varashälytin käynnistyksen estolla 22 %, varashälytin ilman käynnistyksen estoa 14 %, rattiin lukittava tanko 7 %, muu varkauden torjuntavaruste 21 % ja useita varusteita 5 %.

22. *Onko moottoriajoneuvo joutunut rikoksen kohteeksi vuonna 1993 (N=3453)*

Ei 88 %, kyllä kerran 10 % ja kyllä useammin 2 % (2 kertaa N=51, 3krt N=13, 4 krt N=3, 5 ja 6 krt N=1)



SEURAAVAT KYSYMYKSET KOSKEVAT VAIN NIITÄ, JOIDEN AJONEUVO JOUTUI RIKOKSEN KOHTEEKSI VUONNA 1993

23. *Rikoksen kohteeksi joutuneen ajoneuvon tyyppi (N=377)*

Henkilöauto 90 %, pakettiauto 9 % ja muita ajoneuvoja 2 %.

24. *Millainen rikos (N=386)*

Ilkivalta 33 %, murtautumisyritys 23 %, ajoneuvosta varastaminen 25 %, ilkivalta ja ajoneuvosta varastaminen 10, luvaton käyttö (+ mahdollinen muu rikos) 9 %. Koko aineistossa luvattomia käyttöönottoja oli yhteensä 37 tapausta, joista 59 % oli sellaisia, että ajoneuvo löytyi vuorokaudessa, 16 % viikossa ja 25 %:ssa ajoneuvo oli kateissa yli viikon. 5 tapauksessa ajoneuvoa ei saatu lainkaan takaisin (4 henkilöautoa ja yksi moottorikelkka).

25. *Rikoksen havaitsemisaika.*

Rikoksia havaittiin tasaisesti eri kuukausina (5–11 %, N=255). Rikos havaittiin yleensä aamulla klo 6–10 (57 %, N=114).

26. *Rikoksen teon ajankohta (N=376)*

Arkipäivä 51 %, viikonloppu 36 %, muu pyhä tai loma 4 % ja ei osaa sanoa 9 %.

27. *Valaistus rikoksen tekohetkellä (N=378)*

Pimeään aikaan valaistulla alueella 64 %, pimeään aikaan ei valaistusta (11 %), päivänvalolla (11 %) ja ei osaa sanoa 14 %.

28. *Rikoksen tapahtumapaikka (N=378)*

Kodin säilytyspaikalla 63 %, työn säilytyspaikalla 7 % ja jossain muualla 30 %

29. *Rikoksen tapahtumisalue (N=379)*

Taloyhtiöiden pysäköintikenttä 41 %, kadun tai tien reuna 29 %, oma piha tai tontti 13 %, yleinen p-alue 9 % ja muu alue 8 %.

30. *Auton paikka rikoksen tapahtuessa (N=369)*

Nimeämätön P-paikka 43 %, nimetty P-paikka 39 %, autohalli 3 % ja muu paikka 15 %

31. *Mitä omaisuutta varastettiin*

Autoradioita 67 kpl, matkapuhelimia 7 kpl, LA-puhelimia 5 kpl, muita ajoneuvon varusteita 101 kpl, muuta omaisuutta ajoneuvon sisältä 65 kpl ja tavaratilasta 20 kpl.

32. *Rikoksen aiheuttaman vahingon suuruus (N=380)*

Ei rahallista vahinkoa 10 %, alle 750 mk 35 %, 750-3 000 mk 34 %, 3000-10 000 mk 17 %, 10 000-20 000 mk 4 %, yli 20 000 mk 1 %

33. *Poliisille ilmoittaminen (N=375)*

Ilmoitti poliisille 49 %, ei ilmoittanut koska rikos oli pieni 24 %, ei ilmoittanut, koska arveli ettei kannata 21 % ja ei ilmoittanut muusta syystä 6 %. Niistä, jotka ilmoittivat rikoksesta poliisille, 68 % teki ilmoituksen korkeintaan 3 h rikoksen havaitsemisen jälkeen.

34. *Vakuutusyhtiölle ilmoittaminen (N=377)*

Ilmoitti vapaaehtoisen kaskovakuutuksen perusteella 31 %, ilmoitti koti- tai muun vakuutuksen perusteella 7 %, ei ilmoittanut koska vakuutus ei korvaisi vahinkoa 29 %, ei ilmoittanut, koska ei ollut vakuutusta varkauden tai ilkivallan varalta 10 %, ei ilmoittanut muusta syystä 22 %.

Beilinson, Leif  
Kulmala, Pekka  
Mäkinen, Tapani

## ABSTRACT

### CAR CRIME – FACTORS AFFECTING CRIME RISK

The study dealt with crimes committed against motor vehicles (mainly cars and vans). The crimes were divided into three groups. Thefts for use included all unauthorised use regardless of if the car was returned or not. The other groups were thefts from a vehicle and vandalism. Crime locations, crime risks when parking at home and crime risks involving different car makes and models were also studied.

The study was based on 1993 data. The study area consisted of the municipalities which were part of *the computerised police crime reporting system* at the beginning of 1993, mainly the biggest cities in Finland. The study data included the register, responses to a separate questionnaire, the vehicle register of the Motor Vehicles Registration Centre and insurance data from the insurance companies.

According to the questionnaire (3 460 responses, response rate 69 %) only 3% of the car owners considered that crimes against motor vehicles were uncommon in their home municipality and 10 % of the respondents said that their vehicle had been the target of a crime during 1993. The most common precaution against crimes was insurance; 80 % of the respondents had voluntary insurance. Technical crime prevention devices were quite rare; only 10 % had an anti-theft device.

Over 90 % of the crimes against motor vehicles were committed against cars and vans. In Finland over 20 000 thefts for use occur against cars and vans annually. Over half of the crimes against vehicles occur when the vehicle was parked at home, about 10 % at work and a third elsewhere (during travel, leisure and shopping etc.)

Parking habits and crime risks vary considerably. The study confirmed the impression that crime risks are greatest in the capital region and in areas with multi-storied buildings. In the capital region vehicles were more rarely parked on ones own property or in a garage than in other regions. A parking lot or the curb of a street were 3-5 times as risky as ones own property or yard. The crime risk of a vehicle in a garage is 40 times less than that of a vehicle parked outside in a reserved parking space. The crime risk of a vehicle in a public or non-marked space is 1,5 times the risk of a

vehicle parked in reserved parking space. Insufficient lighting increased the risk of thefts from a vehicle. If the parked vehicle is not visible from the apartment the risk increases 1,5 times.

The make and year of the vehicle also effected the risks. The risk of the most current makes of vehicles was lowest. There were large differences between the makes of vehicles.

Crimes against vehicles usually have quite low financial consequences. Because of the large number of the crimes, however, the annual loss is hundreds of millions of Finnmarks.

The risk of crimes against motor vehicles can be lowered by proper planning of new parking arrangements and by rearranging already existing parking places.

Hannu Takala  
Rikoksentorjunnan neuvottelukunta

## AUTOVARKAUSTUTKIMUS JA RIKOKSENTORJUNTA

### JOHDANTO

Aloite Leif Beilinsonin, Pekka Kulmalan ja Tapani Mäkisen tutkimuksen "Autoihin kohdistuvat rikokset – rikosriskiin vaikuttavia tekijöitä" (VTT Yhdyskuntatekniikka, Tutkimusraportti 270/1995) tekemiseksi lähti rikoksentorjunnan neuvottelukunnasta. Neuvottelukunnan tehtävänä on suunnitella toimia rikosten ehkäisemiseksi erityisesti kiinnittämällä huomiota nk. tilaisuuspainotteiseen rikoksentorjunnan strategiaan (*situational approach*). Tämä strategia voitaisiin luonnehtia seuraavasti:

Se on vaihtoehto rangaistuksiin ja rikosoikeudellisen järjestelmään perustuvalla rikosten ehkäisyllä. Vastakkainasettelua kuvataan usein käsitteillä *preventio* ja *repressio*, joskin repressiiviset toimetkin voivat vaikuttaa preventiivisesti.

Se on myös vaihtoehto toiselle rikollisuuden ehkäisyn keskeiselle ei-repressiiviselle strategialle, jota kutsutaan rikoksentorjunnaksi sosiaalipoliittisin toimin (*social prevention*). Sosiaalipoliittisessa rikoksentorjunnassa pyritään nk. rikollisuuden perussyihin vaikuttamalla ehkäisemään, ettei ihmisestä tulisi rikoksentekijää, tai hänen elämänolosuhteisiinsa vaikuttamalla samaan hänet lopettamaan rikosten tekemisen. Kohteena ovat erityisesti nuoret ja näiden kasvuolot. Tilaisuuspainotteisessa rikoksentorjunnassa kohteena sen sijaan ovat rikokset ja niiden välittömät tapahtumaympäristöt (ks. strategioiden suhteesta lähemmin YK:n rikoksentorjuntastrategioiden käsikirja 1992).

