

HAASTE

Vaikuttajana Anna-Liisa Tarvainen **s.4**

Liikennerikospolitiikan teesit **s.7**

Rattijuopumus ristivedossa **s.14**

Kiertoliittymä & rikoksentorjunta **s.42**

ASIAANTUNTEVASTI RIKOKSENTORJUNNASTA JA KRIMINAALIPOLITIIKASTA



**Liikenne ja
kriminaalipolitiikka**

4 KRIMINAALIPOLITIIKAN VAIKUTTAJIA
Liikenneturvallisuuden
edunvalvoja
Riikka Kostiainen



Haasteltavana on Liikenneturvan toimitusjohtaja **Anna-Liisa Tarvainen**. Hänen mielestään liikennerikosten ehkäisyssä tarvitaan toimivaa lainsäädäntöä ja sen tueksi uskottavaa valvontaa ja elävää viestintää. Uusi tekniikka tarjoaa liikenneturvallisuustyölle paljon mahdollisuuksia.

7 Liikenneirikospolitiikan teesit: turvallisuus ja oikeusturva
Matti Tolvanen

Liikennepolitiikalla tavoitellaan turvallisempaa liikennettä eli vähemmän kuoleita ja vammautuneita. Tämä tavoite on keskeinen myös rikosoikeudessa. Myös ympäristöhaittojen vähentämisellä on liittymäkohtia rikosoikeuteen. Kolmantena tavoitteena on ihmisten liikkumisoikeuden turvaaminen. Tässäkin rikosoikeus voi olla liikennepolitiikan tukena. Neljäs tavoite, Suomen kansainvälisen kilpailukykyyn turvaaminen, liittyy liikenneirikospolitiikkaan lähinnä työturvallisuuden ja työaikojen valvonnan alueella.

10 Liikenneirikkomukset ja muuttuva rikosoikeus
Risto Tuori

Liikenneirikkomusten seuraamusjärjestelmässä on edelleen epäkohtia. Muutospaineita aiheutuu myös liikenteen kansainvälistymisestä ja EU-rikosoikeudesta.

13 Tieliikennelainsäädäntöä uudistetaan Suomessa
Kimmo Kiiski

Liikenne- ja viestintäministeriön johdolla on käynnistetty syksyllä 2013 tieliikennelainsäädännön uudistamishanke. Lainsäädäntökokonaisuus on paikoitellen vanhentunut. Myös liikenteen seuraamusjärjestelmää on tarkoitus uudistaa.

14 Rattijuopumus politiikan tavoitteiden ristivedossa
Aarne Kinnunen

Suomessa on jatkunut vuosia keskustelua siitä, tulisiko tieliikenteen ns. promille-raja laskea nykyisestä 0,5:stä 0,2 promilleen alkoholia veressä. Alkoholin käyttö liikenteessä on monisyisempi ongelma kuin rangaistavan rajan määrittely.

18 Auton menettäminen valtiolle rattijuopumuksen seuraamuksena
Pekka Viljanen

Yksi tuomio riittää opetuksiksi monelle rattijuopumukseen syyllistyneelle. Toisaalta uusijoidenkin määrä on suuri, samoin ajokiellon rikkojien. Lisätehoa uusintarikollisuuden estämiseen tuo menettämisseuraamus.

20 Liikenneirikos ja rangaistus
Mika Sutela

Onko humalassa ajaminen rangaistuskäytännön valossa moitittavampaa kuin liikenneturvallisuuden vaarantaminen?

22 Rattijuopumukseen tehostettua puuttumista puheen keinoin
Tuula Kekki

Tie selväksi -toimintamalli tarjoaa alle 25-vuotiaille rattijuopumuksesta kiinnijääneille tukea ja ohjausta matalan kynnyksen ja nopean puuttumisen periaatteilla. Poliisi ja sosiaali- ja terveystoimi tekevät yhteistyötä päihdeongelmien ehkäisemiseksi ja liikenneturvallisuuden parantamiseksi mini-interventio keinoin.

24 Lääkärin rooli kasvamassa liikenneturvallisuustyössä
Riikka Kostiainen

Liikennelääketieteen professori **Timo Tervo** toivoo lääkäreiden puuttuvan rohkeammin ajokykyyn. Ajoterveysvalvontaan tarvitaan lisää velvoittavuutta ja tueksi ilmoitusrekisteriä. Myös lääkärin koulutusta ajoterveysasioissa pitäisi lisätä.

26 Liikenteen turvallisuustyössä Suomessa ja Ruotsissa eroja
Marita Löytty

Eurooppalaisessa vertailussa Suomi on tieliikenneturvallisuuden keskikastissa kuolemien suhteellisella määrällä mitattuna. Ruotsi sen sijaan on tällä perusteella edelleen Euroopan turvallisim maa.

28 Liikennevahinkolautakunta yhtenäistää korvauskäytäntöä
Kyösti Viherrmaa

Liikennevahinkolautakunta antaa yleisluontoisia soveltamisohjeita ja yksittäisissä korvausasioissa lausuntoja.

30 Sakkojen vastavuoroinen tunnustaminen EU:ssa
Sakari Haataja

Tieliikenneirikkomukset muodostavat suurimman osan niistä taloudellisista seuraamuksista, joita jäsenmaiden kesken tunnustetaan ja pannaan täytäntöön. Yhteistyö eri jäsen maiden kanssa on lähtenyt käyntiin vaihtelevasti.

32 Joukkoliikenteen turvallisuus on tunnetta ja tekoja
Kai Kalmari

Käytännössä jokaisella on käsitys joukkoliikenteen turvallisuudesta, ja käsitys vaikuttaa julkisen liikenteen käyttöön. Helsingin seudulla joukkoliikenteen turvallisuutta on kehitetty pitkäjänteisesti.

35 Fyysinen ympäristö tarjoaa hyvät tai huonot kehukset
Regina Järg-Tärno

Kirjoituksen on koottu esimerkkejä ja nettiin kokeja asukkaiden osallistumistavoista ympäristönsä suunnitteluun ja rikosentorijuntanäkökulman ottamisesta huomioon kaupunkisuunnittelussa.