Nämä strategiset vaihtoehdot eivät sulje toisiaan pois. Niitä voidaan soveltaa rinnan ja toisiaan täydentävinä. Valintojen pitäisi perustua arvioon menetelmien tuloksellisuudesta. Se puolestaan edellyttää täsmällistä tietoa rikollisuudesta ja siihen vaikuttavista tekijöistä. Tilaisuuspainotteinen rikoksentorjunta ohjaa huomion sellaisiin rikollisuuteen vaikuttaviin tekijöihin, joita ei tavallisesti pidetä rikollisuuden syinä. VTT:n tutkimuksen *tarjoituksena oli tuottaa nimenomaan tilaisuuspainotteisen rikoksentorjunnan lähtökohdista hyödynnettävää tietoa.*

Rikos edellyttää tapahtuakseen kolmen seikan samanaikaisuutta

- a. motivoitunutta rikosentekijää
- b. otollista rikostilaisuutta
- c. puuttuvaa valvojaa

Valvojalla tarkoitetaan jokaista, joka saattaisi havaita rikoksen ja jonka rikosentekijä voisi olettaa olevan halukas ja kykenevä puuttumaan tapahtumien kulkuun. Vaikka mainitut seikat ovat jossakin määrin yhteydessä toisiinsa (esim. rikostilaisuuden poikkeuksellinen houkuttelevuus voi vaikuttaa tekijän motivaatioon; vartijan puute edistää rikostilanteen otollisuutta), niitä voidaan pitää rikoksen välttämättöminä edellytyksinä (Felson 1994). Rikosta ei tapahdu, ellei motivoituneelle rikosentekijälle tarjoudu tilaisuutta, josta puuttuu valvoja.

Tämä yleinen kehys auttaa jäsentämään rikosentorjunnan mahdollisuuksia kaikissa rikollisuuden lajeissa. Se on erinomaisesti sovellettavissa ja edelleenkehiteltävissä autovarkauksiin ja muihin autoihin kohdistuviin rikoksiin. Seuraavassa tämä tehdään tarkoituksena esittää *tulkinta autovarkaututkimuksen opetuksista rikosentorjunnan mahdollisuuksia ajatellen*.

VTT:n tutkimuksessa ei koottu tietoa autovarkaista. Tietoa autoihin kohdistuvista rikoksista ja rikosten tekijöistä tarvitaan myös tilaisuuspainotteisten rikosentorjuntatoimien harkintaan. Esimerkiksi sellaisen keskeisen rikosentorjuntamenetelmän kuin kohteen saatavuuden vaikeuttamisen (*target hardening*; autojen lukot yksinkertaisena esimerkkinä) harkinnassa on tärkeätä tietää, millaisia rikosentekijät ovat, mitä he rikoksilla tavoittelevat jne. Tämän vuoksi ensiksi tarkastellaan muun tutkimuksen tietoa autovarkaista ja näihin vaikuttamisen keinoista. Loppupuolella tarkastellaan tilaisuuspainotteiseen rikosentorjuntaan erityisesti liittyvää ongelmaa: mahdollisuutta, että rikollisuus siirtyy muualle, toisiin kohteisiin tai ehkä muihin rikollisuuden muotoihinkin, jos se ehkäistään yhtäällä (*displacement*).

## RIKOKSET JA TEKIJÄT

Autovarkaista ja muista autoihin kohdistuvien rikosten tekijöistä on olemassa runsaastikin sekä kotimaista että ulkomaista tutkimustietoa. Rikokset voidaan tyypitellä seuraavasti:

- huviajelu (*joy-riding*); siihen syyllistyvät nuoret, yleensä alle ajokorttikäiset nuorukaiset kimpassa
- ilkivalta, autojen vahingoittaminen; sekin on yleensä nuorisorikollisuutta, mutta henkilöiden ei tarvitse olla niitä, jotka ottavat autoja huviajeluun (autoa kuitenkin usein vahingoitetaan myös huviajeluilla tai murtojen yhteydessä)
- auton anastus ja varkaus autosta taloudellisen hyödyn hankkimiseksi; näihin rikoksiin syyllistyvät useinkin tyyppiset tekijät: on rikollisjärjestöjen jäseniä, jotka anastavat autoja myydäkseen ne ulkomaille tai purkaakseen varaosiksi; on huumeiden käyttäjiä, jotka näin hankkivat rahaa huumeisiin; on varkaita, joille varastaminen autosta tai auton osan varastaminen on keino hankkia rahaa varastettujen tavaroiden markkinoilla tai pelkästään tavaroita omaan käyttöön
- auton luvaton käyttöönotto kuljetusvälineeksi, rikosten tekemisessäkin tarvittavaksi.

Tyypittely vastanee yleisyysjärjestystä Suomessa. Ulkomailta suhteet eivät ole samat kuin meillä, esim. Englannissa ja Saksassa anastetaan autoja ulkomaille vietäväksi runsaammin. Tukholman autovarkaista kolmannes on huumeiden käyttäjiä (Brottsutvecklingen 1991). Suomessa osuus tuskin on lähelläkään tätä. – Autojen luvaton käyttö pelkästään kuljetustarpeeseen (ei siis rikoksen tekemisessä tarvittavaksi kuljetusvälineeksi) ei liene meillä kovin yleistä. Lähes puolet Ruotsissa haastatelluista autovarkaista sanoi ottavansa auton kuljetusvälineeksi. Osalle autovarkaista auton ottaminen on julkisen liikenteen vaihtoehto heidän ollessaan huumausaineen vaikutuksen alaisia (Ahlström ja Ahlberg 1994).

Täsmällisintä tutkimustietoa on huviajelusta. Se on poikakulttuurin ilmiö, joka näyttäisi olevan hyvinkin samanlainen läntisessä maailmassa. Näihin luvattomiin käyttöönottoihin syyllistyvät kaverijoukot, joiden maailmankuva on huomattavan autokeskeinen (ympäristössä nähdään ennen kaikkea autot, autot ovat keskeisin puheenaihe, tulevaisuus kuvitellaan autoon liittyvissä ammateissa). Auton ottamisella ja ajamisella hankitaan jännitystä ja ehkä tyttöjen arvostusta. Autovarkaat näyttäisivät olevan kotoisin usein työläiskotien perheistä, joissa ongelmana on mm. miesten mallien puute (mm. näihin seikkoihin on nuorten autovarkaiden kulttuuria tutkinut Heikki Sarmaja kiinnittänyt huomiota, suullinen tiedonanto).

Huviajelulle on tyypillistä saman henkilön tekemien rikosten runsaus. Lyhyessä ajassa nuori voi ottaa käyttöönsä kymmeniä jopa satojakin

autoja. Havainto korostaa toimia, joilla rikosten ehkäisemiseksi pyrittäisiin vaikuttamaan juuri näihin aktiivisiin yksilöihin tai sellaisiksi kehittyviin. Rikosoikeudellisella järjestelmälläkin voi olla merkitystä uran katkaisemisessa, sen sijaan rangaistusten ankaruudella ei näyttäisi olevan olennaista vaikutusta.

Tapio Lappi-Seppälä on osoittanut, että 1970-luvun puoliväliin autovarkaudet lisääntyivät huolimatta rangaistuskäytännön ankaroitumisesta ja pitemmän aikaa vähentyivät tai pysyivät ennallaan rangaistusten lieventyessä (Lappi-Seppälä 1994; myös liikenneturvallisuusasiain neuvottelukunnan työryhmä totesi, ettei rangaistustason vähittäisillä muutoksilla ole näkyvää vaikutusta rikollisuuden tasoon, Mikkonen ym. 1992). Varhempi tutkimus rangaistusten kovennuksesta vuonna 1964 osoitti muutoksen vaikuttaneen hetkellisesti. Tutkimuksessa kiinnitettiin huomiota lainmuutoksen jälkeiseen poikkeuksellisen korkeaan selvitysprosenttiin, jolla saattoi olla rikollisuuden saaman julkisen huomion ja poliisikäytännön muutosten kanssa merkittävämpi vaikutus kuin rangaistuksilla (Virtanen 1970). Ruotsissa tehdyssä 50 autovarkaan haastattelussa tuli kiinnijoutumisriskin pienuus esille yhtenä keskeisenä tekijänä, jonka vuoksi rangaistusuhkan ei ylipäätensä voida odottaa vaikuttavan. Oman ilmoituksensa mukaan autovarkaudet lopettaneista vähemmistö väitti syyksi rangaistuksen, enemmistö esim. kypsymisen (Ahlström ja Ahlberg 1994). Mainittu liikenneturvallisuusasiain neuvottelukunnan työryhmä korosti kiinnijoutumisriskiä rikosten ehkäisyn keinona.

Nuoria autovarkaita koskevan tiedon pohjalta voitaisiin kehittää useitakin sosiaalipoliittisen rikosentorjunnan alaan kuuluvia toimia perheiden tukemisesta seikkailukasvatukseen. Erityisemmin autovarkauksien ehkäisemiseen tähtäävä toimintamalli on kehittää autovarkauksiin syyllistyneille pojille tai riskiryhmään kuuluville *laillisia autokeskeisiä toimintavaihtoehtoja*. Autopaja- ja vastaavaa kerhotoimintaa on Suomessakin kokeiltu usealla paikkakunnalla. Tulokset ovat säännönmukaisesti olleet myönteisiä: toiminnan piiriin tulleet ovat harvoin poikkeuksin lopettaneet rikokset (esim. Varjopuoli-työryhmä 1994). Toimintaan saattavat tosin valikoitua ne, jotka muutoinkin olisivat kypsymässä eroon rikoksista.

Rikoksentekejiin suunnattujen tointen, niin rikosoikeudellisten kuin sosiaalipoliittisten, harkinnassa on otettava huomioon, että huviajelu on suhteellisen lyhyen ikäkauden ilmiö. Siitä irtaannutaan kypsymällä tai siirtymällä kuljetustarpeen tyydyttämiseksi tai taloudellisen hyödyn tavoitteliseksi tehtyihin autovarkauksiin. Autorikosten luonteen muuttuminen ikääntymisen myötä tuli ilmi Ruotsissa tehdyissä haastatteluissa (Ahlström ja Ahlberg 1994).

Muiden kuin huviajajen luonteisten autoihin kohdistuvien rikosten ehkäisystä toimilla, joilla pyrittäisiin vaikuttamaan tekijöiden motivaatioon, voidaan todeta

- rangaistukset tuskin ehkäisevät varastetun auton käyttöä kuljetusvälineenä muissa rikoksissa. Näistä muista rikoksista (esim. pankkiryöstöstä; jos pankkiryöstössä käytetään autoa, se on säännönmukaisesti varastettu) seuraisi tavallisesti olennaisesti ankarampi rangaistus. Auto otetaan juuri tämän rikoksen onnistumista edistämään
- huumeiden käytön rahoittamiseksi tehdyt rikokset tarjoavat sääntelymahdollisuudeksi sekä huumeiden käytön ehkäisemiseen tähtäävän toiminnan että toimet, joilla vähennettäisiin käytön synnyttämää rahan tarvetta.

Autojen, autonosien tai autosta anastettujen tavaroiden realisointimahdollisuus riippuu varastettujen tavaroiden markkinoista. Ne vaikuttavat olennaisesti rikosentekijän rikoksesta odottamiin hyötyihin ja siten tämän motivaatioon. Tämä näkökulma on tapana käsittää tilaisuuspainotteisen rikosentorjunnan osaksi. Siihen palataan jäljempänä.

## TILAISUUDEN KOHTAAMINEN

Huviajelu-autovarkaiden on havaittu liikkuvan arkiympäristössään rekisteröiden mielessään pysäköityjä autoja ja paikkoja, joissa olisi helppo tehdä rikos. Voidaan puhua eräänlaisesta yleisvirittyneisyydestä autovarkauksiin. Kanadalaiset Paul ja Patricia Brantingham ovat lisäksi osoittaneet että nuorten tekemät omaisuusrikokset ylipäättänsä keskittyvät päivittäisten kodin, koulun ja huvien/kulutuksen välisten kulkureittien ympärille (Brantingham ja Brantingham 1990).

Autoa ei varasteta, autosta ei varasteta eikä autoa turmella, ellei rikokseen motivoitunut tekijä kohtaa otollista tilaisuutta. Tätä *kohtaamismahdollisuutta voidaan pyrkiä ehkäisemään* esimerkiksi siten, että kaupunkisuunnittelussa vältetään laajoja paikoitusalueita koululaisten kodin ja koulun välisillä kulkureiteillä. Periaatetta pyritään noudattamaan Kanadassa käyttöön otetuissa suunnitteluohjeissa (ks. Felson 1994).

Mahdollisen rikosentekijän liikkumiseen voidaan muutenkin vaikuttaa. Tutkimuksessa on vahvistettu, että rikosentekijä todennäköisimmin tekee rikoksensa hänelle tutussa ympäristössä. Tämän laajuus riippuu esimerkiksi kaupungin rakenteesta. Rikosentorjuntasuosituksena se voisi merkitä, että koulujen, nuorten vapaa-ajanvieton mahdollisuuksien ja muiden runsaimmin käytettyjen palvelujen pitäisi sijaita mahdollisimman



lähellä kotia. Havainto kiinnittää myös huomiota koulupinnauksen ehkäisyyn osana nuorisorikollisuuden ehkäisyä. Koulusta pinnattuna aikana tehdään rikoksia ja laajennetaan "etsintäaluetta".

## PYSÄKÖINTI

On triviaalia todeta, että vain pysäköity auto anastetaan. Toteamus on kuitenkin mitä tärkein. Se johtaa pohtimaan autojen pysäköintiä yhtenä niihin kohdistuvien rikosten tekijänä. Pysäköintiin on helpompi vaikuttaa kuin mahdollisten rikosentekijöiden liikkumiseen.

Pysäköinti vaihtelee maittain. Erot riippuvat mm. siitä, kuinka paljon väkeä asuu suurissa kaupungeissa. Tämä voi olla yksi selitys autoihin kohdistuvien rikosten maittisiin eroihin. Se saattaa selittää autoihin kohdistuvien rikosten kasvua, koska autokannan lisääntyessä ja väestön keskittyessä kaupunkeihin autojen pysäköinti ja turvallinen säilytys käy ongelmalliseksi. On syytä uskoa, että tällä hetkellä autoja säilytetään keskimäärin turvottomammin kuin pari vuosikymmentä sitten. Käsitystä tukee mm. ulkomainen aineisto.

Pysäköinnin merkitystä autoihin kohdistuvissa rikoksissa on kuitenkin tutkittu huomattavan vähän. VTT:n tutkimuksessa viitattu kirjallisuus näyttäisi olevan keskeisin aikaisempi tutkimusaineisto. Täydennykseksi löytyy lähinnä vain tutkimuksia, jossa autoihin kohdistuvien rikosten ympäristöä on tarkasteltu muutakin rikollisuutta koskevan selvityksen yhteydessä. Tällaisista voidaan mainita englantilaistutkimus rikoksista sairaaloissa. Siinä kiinnitettiin huomiota pysäköinnin turvattuuteen isojen *sairaaloiden paikoitusalueilla* (Smith 1987). Ruotsissa Akallan, Tukholman yhden esikaupungin rikollisuuden vähentämiseksi toteutetussa hankkeessa yhtenä kohteena olivat autoihin kohdistuvat rikokset *kerrostalojen pysäköintihalleissa*. Näihin rakennettiin suoja-aitoja. Autoihin kohdistuvat rikokset saatiin projektin toimilla puolittumaan (Riktad polisinsats i Akalla). Arlandan *lentokentän paikoitustalossa* asennettiin valvontakameroita, parannettiin valaistusta ja muutettiin ulosajon kontrollijärjestelmää. Toimilla vähennettiin automurtoja 90 prosenttia (Riktad polisinsats på Arlanda). Lentokenttäpaikoituksen on muuallakin havaittu olevan tilanne, jossa autot ovat erityisen alttiita rikoksille (Arlandan lentokenttäpysäköinti merkitsi melkein tuhatta autoihin kohdistunutta rikosta vuodessa ennen pysäköinnin muutoksia). Valvontakameroiden tehoa rikosten ehkäisemisessä on tutkittu mm. juuri *pysäköintihalleissa* (Tilley 1993).