38 Euroopan rikokset selvitetty
Markku Heiskanen & Elina Kervinen

Artikkelissa tarkastellaan henkirikoksia, pahoinpitelyitä ja raiskauksia sekä niiden rangaistuksia Suomessa, Ruotsissa, Virossa ja Euroopassa.

40 KRIMINOLOGIA
Matti Laine: Tiedettä vai ideologiaa

42 RIKOSSENTORJUNTA
Jukka-Pekka Takala: Kiertoliittymä, rikosten tilannetorjunta ja rikosten sosiaalinen ehkäiseminen

44 AJASSA

47 JULKAISUJA

HAASTE

ASiantuntevasti
rikoksentorjunnasta
ja kriminaalipolitiikasta

Julkaisijat

Oikeusministeriö
Rikoksentorjuntaneuvosto

Päätoimittaja

Juha Kääriäinen
Poliisiammattikorkeakoulu

Toimitussihteeri

Riikka Kostiainen

Yhteystiedot

Osoite: Mannerheimintie 4,
PL 25, 00023 Valtioneuvosto
Puhelin: 02951 50252
Sähköposti: haaste@om.fi
Internet: www.haaste.om.fi

Toimitusneuvosto

Sakari Melander (pj.)
Helsingin yliopisto
Janne Kivivuori (varapj.)
Oikeuspoliittinen tutkimuslaitos
Päivi Honkatukia
Tampereen yliopisto
Aarne Kinnunen
Oikeusministeriö
Ulla Knuuti
Rikosseuraamuslaitos
Jaana Koivukangas
Rikosuhripäivystys
Juha Kreuz
Päivölän opisto
Robin Lardot
Keskusrikospoliisi
Leena Metsäpelto
Valtakunnansyyttäjänvirasto
Marjo-Riitta Pihlajamäki
Turun kaupunki
Olli Salin
Helsingin kaupunki
Jukka-Pekka Takala
Rikoksentorjuntaneuvosto

Taitto

Riikka Kostiainen

Kansikuva

Rodeoimages MF

Tilauhint

Vuosikerta 25 euroa + alv. 10%
Irttonumero 6,50 euroa

Tilaukset ja osoitteenmuutokset

Sähköposti: haaste@om.fi
Lomakkeet: www.haaste.om.fi

Painopaikka

Kirjapaino Uusimaa, Porvoo

14. vuosikerta
Ilmestyy neljä kertaa vuodessa.
ISSN 1458-0314 (Painettu)
ISSN 1458-2759 (Verkkojulkaisu)

Lehden kirjoitukset ovat kirjoittajiensa kannanottoja.

P Ä Ä K I R J O I T U S

■ JUHA KÄÄRIÄINEN

Tieliikenteen turvallisuudessa on parannettavaa

Tieliikenteessä kuolee Suomessa vuosittain noin 250–300 henkilöä. Vaikka liikennekuolemien määrät ovat olleet laskussa samalla kun liikennesuoritteet ovat kasvaneet, meillä on silti paljon parannettavaa. Voi sanoa, että eurooppalaisessa vertailussa olemme liikenneturvallisuuden keskivertomaa ja huomattavasti jäljessä muita Pohjoismaita, erityisesti Ruotsia. Kuten **Marita Löytty** tämän lehden sivuilla toteaa, Ruotsissa on tehty jo pitkään liikenneturvallisuustyötä, joka perustuu ns. nollavisioajatteluun: yksikään kuolema ei ole hyväksyttävä. Siksi Ruotsissa on vakavasti paneuduttu koko liikennejärjestelmän suunnitteluun niin, että kantavana periaatteena on tienkäyttäjien turvallisuus ja erityisesti vakavien onnettomuuksien välttäminen. Hyvänä esimerkkinä voi mainita naapurimaan panostuksen keskikaiteellisten väylien rakentamiseen, joka on huomattavasti vähentänyt kohtaamisonnettomuuksien määrää korkeiden ajonopeuksien teillä. Toinen esimerkki olkoon joukkoliikenteen suosiminen: joukkoliikenne on turvallisempaa kuin henkilöautoliikenne.

Liikenneturvallisuuden suuri haaste on myös väestön vanheneminen. Liikennelääketieteen professori **Timo Tervo** toteaa haastattelussamme, että Suomenkin teillä liikkuu tulevaisuudessa entistä enemmän väkeä, jolla on ajokykyyn vaikuttavia sairauksia. Tämän vuoksi liikenteen terveysvalvonnan merkitys korostuu huomattavasti tulevina vuosikymmeninä. Tervo toteaa, että meillä on vakavia puutteita liikenteen terveysvalvonnassa. Vaikka lääkäreillä on velvollisuus ilmoittaa poliisille, mikäli henkilö ei täytä ajokortin edellyttämiä terveysvaatimuksia, ilmoitusvelvollisuutta laiminlyödään yleisesti. Tervo ehdottaakin lääkäreille velvollisuutta aina tarkistaa hoitokontakteissa potilaan ajo-oikeus. Lisäksi tarvittaisiin erillinen rekisteri, johon merkittäisiin lääkäreiden tekemät ajoterveysilmoitukset ja jota ylläpitäisi jokin valvova viranomainen.

Liikenne- ja viestintäministeriö on aloittanut viime vuonna hankkeen tieliikenneläin kokonaisuudistukseksi. Yhteiskunnankehitys on monilta osin ajanut nykyisen, vuonna 1981 säädetyin lain ohi. Tavoitteena on, että uutta tieliikennelakia koskevat hallituksen esitykset olisivat valmiina eduskunnan käsiteltäviksi vuoden 2015 lopulla. Hankkeen keskeisenä tavoitteena on liikenneturvallisuuden parantaminen. Kuten professori **Matti Tolvanen** toteaa, liikenteen turvallisuus perustuu keskeisesti muuhun kuin rankaisemiseen mutta samalla säännöillä ja sanktioilla on tärkeä tehtävä: ne luovat liikenteeseen ennakoitavuutta, jota ilman monimuotoinen, vilkas ja turvallinen liikkuminen olisi mahdotonta.