Autojen pysäköinnin turvallisuuteen on kiinnitetty huomiota turval-

lista rakentamista koskeissa ohjeistoissa, jollaisia on em. Kanadan ohella sovellettu ainakin Tanskassa, Hollannissa ja Englannissa. Tanskassa voimassa olevien rakentamissuosituksen mukaan (Teknisk forebyggelse av vold og hærværk 1990)

- pysäköintialueiden pitäisi olla tarkkailtavissa sekä teiltä että alueen asunnoista
- pysäköintitalojen ja -kellareiden ja erityisesti niiden sisään- ja uloskäyntien pitäisi olla hyvin valvottavissa
- autotalli pitäisi sijoittaa niin, että se näkyy ikkunasta
- pysäköintialueiden pitää olla pimeään aikaan valaistuja
- pysäköintialueet pitäisi jakaa pieniin yksiköihin
- rakennusten pysäköintitilat pitäisi voida sulkea.

Ohjeissa muutoinkin korostetaan asuinalueiden suunnittelun periaatteena paikallista identiteettiä ja keskinäisvastuuta edistäviä ratkaisuja. Nk. luonnollista valvontaa rikosten ehkäisyn menetelmänä pyritään edistämään mm. suosimalla eri liikennemuotojen sijoittamista samoille reiteille ja julkisen kaupunkitilan intensiivistä käyttöä. Näillä voidaan pyrkiä ehkäisemään myös autoihin kohdistuvia rikoksia esim. kadunvarsipaikoituksessa. Toisaalta mainitut pysäköintiä nimenomaisesti koskevat suositukset voidaan nähdä yhtä lailla keinoiksi edistää ihmisten fyysistä turvallisuutta pysäköintiympäristöissä kuin ehkäistä autoihin kohdistuvia rikoksia (eikä ole varmaa, kumpaa ensisijaisesti silmällä pitäen ne on laadittu).

Valvottavuuden ja näköyhteyden tai valaistuksen merkityksestä on muita kuin autoihin kohdistuvia rikoksia koskevaa tutkimustietoa. Tanskalaisuuksien on katsottava perustuvan tähän tietoon ja teoreettisiin yleistyksiin. Tietävästi aikaisemmin ei ole laskettu, kuinka suuri merkitys voisi olla autoihin kohdistuvien rikosten ehkäisyssä sillä, että asunnosta on näköyhteys pysäköityyn autoon. Sama koskee pysäköintialueen valaistusta ja muita piirteitä.

## SÄILYTYSTAVOILLA HUOMATTAVA ERO

Tutkimuksen mukaan turvallisin auton säilytystapa on oma talli. Tämän luonnollisesti olemme ennenkin tienneet. Sen sijaan emme ole tienneet, kuinka paljon turvallisempi talli on verrattuna muihin säilytystapoihin, esim. omalla paikalla ulkosalla säilyttämiseen, mikä on tavallisin autojen säilytyspaikka öisin. Tutkimuksen mukaan rikoksen riski on jälkimmäisessä 40-kertainen autotalliin verrattuna.

Näin suuri riskiero, otettaessa lisäksi huomioon tutkimuksen osoitta-

ma kansalaisten huoli autojen säilytysturvallisuudesta, on peruste *suosia autotallien tarpeen huomioon ottavia kaavoitusratkaisuja*.

Toiseksi *muuta paikoitustilaa voidaan pyrkiä kehittämään sellaiseksi, että ero kaventuisi*. Edellä mainittu Akallassa toteutettu rikosten torjuntahanke osoittaa, että esim. *paikoitustilojen suoja-aidoilla voitaisiin ero puolittaa*.

## NÄKÖYHTEYS

VTT:n tutkimuksen mukaan näköyhteyden puuttuminen auton säilytyspaikalta asuntoon kasvattaa rikosriskin 1,5-kertaiseksi. Aikaisemmin tätä näköyhteyden merkitystä ei ole laskettu. Tulos merkitsee, että muiden tekijöiden ollessa samat autoon kohdistuu rikos puolet todennäköisemmin, jos se on paikoitettu niin, että kyseinen näköyhteys puuttuu.

Näkökohtaan on syytä kiinnittää huomiota paikoitusalueiden suunnittelussa. Rakennusvaiheessa paikoitusalue on useinkin helppo sijoittaa näköyhteyteen. Tulos osoittaa, että *asuinrakennuksista syrjään vedettyjä pysäköintikenttiä tulisi välttää*.

Tuloksella on merkitystä yksittäisen autoilijankin kannalta hänen valitessaan pysäköintipaikkaa. Sikäli kuin mahdollista hänen kannattaa pysäköidä auto siten, että siihen olisi näköyhteys läheisestä ikkunasta. – On samantekevää kenen, mahdollinen rikosentekijähän ei sitä tiedä. Hänelle ikkuna tarkoittaa mahdollisuutta, että sen takana on joku, joka voisi havaita rikoksen ja puuttua tapahtumien kulkuun.

Tulos tukee Tanskassa pysäköintialueiden suunnittelusta annettuja suosituksia. Se liittyy siihen useiden muiden rikosten yhteydessä todennettuun teoriaan, että rikollinen välttää tekemästä rikosta ympäristössä, jonka hän mieltää valvotuksi.

## VALAISTUS

VTT:n tutkimus osoittaa, että pysäköintipaikan *valaistuksella on rikoksia ehkäisevä merkitys*. Kysymys on ollut aikaisemman tutkimuksen perusteella jossakin määrin epäselvä. Toisaalta on esitetty tutkimustuloksia, joiden mukaan valaistuksen parantamisella voitaisiin ehkäistä rikoksia ja parantaa ihmisten turvallisuudentunnetta. Ainakin on voitu osoittaa, että jossakin paikallisessa kohteessa (esim. jalankulikutunnelissa) voidaan valaistusta parantamalla vähentää rikoksia (Painter 1988). Toisaalta laajan englantilai-

sen arviointitutkimuksen mukaan (Atkins ym. 1991) valaistuksen parantamisella ei vaikutettaisi rikosten määriin. Tässä yhteydessä on kiintoisa Englannin kokemus vuosien 1973 ja 1974 vaihteen energiakriisistä. Silloin kaupunkien piti säästösyistä vähentää katuvalaistus puoleen. Varkaudet autoista lisääntyivät 60 prosentilla (Fleming ja Burrows 1987).

Ilmeisesti niin yksinkertaisella toimella, kuin että kaupungit parantaisivat katuvalaistusta pysäköintiin käytetyillä alueilla tai sen tekisivät taloyhtiöt pysäköintikentillään, voitaisiin ehkäistä autoihin kohdistuvia rikoksia. – On huomattava, että valaistuksesta huolehtimalla voidaan ilmeisesti muutenkin ehkäistä rikoksia (ainakin verrattuna huomattavan puutteelliseen valaistukseen) ja varmimmin se lisää ihmisten turvallisuudentunnetta. Paikoitusalueet ovat yksi ympäristö, jolla ihmiset joutuvat liikkumaan. Sellainen ei saisi herättää pelkoa pimeytensä vuoksi.

Valaistuksen merkitys koskee VTT:n tutkimuksessa juuri autosta varastamista. Tulos on yhtäpitävä katuvalaistuksen vähentämistä koskeneen englantilaistutkimuksen kanssa. Samoin vaikutus on englantilaistutkimuksen suuruusluokkaa. Autojen varastamiseen tai ilkivaltaan valaistus ei näyttäisi vaikuttavan. Selitys lienee, että valaistus samalla edistää käynnistyksen edellyttämiä sähkötoimia. Valaistut kadut tai alueet houkuttelevat niiden käyttöön. Ne houkuttelevat ilkivallan tekijöitäkin, jotka tekevät rikoksia, kun ympäristö on muista kulkijoista autioitunut.

## PYSÄKÖINTIALUEEN JÄRJESTYS JA HOITO

VTT:n tutkimuksen yksi tärkeä tulos koskee taloyhtiöiden pysäköintikenttien rikosriskin eroa sen mukaan, onko auto yleisellä vai nimetyllä pysäköintipaikalla. Ero on noin 2,5-kertainen pääkaupunkiseudulla ja vajaa kaksinkertainen muissa tutkimusalueen kunnissa.

Sen pienen seikan, onko asvalttiin merkitty pysäköintiruutu ja siihen rekisterinumero, luulisi olevan merkityksetön mahdollisen rikosentekijän kannalta. Näin ei kuitenkaan ole, kun käsitetään tämän tarkoittavan, että *pysäköintialue on järjestetty ja hoidettu*.

Hoidettu ympäristö antaa mielikuvan, että sen järjestyksestä välitetään ja sitä valvotaan. Sellainen ei houkuttele rikosentekijöitä. Tulos on saatu tutkittaessa rikosten tapahtumapaikkoja vahingonteosta ryöstöihin (ks. Rakennettu ympäristö, rikollisuus ja turvattomuus 1995).

Tulos on ohje taloyhtiöille. Ne voisivat lisätä asukkaiden autojen säilytysturvallisuutta toimilla, joilla *pysäköintialue järjestetään siten, että se antaa vaikutelman vaalitusta ympäristöstä*. Jo suhteellisen yksinkertaisin

toimin voitaisiin ilmeisesti lisätä olennaisesti pysäköintiturvallisuutta. Toimet ovat yleensä lisäksi perusteltuja sekä alueen tilankäytön että ulkonäönkin kannalta.

## KADUNVARSIPAIKOITUKSEN ONGELMA

Kadunvarsipaikoituksen turvallisuuden parantamiseksi VTT:n tutkimus ei anna muuta tietoa, kuin että valaistuksen ja näköyhteyden merkitys koskee niitäkin. Kadunvarsipaikoitus on nimenomaan kaupunkikeskustan pysäköintimuoto. Sille useinkaan ei ole vaihtoehtoa.

Kaupunkikeskustan kadunvarsipaikoitus on tutkimuksen liitetaulukoista laskien kuitenkin lähes puolet turvallisempaa kuin se on kaupungin muilla kerrostaloalueilla. Tuloksen tulkinta on, että katu on turvallisempi säilytyspaikkana perinteisessä tiiviissä, umpikorttelisessa kaupunkikeskustassa kuin keskustan ulkopuolisilla asuinalueilla. Siten *kaupunkikeskustan ja sen katuelämän elävöittäminen* voisi toimia autoihinkin kohdistuvien rikosten ehkäisemisessä. Sitä on kaupunkikeskustan rikollisuuden ehkäisemiseksi muutenkin ehdotettu.

Kaupunkikeskustan ulkopuolisilla kerrostaloalueilla kadunvarsipaikoituksen turvattomuus lienee osin yhteydessä siihen, että näillä alueilla usein asuu myös suhteellisen paljon mahdollisia rikoksentekejiä. Osaselytys on kuitenkin lähiökaturien autoituminen yöksi. Se on yhteydessä tällaisten asuinalueiden yksikäyttöisyyteen rakennettuna ympäristönä.

Tutkimus osoittaisi tarpeelliseksi täsmällisemmin selvittää eri luonteisia kaupunki- ja katualueita ja autojen säilytyksen turvallisuutta niillä. Esimerkiksi Tanskassa on rakennettu uusia esikaupunkialueita, joiden suunnittelussa nimenomaisesti on pyritty edistämään vähärikoksisuutta ja turvallisuutta. Niissä on pidetty katu mahdollisena ja suositettavanaakin auton säilytysympäristönä (ainakin pysäköintikenttiä parempana). Tällöin kuitenkin on rakennusten sijoittelulla, ikkunoiden suuntauksella ja eri tavoin kadun intensiivistä käyttöä edistämällä luotu katutilan valvottavuutta sekä muutoinkin pyritty edistämään asuinalueen yhteisöllisyyttä (ks. Rakennettu ympäristö, rikollisuus ja turvattomuus 1995).

## KESKITTYMÄT?

Tutkimuksen johtoryhmälle laskettiin poliisin tietoon tulleet autoihin kohdistuneet rikokset pääkaupunkiseudun kaupunginosittain. Pysäköityjen autojen lukumääristä ei vastaavalla alueella ole kuitenkaan saatavissa tietoja. Siksi tuloksia ei raportissa eikä tässäkään käsitellä. Lukumäärät kuitenkin viittaisivat siihen, että kaupunginosien välillä on olennaisia eroja ja että *saattaisi löytyä eräitä selviä rikoskeskittymiä*. Jyrkkä alueellinen keskittyminen on tyypillistä useille rikoslajeille. Jos näin on, tällaiset *yksittäiset ympäristöt olisi syytä ottaa erityistarkasteluun* ja harkita rikosten ehkäisytoimia niillä. Toimet voisivat merkitä

- paikoitusympäristön fyysistä muuttamista (valaistus, aidat, portit jne.)
- vartiointia (sekä USA:sta että Englannista löytyy tutkimukset, joiden mukaan vartioinnilla ja valvonnalla voidaan autoihin kohdistuvia rikoksia vähentää olennaisesti, ks. Ahlström ja Ahlberg 1994) tai
- autoilijoiden itsensä parantamaa suojausta.

Muutamiin kohteisiin suunnatut toimet saattaisivat näkyä koko pääkaupunkiseudun autoihin kohdistuvien rikosten vähentymisenä.

Huomattava osa, lähes kolmannes, VTT:n kyselyssä ilmoitetuista rikoksista oli tapahtunut muualla kuin kodin tai työpaikan säilytyspaikalla. Näistä 40 % oli tapahtunut kadulla, usein auton ollessa pysäköitynä lyhyeksi ajaksi kaupassa tai kioskillä käynnin vuoksi. Myös hotellien pysäköintialueet, jopa hallit, ja huoltoasemien ja korjaamoiden piha-alueet olivat tavallisia rikospaikkoja. Edellä on mainittu autoihin kohdistuvien rikosten runsaudesta mm. lentokenttien ja sairaala-alueiden pysäköinti-alueilla ja pysäköintihalleissa.

Olkoonkin, että pysäköintikertaa kohti laskettu riski ei näissä olisi suurempi kuin vaikka kadunvarsipaikoituksessa, ympäristöt ovat otollisia kohteita parantaa autojen säilytysturvallisuutta. – Ainakin osassa näistä tilanteista pysäköinnin voidaan maksullisuutensa tai muun syyn vuoksi katsoa synnyttävän erityisen vastuun säilytysturvallisuudesta pysäköinnin järjestäjälle. Tällainen palvelu voi olla kaupallisestikin perusteltua (tunnetuna esimerkkinä järjestää massapysäköinti turvallisesti on Disney World, ks. Shearing ja Stenning 1992). Vaasassa työllistettiin 20 nuorta vuonna 1989 kaupungin venesatamaan veneiden ja pysäköityjen autojen vartiointiin. Sekä veneisiin että autoihin kohdistuneet rikokset vähentyivät julkisuudessa esitettyjen tietojen mukaan olennaisesti.

Todennäköinen tulevaisuuden ongelma, ellei pysäköintiturvallisuudesta kanneta huolta, on *liityntäpysäköinnin* alueet. Ne monessa mielessä

rinnastuvat lentokenttien tai hallien pysäköintiin, jollaiset em. tutkimuksissa on havaittu rikoskeskittymiksi.

## KÄYTTÖTIHEYS EI VAIKUTA

VTT:n tutkimuksen mukaan auton käyttötiheys ei vaikuta rikosriskiin. Etukäteisarvaus olisi ollut, että pitkiä aikoja seisovat autot olisivat erityisesti rikosten kohteena. Esim. amerikkalaistutkimus on korostanut, että rikoksen kohteeksi joutuvassa autossa on jotakin, joka antaa "sysäyksen" (vähän vahingoitettu auto tuhoetaan nopeasti kokonaan, Zimbardo 1973). Auton käyttämättömyys voisi olla tällainen sysäys. Toiseksi voisi olettaa, että autovarkaat oppivat tuntemaan pitkään samoilla paikoilla seisovat autot.

Ilmeisesti intensiivisestikin käytetty auto on niin säännöllisesti kodin normaalilla pysäköintipaikalla, ettei käyttötiheydellä ole vaikutusta varkaiden mielessä olevaan karttaan mahdollisista rikoskohteista. Toiseksi saattaa olla, että viikoiksi pysäköidyn auton paikka valitaan huolellisemmin ja vastaavasti tiheään käytetty auto pysäköidään useammin myös korkean rikosriskin ympäristössä. – Kyselyn mukaan neljä viidestä autoilijasta väitti rikoksen mahdollisuuden vaikuttavan auton pysäköintipaikan valintaan, kun huomiotta jätetään vastaajat, jotka mielestään eivät voi valita säilytyspaikkaa (noin viidennes).

Tulos ei ole rikosensorjunnan kannalta merkityksetön. Onhan auton omistajan hyvä tietää, että rikosriski on riippumaton siitä, käyttääkö hän autoa päivittäiseen työmatkaliikenteeseen vai antaako sen seisoa pitempiä aikoja.