Liikenneturvallisuuden edunvalvoja

Liikenneturvan toimitusjohtaja Anna-Liisa Tarvainen mielestä liikennetrikosten ehkäisyssä tarvitaan toimivaa lainsäädäntöä ja sen tueksi uskottavaa valvontaa ja elävää viestintää. Uusi tekniikka tarjoaa liikenneturvallisuustyölle paljon mahdollisuuksia, mutta myös lainsäädännön pitää pysyä kehityksessä mukana, jotta nämä mahdollisuudet saadaan käyttöön.

Liikenneturvallisuustyössä on monta toimijaa ja roolia. Asennepuolella arvokasta työtä tekee Liikenneturva, joka tänä vuonna täytti 75 vuotta. Sen tehtävänä on vaikuttaa kansalaisten arvoihin, asenteisiin ja liikennekäyttäytymiseen sekä liikenneturvallisuustietouden ja turvallisuuden arvostuksen lisäämiseen yhteiskunnassa. Järjestöllä on 57 jäsenyhteisöä ympäri maata. Toimitusjohtaja Anna-Liisa Tarvainen kuvaa Liikenneturvan roolia sillanrakentajaksi kansalaisten ja viranomaisten välillä.

– Perustelemme kansalaisille, miksi esimerkiksi lainsäädäntö ja seuraamukset ovat tärkeitä ja toisaalta olemme myös äänitorvena viranomaisiin päin, jotta kansa-

laiset, mukaan lukien lapset ja iäkkäät, tulevat kuulluksi. Hyvätkin lait tarvitsevat puolestapuhujia, perustelijoita ja selittäjiä.

Erityisen tärkeää toiminnassa on viestinnällä vaikuttaminen, sekä kampanjointi että ajankohtaisviestintä. Tarvainen mukaan tulisi valtavasti kyselyitä, jos Liikenneturva ei joskus tiedottaisi vaikka hiihtolomakauden alusta tai nastarenkaiden vaihtamistarpeesta. Järjestöllä on jatkuvasti myös näkyviä kampanjoita, joista tunnetuin lienee vuosien takaa: ”Jos otat, et aja”. Elävällä viestinnällä paitisi autetaan hahmottamaan ilmiöitä ja niiden seurauksia myös pidetään yhteiskunnassa yllä sosiaalista painetta.

Koulutuspuolella johtaja-

tus on elämänkestävä oppiminen. Tarvainen kertoo, että ideana on tarjota ihmisille täkyjä herkkyyssvaiheisiin, joita ovat mm. lapsen syntyminen perheeseen, koulun aloittaminen, mopovaihe, ajokortin saaminen ja eläköityminen. Kuntia tuetaan kouluttamalla niiden henkilökuntaa neuvoloissa, koulussa, nuorisotoimissa ja iäkkäiden palveluissa.

Liikenneturva on julkisoi-keudellinen yhdistys, joka saa rahoitusta liikennevakuutusmaksuista ja sitä ohjataan liikenne- ja viestintäministeriöstä. Tällä hetkellä lakia Liikenneturvasta ollaan uudistamassa ja ohjaus siirtyy mahdollisesti ministeriöltä Liikenteen turvallisuusvirasto Trafille. Tarvainen pitää kuitenkin ministeriön ohjausta

tärkeänä Liikenneturvan statuksen kannalta.

LIKENNETURVALLISUUTTA TEKNIIKAN KEINOIN

Anna-Liisa Tarvainen kertoo, että niin Suomessa kuin yleisesti Euroopassakin liikenneturvallisuuden keskeiset ongelmat liittyvät päihteisiin, koviin ajonopeuksiin ja turvarusteiden käyttämisen laiminlyöntiin. Liikenneturvallisuuden parantamisen tarvitaan hyvin laajaa ja monipuolista keinovalikoimaa. Hän nostaa niistä päällimmäiseksi uuden älykkään tekniikan.

Ennen kaikkea Tarvainen haluaisi alkolukot huomattavasti nykyistä laajempaan käyttöön rattijuopumukseen syyllistyneille, minkä lainsäädäntö nykyään täysin mah-



Liikenneturvan toimitusjohtaja Anna-Liisa Tarvainen kertoo, että järjestö tarkastelee liikenneturvallisuuksia kaikkien tienkäyttäjien ja kansalaisryhmien näkökulmasta. Viestinnällisessä koulutustyössä on tärkeää olla lähellä ihmisiä.

dollistaa. Laite estää auton käynnistymisen, jos siihen puhaltuu alkoholinhuuruisen henkäyksen; muita päihkeitä se ei tosin tunnista. Alkolukon voi kukin hankkia autoonsa myös vapaaehtoisesti ja lasten ja koululaisten kuljetuksissa ne ovat pakollisia. Tarvaisen mielestä alkolukon käyttöä olisi syytä laajentaa myös muihin taksikyyteihin, sillä kaikki ansaitsevat selväpäisen kuskin.

– Myös ylinopeuksien vähentämisessä voitaisiin käyttää tekniikkaa. Nopeuden rajoittimet ovat raskaassa liikenteessä pakollisia ja samalla lailla muidenkin ajoneuvojen korkeimpia nopeuksia voisi ajatella leikattavan vaikka 150 kilometriin tunnissa. Korkein nopeus Suomen

teillä on 120 ja Euroopassakin vapaiden nopeuksien teitä on enää vähän. Tämä ei tietenkään ratkaise taajamiensa kovia ylinopeuksia, mutta aina joukossa on sellaisia, jotka haluavat kokeilla, kuinka lujaa autolla pääsee, ja siten vaarantavat liikenneturvallisuuksia.

Teknisiä ratkaisuja kaipaa myös turvavyön käytön lisääminen, vaikka siitä säädetty jo 40 vuotta ja askel askeleelta edetty etupenkin asennuspakosta käyttöpakoon kaukoliikenteen linja-autoissa. Liikennevirrassa turvavyön käyttöaste on 90 prosenttia, mutta kuolonkolareissa käyttöaste on ollut selvästi vähäisempi. Muistuttimet ovat luultavasti lisänneet turvavyön käyttöä, mutta edelleen

hyödyllinen olisi sellainen tekninen ratkaisu, että autolla pääsisi esimerkiksi enintään kahtakymppiä, jos turvavyö ei ole kiinni, Tarvainen ideoi.