## MERKIT JA MALLIT

VTT:n tutkimuksen toinen rikosensorjunnan kannalta tärkeä kysymyksenasettelu koski autojen merkki- ja mallikohtaisia riskejä. Tätä on tutkittu aikaisemminkin useissa maissa. Suomessakin on seurattu, mitkä ovat olleet yleisimmin rikosten kohteena olleet automerkit. Aikaisempiin tutkimuksiin nähden uutta oli, että tässä tutkimuksessa pyrittiin samalla ottamaan huomioon pysäköintiympäristöjen rikosriskin ero.

Tulosten mukaan vanhempien vuosimallien riski joutua rikoksen kohteeksi on 2–3-kertainen uusimpiin verrattuna, kun säilytyspaikkojen ero rikosriskissä on otettu huomioon. Osaksi tämä johtuu tekniikasta:

lukkojen haitat ovat vanhoissa autoissa kuluneet; uusissa autoissa on parempaa suojaustekniikkaa. Osaksi siinä on kysymys varkaiden merkkiuskollisuutena ilmenevästä taito-tiedosta: tarvitaan aikaa, että taito-tieto merkkiin/malliin tunkeutumisen ja sen käyttöönoton tekniikasta on levinnyt ja tarvitaan aikaa, että kyseinen merkki/malli on yleistynyt. Lisäksi vasta vanhempien mallien osilla on kysyntää varaosiksi.

Tulos on tärkeä autojen omistajien kannalta. Kertoohan se, että erityisesti *vanhempien mallien omistajien kannattaisi harkita toimia säilytysturvallisuuden parantamiseksi*.

Autojen *merkkikohtaiset riskierot ovat tämänkin tutkimuksen mukaan huomattavia*. Esimerkiksi Opel Kadetteista varastetaan vuodessa kolme sadasta pääkaupunkiseudulla, kun taas Citroenin kaikkien mallien riski jää alle yhteen sadasta ja mallien CX ja XM riski tulla varastetuksi on olematon. Kolme sadasta merkitsee, että lähes joka toinen kyseisen automerkin autoista tulisi pääkaupunkiseudulla kerran varastetuksi sen käyttöikänä. Tutkimuksen liitetaulukkona esitetystä luettelosta löytyy lukuisia tavallisia-kin automerkkejä, joiden riski on tästä vain kymmenesosa tai sitäkin pienempi.

Olkoon, että jonkin merkin korkea käyttövarkausriski johtuu siitä, että varkaat varastavat autoja, joita osaavat (vaikka muutkin voisivat olla teknisesti yhtä helppoja), ja että jotkin automerkit ovat yksinkertaisesti varkaiden keskuudessa halutumpia, merkkikohtaisten riskien huomattavat erot ovat rikoksantorjuntamielessä useassakin suhteessa tärkeitä. Erot näyttäisivät lisäksi muutamain poikkeuksin vastaavan ulkomaisissa tutkimuksissa havaittuja. Kussakin maassa korostuvat kalliimpien ja harvinaisimpien autojen ohella nimenomaan maan tavallisimmat merkit.

*Teknis-taloudellisesti autojen rikossuojaus on ratkaistu* (Southall ja Ekblom 1985). Autoja, joihin on asennettu elektroninen ajonestojärjestelmä, ei varasteta. Kysymys on ainoastaan siitä, että autojen valmistajat ottavat käyttöön tätä tekniikkaa. Suhteessa rikoksentekijöiden taito-tietoihin ja eri merkkien haluttavuuteen markkinoilla olevien autojen valtaosan suojaus on huomattavan puutteellista.

Autojen rakenteellisen suojauksen yleinen parantuminen edellyttää kuitenkin kansainvälistä normistoa. Se vaikuttaa vasta ajoneuvokannan uudistuttua. Kehitystä voivat kuitenkin vauhdittaa esim. kuluttajien odotukset.



## MERKKIKOHTAISET EROT ON KULUTTAJANSUOJA-KYSYMYKSIÄ

Merkkikohtaiset riskierot voidaan nähdä kuluttajansuojakysymyksenä. VTT:n tutkimuksen liitetaulukko osoittaa niin merkittäviä eroja ominaisuuksiltaan ja hintaluokaltaan samanlaisten autojen välillä, että *kuluttajilla pitää olla oikeus saada tietää niistä*. Tiedon luulisi voivan vaikuttaa ostopäätöksiin.

Esimerkiksi Ruotsissa näitä riskilaskelmia on julkistettu. Eräiden merkkien maahantuojat ovat sitten viipymättä huolehtineet, että Ruotsin markkinoille tulevissa malleissa on parannettu suojaus (mikä on heti poistanut kyseisen merkin varkauslistojen kärjestä; Golf GTI:n uudet mallit, joihin asennettiin elektroninen ajonestojärjestelmä, ks. Ahlström ja Ahlberg 1994). – On odotettavissa, että merkkikohtaisten riskitietojen julkistaminen herättää myös arvostelua laskentatavoista (esimerkiksi merkien sijoitus voi muuttua, kun samalla otetaan huomioon vuosimalli) ja erilaisia selittelyjä. Se ei vähennä tietojen julkistamisen tarvetta.

Tieto merkkikohtaisista riskeistä auttaa ajoneuvon omistajia harkitsemaan suojausstrategiaa – vakuutusstrategiaakin. Ratin ja polkimien väliin kiinnitettävän tangon hankinta voi olla kymmenkertaisesti perustellumpi jonkin merkin omistajalle kuin toisen. Sama koskee vakuutuksia. VTT:n tutkimuksen liitetaulukkojen perusteella näyttäisi, että vapaaehtoisten autovakuutusten hankinnassa ei juuri ollenkaan ole otettu huomioon vakuutus-suojan tarvetta (sama on havaittu muidenkin rikosten yhteydessä; esimerkiksi liikkeet suojautuvat kaavamaisesti, rikosriskeistä riippumatta).

Kuluttajilla pitäisi olla oikeus saada *riskeihin nähden nykyistä eriytyneemmin porrastettu vakuutusurva*. Tämä on toteutettu maissa, joissa autovarkauksia on enemmän kuin meillä, ja kehitys näyttäisi kulkevan tähän suuntaan Suomessakin. Vakuutusurvan porrastuksella (vakuutusmaksut, omavastuu) voidaan edistää tehokkaaksi osoittautuneen suojaustekniikan käyttöönottoa.

## RIKOLLISUUDEN SIIRTYMINEN

Autojen säilytysturvallisuuden parantaminen pysäköintiä tai rakenteellista suojausta kehittämällä nostaa esiin kysymyksen ehkäistyjen rikosten mahdollisesta korvautumisesta toisaalla. Tätä (nk. *displacement*-) ongelmaa on tutkittu sekä muun rikollisuuden että autovarkauksienkin yhteydessä. Tulosten mukaan pääsääntö on, että jossakin *ehkäistyt rikokset eivät ai-*

*nakaan välittömästi ja täysin määrin siirry muualle.* On eräitä näyttäviä esimerkkejä, kuinka jokin rikollisuuden laji on sen tekemistä teknisesti vaikeuttamalla saatu lähes kokonaan häviämään ilman, että missään oltiin voitu havaita korvaavaa rikollisuutta (sekkipetoksista, ks. Knutsson ja Kühlnhorn 1980). Toisaalta ohjauslukon käyttöönotto Englannissa ja Walesissa siirsi autovarkaudet vanhempiin malleihin (toisin kuin Saksassa, jossa laki edellytti ohjauslukkojen asentamista vanhoihin malleihin ja jossa autovarkaudet vähentyivät alle kolmannekseen, Clarke 1992).

On ilmeistä, että ongelman merkitys vaihtelee erityyppisissä autoihin kohdistuvissa rikoksissa. Sen voidaan olettaa olevan suurempi kysymyksen ollessa huumausaineiden käytön rahoittamiseksi tehdyistä autovarkauksista tai varkauksista autoista kuin kysymyksen ollessa huviajelusta tai ilkeistä. Jälkimmäisissä otollisella tilaisuudella on olennaisesti suurempi merkitys. Ellei se tule eteen, ei rikosta muuallakaan tapahdu. Huviajelulle lähtevien tiedetään kyllä jollakin tavoin päättävän sen erikseen, mutta tutkimusta helsinkiläisautovarkaiden keskuudessa tehnyt on luonnehtinut näiden nuorten toiminnan niin lyhytjänteiseksi, että rikoksen tekemistä jonkin verran vaikeuttamalla se ehkäistäisiin (Sarmaja, suullinen tiedonanto). Rikospäätöksen autojen vahingoittamisesta voidaan olettaa syntyvän spontaanisti: Vahingoitettavia autoja ei lähdetä etsimään eikä päätös synny valvotulla kadulla.

Siten voidaan pitää todennäköisenä, että autoihin kohdistuvien rikosten ehkäisy pysäköintiturvallisuuksi parantamalla johtaa jossakin määrin korvautuviin rikoksiin ja että tämä riippuu toisaalta kyseisen rikoksen luonteesta, toisaalta käytetystä ehkäisytoimesta. Hyvin varkaus-suojattu yksittäinen auto riskialttiissa pysäköintiympäristössä jäänee koskematta, mutta varas valitsee mahdollisesti toisen samanmerkkisen. Jos erityisen riskialtista ympäristöä kohennetaan, siirtymää ei ehkä tapahdu, ellei mahdollisten rikoksentekijöiden arkisessa elämänpiirissä ole toista yhtä otollista rikoksentekoympäristöä.

Autojen säilytysturvallisuuden parantaminen yleensä – joko pysäköintiympäristöjä muuttamalla taikka autojen rakenteellista suojausta kehittämällä – johtaisi todennäköisesti rikollisuuden vähentymiseen ilman korvaavaa rikollisuutta lukuun ottamatta taloudellisen hyödyn tavoittelemiseksi tehtyjä varkauksia, joiden ainakin jossakin määrin voi odottaa korvautuvan muilla rikoksilla.

Pysäköintiympäristön parantaminen valvottavuutta tai valvontaa lisäämällä (parantamalla näköyhteyttä tai valaistusta) tai sen järjestäminen hoidetun ja valvotun vaikutelman antavaksi ehkäisee periaatteessa kaikkia autoihin kohdistuvia rikoksia (ja muitakin rikoksia tällä pysäköintialueella).

Sen sijaan ajonestolaitteet ehkäisevät lähtökohtaisesti vain auton luvattoman käyttöönoton. – Tosin tutkimus on osoittanut, että rikoksantorjuntatoimilla voidaan ehkäistä rikoksia laajemminkin kuin pelkästään toteutetussa kohteessa tai pelkästään sitä rikollisuutta, johon se on suunnattu. Saattaa olla, että esimerkiksi ratin ja poljinten välinen tanko kertoo mahdolliselle rikoksenteijälle omistajan huolehtivan säilytysturvallisuudesta muutenkin. Silloin se ehkäisee myös varkauksia autosta ja ilkivaltaa.

Ei ole oletettavaa, että ehkäistyt ilkivaltaiset vahingonteot siirtyisivät autovarkauksiksi taikka huviajelu autoista varastamiseksi. Jos autoihin kohdistuvia rikoksia ehkäistään pääkaupunkiseudulla, ne eivät korvaudu rikoksilla Pohjois-Suomen kaupungeissa.

Siirtymismahdollisuudesta on lisäksi todettava, että auton omistajan kannalta on luonnollisesti tärkeintä, että hänen autoaan ei varasteta tai että hänen taloyhtiönsä pysäköintipaikka on turvallinen.

Pitemmän ajanjakson kuluessa kehittyä uusia tapoja tehdä rikoksia. Siitä huolimatta lyhyemmän ajanjakson kuluessa kannattaa kiinnittää *huomiota autovarkaiden merkkiuskollisuuteen*: muutaman automerkin säilytysturvallisuuden parantaminen vähentäisi ainakin joksikin aikaa näkyvästi autovarkauksien koko määrää. Ikävä kyllä myös taito-tieto uusista, suojausmenetelmät tyhjiksi tekevistä rikoksenteon tekniikoista karttuu. Ruotsissa haastatelluista autovarkaista enemmistö ilmoitti välttävänsä varkaushälyttimillä varustettuja autoja, mutta viidenneksestä hälytin ei ole mikään este. Sen vaimentamistekniikka oli jo osalle autovarkaista tuttua.

## VARASTETUT TAVARAT JA MARKKINAT

Autosta varastetuista esineistä kolmannes on ollut autoradioita tai matkapuhelimia. Nämä saattavat kuulua varkauskohteisiin, joiden vuoksi autoon on tunkeuduttu. Autoista varastamisen ja autojen varastamisenkin ehkäisemiseksi olisi siksi tärkeä seurata, mitä omaisuutta varastetaan ja pohtia keinoja näiden omaisuusryhmien varkauksien ehkäisemiseksi. Harkittavaksi tulee useita tekniikoita, joilla auton varusteiden tai osien jälleenmyyntikelpoisuutta voidaan vähentää. Esimerkkinä voidaan mainita radioiden ja puhelinten käyttäjäkoodaus. Auton osien ja varusteiden kiinnitystekniikkaa voidaan kehittää sellaiseksi, että irrottaminen hankaloituu taikka ei onnistu osaa vahingoittamatta.

Autonosien ja varusteiden anastaminen edellyttää varastettujen tavaroiden markkinoita, jotta tekijä voisi realisoida rikoksen hyödyn. Näiden rikosten ehkäisyssä tulevat siten kysymykseen *sekä toimet, joilla*

*yleensä ehkäistään varastettujen tavaroiden markkinoiden kehittymistä, että erityisesti autonomien ja varusteiden laittomiin markkinoihin suunnatut toimet.* Hyvin ja luotettavasti organisoidut edullisten purkuosien lailliset markkinat ehkäisevät varastettujen autonomien ja varusteiden markkinoiden kehitystä.

YK:n 9. kriminaalipoliittisessa maailmankongressissa hyväksyttiin varastettujen autojen kansainvälisten markkinoiden ehkäisemistä koskeva suositus. Se edellyttää valtioilta sellaisia järjestelyjä kuin että ulkomailta ostetun käytetyn auton rekisteröinnin yhteydessä rekisteriviranomaisen olisi tarkistettava, ettei autoa ollut ilmoitettu lähtömaassa varastetuksi.

## TOISTUVASTI UHRIKSI JOUTUNEET

VTT:n tutkimuksen kiinnostavia viitteitä jatkotutkimuksiin ovat moninkertaiset uhrit. Noin kolmannes kyselyssä vuoden aikana tapahtuneiksi ilmoitetuista rikoksista kohdistui autonomistajiin, jotka vuoden sisällä olivat joutuneet toistuvasti tai useammin rikoksen kohteeksi. Kasautuvaa uhriksi joutumista on havaittu muissakin rikoksissa. Esimerkiksi asuntomurtojen ehkäisyssä on sovellettu menestyksellä strategiaa, jossa kohteeksi on otettu lyhyen ajan sisällä useamman kerran murtaudutut asunnot (Tackling Crime 1989). Vastaavasti voitaisiin pyrkiä kehittämään *autorikosten toistuvaa uhriksi joutumista koskevan tiedon pohjalta toimintamallia*, jonka tavoitteena erityisesti olisi ehkäistä uhriksijoutumisen nopea uusiutuminen. Tämä olisi paitsi oikeudenmukaista (on kohtuutonta, että sama verraten harvinainen tapaus kohtaa samaa henkilöä tiheään) myös tehokas keino paikantaa ne autorikoksiin altistumisen piirteet, joihin ilmeisesti kannattaisi erityisesti pyrkiä vaikuttamaan. Graham Farrell mainitsee autorikokset yhtenä kohteena, jossa hän uskoisi toistuvaa uhriksijoutumista ehkäisevän strategian osoittautuvan tulokselliseksi (Farrell 1995).

## USEIDEN KEINOJEN YHDISTÄMINEN

Autoihin kohdistuvien rikosten ehkäisemiseksi ei ole vain yhtä ratkaisua. Tässä käsitellyt ja käsittelemättömät eivät välttämättä ole vaihtoehtoisia ja kilpaile keskenään. Autojen teknisen suojauksen parantaminen ei poista tarvetta parantaa pysäköinnin turvallisuutta. Varastettujen autojen jäljittämissä kehitettävät laitteet eivät poista tarvetta pysäköintiturvallisuuden parantamiseen tai luvattoman tunkeutumisen vaikeuttamiseen.

Eri menetelmillä on omat rajoituksensa. Esimerkiksi varastettujen autojen jäljittämiseksi kehitetyt laitteet ovat tärkeä keino ehkäistä rikoksia, joissa auto varastetaan myytäväksi, vietäväksi maasta, hajotettavaksi tai muuten pidettäväksi pitemmän aikaa. Nämä ovat taloudellisesti merkittävimmät autoihin kohdistuvat rikokset. Niitä kuitenkin on vain pieni osa. Ruotsalaistietojen mukaan yhdeksän kymmenestä autosta otetaan ajaksi, jolloin omistaja ei ehdi havaita rikosta. Katoamisilmoituksen jälkeen aktivoitavien paikantamislaitteiden ei voi olettaa vaikuttavan juurikaan tähän autovarkauksien enemmistöön.