– Ja auton ”mustia laatoita” voisi kenties hyödyntää myös seuraamuspuolella. Jos henkilö toistuvasti tai vakavasti rikkoo liikennesääntöjä, hänen autoonsa voitaisiin asentaa seurantalaite, josta nähtäisiin ajokäyttäytyminen ja nopeudet ja jonka sisällön tietyin väliajoin joku valvova viranomainen tarkistaisi. Valvottuna ajaminen olisi kohtuullisempi ratkaisu kuljettajan kannalta kuin ajokielto.

Yksi päällimmäisiä liikenneturvallisuuksien ongelmia on Tarvaisen mukaan kuljettajan ajokunto. Väsymys on suurempi ongelma kuin ih-

miset tiedostavat ja monissa vakavissa liikenneonnettomuuksissa on taustalla sairausongelmiin on vaikeampi ottaa tekniikkaa avuksi, vaikka on sellaisiakin järjestelmiä, joilla kuljettajan silmänliikkeitä pystytään seuraamaan väsymyksen merkkien tunnistamiseksi. Sairauspuolella olisi tarpeen lääkärin suuren valvopausta ajokykyyn, hän painottaa.

– Uuden teknologian plussat ja miinukset näkyvät liikenneturvallisuuksissa. Olemme nyt avaamassa keskustelua tarkkaamattomuus liikenteessä -teemasta. Kun kymmenen vuotta sitten tieliikennelakiin tuli matkapuhelimen käyttöä koskeva rajoitus, puhelin oli aivan erillinen laite kuin älypuhelin on nykyään – sitä hivellään jatkuvasti kaikkialla. Nyt täytyy olla tarkkana, miten uuteen tieliikennelakiin säädetään uuden viestintälaitteiden käyttö, miten sitä valvotaan ja miten asiasta tiedotetaan ihmisille.

RATTIJUOPUMUKSEN EHKÄISYYN UUSIA NÄKÖKULMIA

Anna-Liisa Tarvainen pitää rattijuopumusta niin monisyisenä ongelmana, että yksistään sen ehkäisyssä pitää olla käytössä laaja toimenpidevalikoima. Kun rattijuopon profiilia on tutkittu, heillä on todettu usein olevan vaikea alkoholi-ongelma. Suomesa alkoholin suurkuluttajien määrä on merkittävä ja myös rattijuopumuksen uusiminen on yleistä. Nimenomaan vakavissa rattijuopumusonnettomuuksissa huomattava osa kuljettajista ylitti törkeän rattijuopumuksen rajan.

– Minusta sosiaali- ja terveyspuolen hoito- ja tukitoimet tarvitsisivat lisää ryhtiä ja →

→ potkua. Jo ennen kuin henkilö syyllistyy kertaakaan rattijuopumukseen, tästä riskistä on saattanut tulla jonkin yhteiskunnallisen järjestelmän kautta tietoon paljon merkkejä, esimerkiksi tapaturmia tai perheväkivaltaa. Viimeistään silloin kun ihminen syyllistyy ensimmäisen kerran rattijuopumukseen, myös sosiaali- ja terveystoimijoiden pitäisi havahtua.

Tarvainen pitää hyvänä, että Tie selväsi -kokeilun valtakunnallistamista pohditaan sosiaali- ja terveysministeriössä. Vaikka kokeilun tulokset olivat vähän ristiriitaisia, hän uskoo, että sitä pystytään kehittämään suomalaiseen järjestelmään sopivaksi. Ideana on, että 24 tunnin sisällä siitä, kun henkilö on syyllistynyt rattijuopumukseen, seuraamuspuolen asioinnin lisäksi häneen jollakin tavoin otetaan kontakti sosiaali- ja terveystoimijalta ja tarjotaan apua. Ruotsissa toimintatapa on ollut jo pitkään tuloksekkaasti käytössä.

– Sekin on ehkäisyn kannalta tärkeä viesti, että rattijuopumus on kirjattu rikoslakiin vakavana rikoksena. Teon paheksuttavuus ja sosiaalinen paine on säilynyt korkealla tasolla. Suomessa voidaan kyllä kehua ylinopeuksilla mutta ei humalassa ajolla, eikä rattijuoppoja ei pidetä hyvinä ja rohkeina tyyppinä.

Koettu kiinnijäämisen todennäköisyys pitää myös olla riittävän korkealla, Tarvainen korostaa. Suomessa on järjestetty puhallutuksia kiitettävä määrä ja hän toivoo, että rattijuopumusvalvonta pystytään pitämään entisellä tasolla, pikemminkin lisäämään. Myös huumevalvonnan vuoksi tarvitaan riittävästi resursseja, sillä testerit ovat

melko kalliita.

– Automaattinen ylinopeuksien valvonta ja muut poliisi tekniset uudistukset kuten rekisterikilpien lukulaitteet ovat hyvä asia, mutta tarvitaan myös perinteistä näkyvää poliisin valvontaa. Poliisin ja poliisiauton näkemisellä on rikoksia ennaltaehkäisevä vaikutus. Liikenteessä on kyse ihmisten terveydestä ja hengestä, ja ne ovat ne kaikkein kalleimmat oikeushyvät; ei liikenneturvallisuuden vaarantaminen ole juhlapuheen sana.

Kun tapahtuu vakavia rattijuopumusonnettomuuksia, erityisesti jos lapsi on osallisena, syntyy aina mediamyllerrystä ja Liikenneturvaankin sataa kansalaispalautetta. Herkästi syntyy mieliala, että rangaistukset pitää saada kovemmiksi. Silloin on tärkeä tuoda julki faktatietoa rattijuopumuksesta rikoksena ja pohtia keinovalikoimia, Tarvainen toteaa.

– Minusta rangaistusasteikkoa rattijuopumukseen on riittävästi. Ne ovat vakavia rikoksia ja niistä on mahdollisuus vankeusrangaistuksiin. Tuomioistuin osaa sijoittaa kyllä sijoittaa teot oikeaan mittasuhteeseen muihin rikoksiin nähden.

PROMILLERAJA JULKISEN Keskustelun kesto-aiheita

Liikenneturva teki jo kymmenisen vuotta sitten kirjallisen aloitteen liikenne- ja viestintäministeriölle promillerajan laskemisesta.

– Perusteena oli se, että naapurimaissakin – Ruotsissa, Norjassa ja Virossa – promilleraja on 0,2 ja niillä on siitä hyviä kokemuksia. Merkittävää on myös, että rajan alentaminen leikkaisi siivet epäluotetavalta alkoholiannosten ja

palamisaikeiden laskemiselta. Liikenneturvan näkökulmasta pääviesti on se, että alkoholi ei sovi liikenteeseen, ja promillerajan alentaminen tukisi tätä viestiä. Minusta rattijuopumuspuusurajan laskeminen ei kuitenkaan ratkaise rattijuopumusongelmaa eikä se ole ensimmäisenä keinolistassa.

Tarvainen ei pidä sellaisia ehdotuksia perusteltuina, että nuorille tai uusille kuljettajille olisi muita alempi promilleraja ja herkempi puuttuminen siihen. Hänen mielestään se tuo sellaisen viestin uudelle kuljettajalle, että kahden vuoden kuluttua tämä on pätevä ajamaan parilasia nauttineena. Pienetkin alkoholimäärät vaikuttavat reaktioaikaan ja havainnointiin, eikä kuljettajana kehittyminen auta tähän.

– Jos promillerajaa alennettaisiin, se ei kuitenkaan saisi syödä resursseja törkeämpien tekojen valvonnilta. Lisäksi prosessia pitäisi keventää niin, ettei alentaminen kuormittaisi syyttäjiä tai tuomioistuimia. Seuraamuksen pitäisi olla ehkä kiinteämääräinen mutta kuitenkin riittävän tuntuva, ettei se alenna rattijuopumuksen paheksuttavuutta. Toivoisin, että olisi promilleraja mikä hyvänsä, mukana olisi ajoikiellon uhka ja kunnan seuraamukset. Kellekään ei saa tulla sellainen ajatus, että saan ajaa pikkuisen humalassa, kun minulla on varaa maksaa, hän huomauttaa.

HALLINNOLLISIA SEURAAMUKSIA HARKITTAVA TARKOIN

Tieliikennelain uudistukseen liittyy liikenteen rangaistusjärjestelmän tarkastelu. Anna-Liisa Tarvainen ei ole perehtynyt työryhmän suunnitelmiin vielä tarkemmin,

mutta olisi varovainen rikosten ja rikkomusten siirtämisessä hallinnollisilla maksuilla hoidettaviksi. Hän haluaa pitää vakavimmissa liikenne-rikoksissa rikosoikeudellisen määrittelyn ja seuraamukset. Sen sijaan nykyisissä sakkorikoksissa voitaisiin ottaa laajemmin käyttöön nopeampia ja kevyempiä menettelyitä. Niissä on yleensä hyvin selvä näyttö, eikä niitä tarvitse rikosoikeudellisen arvioinnin vuoksi käsitellä pitkän kaavan mukaan. Esimerkiksi poliisin nopeusvalvonnan laitteet ovat nykyään hyvin luotettavia ja tien päälläkin poliisilla on jo jonkin verran käytössä tarkkuusalkometrejä, joilla pystytään saamaan todistusvoimainen näyttö.

– Rikesakkoa käytetään nykyisin lievimpiin enintään 20 kilometrin ylinopeuksiin, turvavyön ja kypärän käytön laiminlyöntiin ja tämällyypisiin. Dekriminalisoinnissa on aina se riski, että muutuo teko samalla ihmisten mielessä vähemmän vaaralliseksi. Täytyy huomata, että liikenne-rikkomukset ovat täysin erilaisia tekoja kuin pysäköintivirheet, jotka eivät vaaranna kenenkään henkeä, kun taas lievilläkin ylinopeuksilla tietynlaisissa paikoissa on turvallisuusmerkitys. ■

■ M A T T I T O L V A N E N

Liikennerikospolitiikan perusteet: Turvallisuus ja oikeusturva

Liikennepolitiikalla tavoitellaan ensinnäkin turvallisempaa liikennettä eli vähemmän kuolleita ja vammautuneita liikenteessä. Tämä tavoite on keskeinen myös rikospolitiikassa ja rikosoikeudessa. Myös ympäristöhaittojen vähentämisellä on liittymäkohtia rikosoikeuteen ja -politiikkaan. Kolmantena liikennepolitiikan tavoitteena on ihmisten liikkumisoikeuden turvaaminen. Tässäkin rikosoikeus voi olla liikennepolitiikan tukena. Neljäs liikennepolitiikan tavoite, Suomen kansainvälisen kilpailukyvyt turvaaminen, liittyy liikennerikospolitiikkaan lähinnä työturvallisuuden ja työaikojen valvonnan alueella.

Liikennepolitiikan tavoitteet eivät toteudu vain lakeja säätämällä, mutta liikennesääntöjärjestelmän osuutta ei ole aihetta vähätellä. Säännöt tuovat liikenteeseen ennakoitavuutta, jota ilman nykyisenkaltainen liikenne olisi mahdollonta. Liikennesäännöt ovat normeja, joiden pitäisi olla tienkäyttäjän kohtuudella ymmärrettävissä ja sisäistettävissä. Selvyyden ja täsmällisyyden vaatimus koskee erityisesti kaikille yhteisiä perusliikennesääntöjä, joihin liikenteen sujuvuus ja ennakoitavuus perustuvat. Liikennesääntöjen uudistaminen on ollut äskettäin laaja-alaisen työryhmän pohdittavana ja ensi vaalikaudella on odotettavissa tieliikennelain-säädännön kokonaisuudistus.