Tehokkain ja taloudellisesti kannattavin toimintapolitiikka autoihin kohdistuvien rikosten ehkäisyssä muodostuu *eri menetelmien yhdistämisestä*.

## AUTOJEN SÄILYTYSTURVALLISUUDEN PARANTAMISEEN ON SYYTÄ PANOSTAA

VTT:n tutkimuksen mukaan autoihin kohdistuvien rikosten keskimääräinen vahinko on varsin pieni, alle 1 000 markkaa. Tällainen rikos sattuu auton omistajan kohdalle keskimäärin joka kymmenes vuosi (uhritutkimuksen mukaan 10 prosenttia autoilijoista joutuu vuosittain tällaisen rikoksen kohteeksi, Aromaa ja Heiskanen 1992). Näin laskien ongelma näyttää taloudellisesti vähäpätöiseltä auton käyttökustannuksiin nähden.

Rikosten lukuisuus ja joidenkin rikosten huomattavat taloudelliset vahingot (esim. yli 3 000 kateisiin jäänyttä autoa) nostavat autoihin kohdistuvista rikoksista aiheutuvat kokonaisvahingot useisiin satoihin miljooniin. Vuonna 1991 vakuutusyhtiöt maksoivat autovarkausvahingoista vakuutuskorvauksia 160 miljoonaa markkaa (Mikkonen ym. 1992). Vakuutusyhtiöille ilmoittamatta jätetyt rikokset nostavat kokonaisvahinkoja olennaisesti. Lisäksi tämän rikollisuuden kustannuksina on otettava huomioon mm. onnettomuuskustannukset varastetuilla autoilla ajettaessa (arvioitu noin 200 miljoonaksi markaksi, Mikkonen ym. 1992), sekä kustannukset poliisille, oikeuslaitokselle ja rangaistusjärjestelmälle. Jos otetaan huomioon välillisempiä kustannuksiakin, kysymys voi olla jo miljardiluokan ongelmasta.

Toinen tapa havainnollistaa autoihin kohdistuvien rikosten merkitystä on lähteä uhrien kokemuksista. Autoon kohdistuvan rikoksen noin 10 prosentin riski merkitsee yhtä korkeimmista rikosriskeistä. Uhrihaastattelujen perusteella voidaan sanoa, että yksityishenkilöön kohdistuva rikos kohdistuu todennäköisemmin hänen tai hänen kotitaloutensa autoon kuin muuhun omaisuuteen tai hänen taikka perheenjäsenen fyysiseen koskemat-

tomuuteen. Autovarkaus on todennäköisempi kuin asuntomurto, ja varkaus autosta todennäköisempi kuin varkaus jostakin muusta säilytystilasta. Vuoden 1992 uhritutkimuksessa tiedusteltiin sitäkin, kuinka vakavana haastattelussa ilmoitettuja tapauksia pidettiin. Autovarkaus arvioitiin vakavammaksi kuin asuntomurto (auto yleensä onkin asunnon jälkeen arvokkain omaisuus, ja asuntomurrossa menetetään yleensä vain irtaimistoa, jonka arvo jää kauas auton arvosta), ja olennaisesti vakavammaksi kuin ryöstö (vaikka ryöstö on rikosoikeudellisesti määritelty paljon vakavammaksi rikokseksi) (ks. Aromaa ja Heiskanen 1992).

Ihmiset kokevat autoihin kohdistuvat rikokset keskeiseksi rikollisuusuuhkaksi. Huoli autojen säilytysturvallisuudesta on merkittävä rikoksenpelon aihe.

Riippumatta, pidetäänkö ensisijaisesti silmällä rikosten taloudellisia vahinkoja, vaikutuksia liikenneturvallisuuteen vai kansalaisten huolta rikollisuudesta, autojen säilytysturvallisuuden parantamiseen on syytä panostaa.

## LÄHTEET

- Ahlström, Per Olof ja Ahlberg, Jan: Bilbrottslighet och brottsprevention. Brottsförebyggande rådet. BRÅ PM 1994:2
- Aromaa, Kauko ja Heiskanen, Markku: Rikosten uhrit 1992. Kansainvälisen uhritutkimuksen ennakkotietoja Suomesta. Oikeuspoliittisen tutkimuslaitoksen tutkimustiedonantoja 1. 1992
- Atkins, S, Husain, S ja Storey, A: The Influence of Street Lighting on Crime and Fear of Crime. Crime Prevention Unit Paper No. 28. London: Home Office 1991
- Beilinson, Leif, Kulmala, Pekka ja Mäkinen, Tapani: Autoihin kohdistuvat rikokset – rikosriskiin vaikuttavia tekijöitä. VTT yhdyskuntatekniikka. Tutkimusraportti 270/1995
- Brantingham, P.J ja Brantingham, P.L (toim.): Environmental Criminology. Prospect Heights, IL 1990
- Brottsutvecklingen 1991. Brottsförebyggande rådet. BRÅ-rapport 1992:2
- Clarke, R (toim.): Situational Crime Prevention. Successful Case Studies. New York 1992
- Farrell, G: Preventing Repeat Victimization. Teoksessa Tonry, M ja Farrington, D.P (toim.): Building a Safer Society. Strategic Approaches to Crime Prevention. Crime and Justice Vol 19. Chicago 1995
- Felson, Marcus: Crime and Everyday Life. Insights and Implications for Society. USA 1994
- Flemming, R ja Burrows, J: The Case for Lighting as a Means of Preventing Crime. Home Office Research and Planning Unit 1987
- Knutsson, Johannes ja Kühlnhorn, Eckart: När checkbedrägerierna försvann. Brottsförebyggande rådet. BRÅ-rapport 1980:4
- Lappi-Seppälä, Tapio: Miksi rikosoikeus. Teoksessa Hirvonen, Ari (toim.): Kohti 2000-luvun rikosoikeutta. Helsingin yliopiston rikos- ja prosessioikeuden laitoksen julkaisuja A:8. Helsinki 1994
- Mikkonen, Valde ym: Autovarkaus ja luvaton käyttö. Muistio liikenneturvallisuusasiain neuvottelukunnalle 10.3.1992
- Painter, K: Lighting and Crime Prevention: The Edmonton Project. London: Middlesex Polytechnic 1988
- Rakennettu ympäristö, rikollisuus ja turvattomuus. Ympäristöministeriö, Yhdyskuntasuunnittelu- ja rakennustutkimuksen neuvottelukunta. Julkaisu 1/1995 (yhdessä rikosentorjunnan neuvottelukunnan kanssa)
- Riktad polisinsats i Akalla. Ei painopaikkaa eikä -vuotta

- Riktad polisinsats på Arlanda. Stockholm 1989
- Shearing, C ja Stenning, P: From the Panopticon to Disney World: The development of discipline. Teoksessa Clarke, R (toim.): Situational crime prevention: Successful case studies. New York 1992
- Smith, Lorna J.F: Crime in Hospitals: diagnosis and prevention. Crime Prevention Unit Paper No. 7. London: Home Office 1987
- Southall, D ja Ekblom, P: Designing for Car Security: towards a crime free car. Crime Prevention Unit Paper No. 4. London: Home Office 1985
- Tackling Crime. Home Office. London 1989
- Teknisk forebyggelse af vold og hærværk (Dansk ingenio,/rforenings anvisning for...). DS-rekommendation DS/R 470. Ko./benhavn 1990
- Tilley, N: Understanding Car Parks, Crime and CCTV: Evaluation Lessons from Safer Cities. Crime Prevention Unit Paper No. 42. London: Home Office 1993
- Varjopuoli-työryhmä: Se onnistuu sittenkin! Raportti varjopuoli-työryhmän toiminnasta lasten, nuorten ja nuorten perheiden sosiaalisen tilan kohentamiseksi Hangon kaupungissa. Turku 1994
- Virtanen, Katriina: Vaikuttiko lainmuutos? Kriminologinen tutkimuslaitos. M:5. 1970
- YK:n rikosentorjuntastrategioiden käsikirja. Toimista omaisuus- ja katurikollisuuden torjumiseksi. Oikeusministeriön lainvalmisteluosaston julkaisu 5/1992
- Zimbardo, P.G: A field experiment in auto-shaping. Teoksessa Ward, C (toim.): Vandalism. London 1973