Rikosoikeuden keskeinen tehtävä on olla aineellisen lainsäädännön tehosteena. Liikenteen turvallisuus perustuu keskeisesti muuhun kuin rankaisemiseen, mutta sanktioillakin on tärkeä tehtävä. Rangaistusuhat ja rangaistukset tuovat uskottavuutta liikenteen järjestelmään. Lähtökohtana on normien vapaaehtoinen noudattaminen ja luottamus. Rikosoikeuden tehtävä alkaa siitä, kun tienkäyttäjä rikkoo liikennesääntöjä ja pettää luottamuksen. Klassisen rikosoikeuden ensisijainen vaikutusmekanismi on yleisestäävyys: rankaisemalla rikokseen syyllistynyttä valtiovalta osoittaa muille, sääntöjä vielä noudattaville, ettei sääntöjä voi rangaistuksesta rikkoa. Näin ylläpidetään luottamusta siihen, että sääntöjä kannattaa noudattaa ja etteivät sääntöjä rikkovat saa perusteettomia etuja sääntöjä noudattavien kustannuksella. Rankaisemisen tehon ajatellaan perustuvan erityisesti kiinnijäämisen riskiin. Tieto siitä, että liikennesääntöjen noudattamista valvotaan ja rikoksista rangaistetaan, on omiaan ehkäisemään erityisesti tietoista ja karkeaa sääntöjen rikkomista. Seuraamuksen ankaruus ei ole niinkään keskeinen tekijä. Sen ohella rikosoikeuden viesti suunnataan myös rikoksesta tuomitulle ja rangaistuksen oheisseuraamuksena määrättävä ajokielto vie tuomitulta

määrätyksi ajaksi oikeuden osallistua liikenteeseen moottorikäyttöisen ajoneuvon kuljettajana.

LIKENNERIKOSPOLITIIKAN ERITYISPIIRTEET

Liikenteen kriminalisoinnit on rakennettu vaarantamisvastuulle. Tietyissä liikenne-rikostyypeissä (rattijuopumus, kulkuneuvon kuljettaminen oikeudetta, liikenne-rikkomus) lainsäätäjällä on asettanut kumoamattoman oletettaman teon vaarallisuudesta. Rangaistavaa on sääntöjen rikkomisen sellaisenaan. Toisissa rikostyypeissä taas rikosvastuun edellytyksenä on sääntöjen rikkomisen lisäksi se, että teko on ollut omiaan aiheuttamaan vaaraa toisten turvallisuudelle (törkeä rattijuopumus, liikenneturvallisuuden vaarantaminen). Vaarantaminen päätellään tyyppitapauksista. Tiedossa on, että tietyntyyppiset sääntöjen rikkomiset tietyissä olosuhteissa johtavat liikenneonnettomuuteen. Tuomio perustuu siihen, että tienkäyttäjän toiminta konkreettisesti liikennetilanteessa vastaa tyyppitapausta (esimerkkinä väistämisen laiminlyönti, ohituskiellon rikkominen, huomattava ylinopeus, ylinopeus vilkkaassa liikenteessä). Syyttäjän ei tarvitse näyttää, että joku oli ollut konkreettisesti vaarassa.

Näin määritelty tekoriikosoikeudelle tai tyyppitapauksille perustuva vaarantamisvastuu tehostaa merkittävästi liikenteen valvontaa. Valvonta kävisi jokseenkin mahdottomaksi, jos syyttäjän pitäisi jokaisessa tapauksessa näyttää, että teko todella aiheutti konkreettisen vaaran jollekin ihmiselle.

Liikenne-rikokset ovat pääosin rangaistavia myös tuottamuksellisia (poikkeuksena liikennejuopumus ja kulkuneuvon kuljettaminen oikeudetta). Tuottamus tarkoittaa sitä, että tienkäyttäjä on huolimaton. Huolimattomasti menettelee ensinnäkin tienkäyttäjä, joka ottaa liikenteessä tietoisesti riskin. Huolimaton on kuitenkin myös tienkäyttäjä, joka ei lainkaan havaitse

seikkaa, joka tekee hänen tekonsa kielletyksi: kuljettaja ei havaitse liikennevalon vaihtumista punaiseksi tai toisen ajoneuvon lähestymistä. Rikosvastuu perustuu tällöin siihen, että tienkäyttäjän olisi pitänyt olla huoleellisempi (tuottamuksen objektiivinen puoli). Periaatteessa rikosvastuun määrittelyssä otetaan huomioon myös tienkäyttäjän kyky ja tilaisuus noudattaa sääntöjä konkreettisesti tilanteessa (tuottamuksen subjektiivinen puoli), mutta oikeuskäytännössä tälle toisoin toimimisen mahdollisuuden kriteerille ei ole painoa annettu. Tuottamus johdetaan jokseenkin suoraviivaisesti siitä, että sääntöä on rikottu.

Liikenne-rikoksista määrätään pääosin rikesakkoja tai muita sakkoja, vakavista liikenne-rikoksista tuomitaan myös vankeutta. Vankeusrangaistuksista valtaosa on ehdollisia. Ehdottomia vankeusrangaistuksia tuomitaan toistuvista törkeistä rattijuopumuksista ja rikoksista, joiden seurauksena joku on kuollut tai vakavasti loukkaantunut. Ehdottoman vankeusrangaistuksen sijasta tuomitaan yhdyskuntapalvelua siihen soveltuville.

Liikenne-rikosten seuraamusjärjestelmässä ajokielto on keskeisessä asemassa. Kuljettajat pitävät yleensä ajokieltoa ankarimpana seuraamuksena kuin sakkoa tai ehdollista vankeutta. Ehdolliseen ajokieltoon liitettävä velvollisuus käyttää alkolukkoa on tehokkaampi seuraamus kuin pelkkä ajokielto. Liikenteen valvontaa, erityisesti automaattista valvontaa, tehostaa se, että toistuvasti rikkomuksiin syyllistyneelle voidaan määrätä ajokielto hallinnollisissa menettelyissä. Viime vuosina on rikoksenuusijoiden seuraamuksena alettu tuomita rikoksessa käytettyjä ajoneuvoja valtiolle menetetyksi. Rangaistusjärjestelmää ei ole tarvetta kautta linjan koventaa, mutta liikenteessä vakavilla sääntöjen rikkomisilla aiheutetuista kuolemista voisi tuomita nykyistä ankaremmin, mihin voimassa oleva lainsäädäntö antaa hyvät mahdollisuudet. Liikenne-rikospolitiikan

Oikeudenmukaisuus ja tehokkuus on kuitenkin pakko sovittaa yhteen uudella tavalla, jos liikennettä on valvomassa supistuva poliisien joukko.

käytännön muotoilu on tältä osin korkeimman oikeuden ennakkopäätösten varassa.

RIKOSOIKEUS LIKENNEPOLITIIKAN RAJOITUKSENA

Toisinaan väitetään, että turvallisuuden tavoittelu vaarantaa ihmisten oikeusturvaa. Turva ja oikeusturva ovat kuitenkin sovittavissa yhteen. Rikosvastuu perustuu aina syyllisyyteen. Rangaistus voidaan määrätä, jos tienkäyttäjän osoitetaan olleen huolimaton. Suomessa ei tunneta syyllisyydestä riippumatonta, ankaraa vastuuta. Rikosvastuu ei voi perustua esimerkiksi ajoneuvon omistamiseen vaan lisäksi on edellytettävä, että henkilö on ajoneuvon omistajana rikkonut huolimattomuuttaan liikennesääntöä. Tästä syystä puhdas haltijavastuu ei ole mahdollista rikosoikeudessa. Haltijavastuu tarkoittaa sitä, että automaattisessa valvonnassa todetusta sääntöjen rikkomisesta rangaistaisiin ajoneuvon omistajaa tai haltijaa selvittämättä sitä, kuka ajoneuvoa kuljetti. Äärimmäinen haltijavastuu tarkoittaisi sitä, ettei omistajan tai haltijan edes sallittaisi osoittaa oikeaa kuljettajaa, vaan rangaistus määrättäisiin aina haltijalle tai omistajalle. Tällainen rikosvastuun malli ei ole Suomessa toteuttamiskelpoinen.

Syyllisyyssperiaatteeseen liittyy läheisesti oletama syyttömyydestä, jonka mukaan rikoksesta epäiltyä on kohdeltava syyttömänä siihen saakka, kun hänen syyllisyytensä on lainvoimaisella tuomiolla vahvistettu. Suomessa ei ole luovuttu syyttömyysolettamasta edes automaattisessa liikennevalvonnassa. Ehdollinen rikesakko toki annetaan rekisteriin merkitylle omistajalle, haltijalle tai tilapäiselle käyttäjälle (laki rikesakkomenettelystä 13b §). Vastustamalla rikesakon määräämistä omistaja, haltija tai tilapäinen käyttäjä palauttaa jutun normaaliksi rikosjutuksi, jossa syyttäjän pitää pystyä osoittamaan se, kuka ajoneuvoa kuljetti (laki rikesakkomenettelystä 13h §). Rikosjutuissa voimassa

oleva itsekriminointisuoja merkitsee sitä, ettei rikkomuksesta epäillyn tarvitse edesauttaa rikkomuksen selvittelyä. Oikeus vaieta koskee myös tilannetta, jossa epäilty on tai epäilyksi voisi joutua ajoneuvon omistajan, haltijan tai tilapäisen käyttäjän läheinen.

Liikenne rikkomuksista rankaiseminen on pääosin massamenettelyä. Sitä hidastaa merkittävästi se, että rangaistumääräysmenettelyssä pitää selvittää sakotettavan tulot ja menettely vie muutoinkin aikaa. Ratkaisuksi on esitetty liikenne rikkomusten siirtämistä hallinnolliseen menettelyyn. Mielestäni toimivampi vaihtoehto olisi se, että nykyistä suurempi osa rikkomuksista olisi sovittavissa rikesakolla. Tämä tarkoittaisi sitä, että esimerkiksi 30 tai 40 kilometrin ylinopeus olisi rikesakorikkomus. Rikesakon näistä rikkomuksista pitäisi toki olla nykyistä paljon tuntuvampi, enimmillään ainakin lähes tuhat euroa, ellei suurempikin. Näin Suomi seuraisi muiden Pohjoismaiden esimerkkiä. Vasta-argumenttina esitetään yleensä se, että rangaistuksen pitää vastata rikokseen syyllistyneen tulo- tai varallisuustasoa. Oikeudenmukaisuus ja tehokkuus on kuitenkin pakko sovittaa yhteen uudella tavalla, jos liikennettä on valvomassa supistuva poliisien joukko. Millimetrioikeudenmukaisuus on huonosti sovittavissa liikenteen turvallisuuden edistämiseen. Nykyinen järjestelmä tuottaa hyvätuloisille suhteellisen vaarattomista teoista käsittämättömän suuria sakkoja, joiden voi väittää olevan uusi veroprogression muoto. Olisi kuitenkin otettava vakavasti se vaihtoehto, että liikenne rikkomuksista määrättäisiin aina rikesakko ja liikenneturvallisuuden vaarantamisesta sekä sitäkin vakavammista rikoksista määrättäisiin päiväsakoin määrättyvä rangaistus tai vapausrangaistus.

Rikosvastuun edellytykset on määriteltävä eduskunnan säätämällä lailla (RL 3:1). Liikenne rikosten tunnusmerkistöt on eräin poikkeuksin (mm. liikennejuopumus) kirjoitettu niin kutsutulla blanko-

sääntelyllä. Rikosvastuun keskeiset edellytykset (tuottamus, vaaran aste, sääntöjen rikkominen) on kirjoitettu rikossäännökseen, jossa on viitattu tieliikennelainsäädäntöön, jossa puolestaan on viittaus asianomaiseen rikossäännökseen. Tällainen sääntely täyttää laillisuusperiaatteen vaatimukset, mutta lainsäädäntöä uudistettaessa pitää pyrkiä viittaustapaan, jossa suoraan ilmaistaan pykälän tarkkuudella ne säännöt, joiden rikkominen voi tulla tunnusmerkistössä kuvattuna rikoksena rangaistavaksi.

OPERATIIVINEN NÄKÖKULMA

Poliittisen päätöksenteon tasolla ylin liikenne politiikan määrittäjä on eduskunta. Lait valmistellaan ministeriöissä. Liikenne- ja viestintäministeriöllä on vastuu mm. liikennesäännöistä ja ajokielto säännöksistä. Oikeusministeriö valmistelee rikostunnusmerkistöt. Valtiovarainministeriöllä on suuri valta ja vastuu liikenne politiikassa, koska liikenne ympäristön ja liikenteen valvonnan rahoitus tulee pääosin valtion tulo- ja menoarviosta. Turvallisuusministeriönä sisäministeriö vastaa turvallisuudesta myös liikenteessä ja Poliisihallitus johtaa poliisin toimintaa. Liikenne onnettomuudet liittyvät myös sosiaali- ja terveysministeriön toimialaan. Liikenteen ympäristöhaittojen hallinta kiinnostaa ympäristöministeriötä. Ajoneuvosäännökset ja niihin liittyvät kilpailunäkökohdat koskettavat ainakin työ- ja elinkeinoministeriötä ja maa- ja metsätalousministeriötä. Koulujen liikennevalistus on opetus- ja kulttuuriministeriön toimialaa. Liikenneturva on merkittävin alan valistusjärjestö, jonka kannanotoilla on suuri painoarvo. Autoliitto ja muut etujärjestöt ajavat jäsenkuntansa etua liikenteessä. Liikenne poliittiseen keskusteluun ja päätöksentekoon aineksia tuottavat myös tutkimuslaitokset ja korkeakoulut. Liikenne politiikan toteutus on poliisien, syyttäjien ja tuomioistuinten tehtävänä. Lisäksi →

→ tiedotusvälineet ja kansalaiskeskustelu sosiaalisessa mediassa ja muilla foorumeilla vaikuttavat politiikan linjauksiin.

Promilleraajat ja nopeusrajoitukset ovat liikennekeskustelun vakioaiheita. Keskustelua herättävät myös liikennepolitiikan ”visiot” ja liikenteen valvonta. Aika ajoin nousevat esiin eri tienkäyttäjryhmien tarpeet ja velvollisuudet ja niihin liittyvä kysymys liikennemuotojen tasapuolisesta kohtelusta. Liikenneriikosten seuraamukset koskettavat liki jokaista tiellä liikkuvaa. Kysymys on myös siitä, kenelle erityisesti rikesakon tyyppisten lievien seuraamusten määräämisen tulisi kuulua: poliisille vai kenties kunnalliselle valvojalle. Myös tiestön kunto on keskustelujen vakioaihe.

HYVÄN LIIKENNERIKOS- POLITIIKAN AINEKSET

Liikennepolitiikan pitää perustua tutkituun tietoon ja kansainväliseen vertailuun, joka mahdollistaa monipuolisen kansalaiskeskustelun, viranomaisharkinnan ja järkevän demokraattisen valinnan eri vaihtoehtojen välillä. Tavoitteiden tulee olla realistisia. Uudistukset on syytä valmistella huolellisesti ja normistoa tulee kehittää kokonaisuudistuksilla. Voimavarojen riittävydestä on huolehdittava ja käytettävissä olevat varat on priorisoitava ja kohdennettava järkevästi. Liikenteen turvallisuus on päinvastaisista väitteistä huolimatta parantunut. Liikennepolitiikkaa ei saisi tehdä mielipidemittausten tai huutoäänestyksen perusteella.

Uhkana on turvautuminen väärin lääkeisiin, joita ovat sääntöjen tiukentaminen, toleranssin kaventaminen, massaan keskittyminen, kontrollin lisääminen, menettelyn liiallinen yksinkertaistaminen ja rikosvastuun peruseriaatteista tinkiminen (haltijavastuu).

Oikeaa suuntaa kuvaavat seuraavat periaatteet: rangaistuksen määrääminen teon moitittavuuden mukaan, kiinnijäämisriskin ylläpitäminen, näkyvän valvonnan säilyttäminen, seuraamusjärjestelmän monipuolistaminen ja yksinkertaistaminen sekä tekniset esteet rikoksen uusijoille. ■

Kirjoittaja on rikos- ja prosessioikeuden professori Itä-Suomen yliopistossa.

■ R I S T O T U O R I

Liikenneriikkomuk

Poliisin, tullin ja rajavartiolaitoksen tietoon tuli vuonna 2013 koko maassa kaikkiaan 424 800 rikosta, joista rattijuopumusrikoksia oli n. 18 000 (Tilastokeskus, www.stat.fi). Tilastokeskus ei enää sisällytä tähän varsinaiseen rikollisuuteen liikenteen rikkomuksia (liikenneturvallisuuden vaarantaminen, liikennepakotielikenteessä, liikenneriikkomus, tieliikenteen sosiaalilainsäädännön rikkomien ja ajoneuvorikkomus), joita kirjattiin vuonna 2013 yhteensä 444 616 kpl. Liikenteen rikkomukset muodostavat siten lukumääräisesti yli puolet poliisin tietoon tulevasta rikollisuudesta.

Useissa muissakin maissa liikenteen rikkomusten tyyppisiä ns. politiarikoksia tilastoidaan muusta rikollisuudesta erillään ja niiden sanktiointiin on kehitetty summaarisia menettelytapoja. *Common law* -maiden rikkomuksissa (offences) käytetään yleisesti käännettyä todistustaakkaa, eli syytteen kiistäminen edellyttää syytetyltäkin näyttöä syyttömyydestä. Saksan järjestysrikkomukset (Ordnungswidrigkeit) on luettu hallinnollisen järjestysoikeuden piiriin. Ruotsissa liiken-

teen rikkomuksista rangaistaan kiinteillä järjestyssakoilla (ordnungsbot).

Pysäköintirikkomusten seuraamukset eriytettiin perustuslain säätämisyjärjestyksessä hallinnolliseksi pysäköintivirhemaksuksi vuonna 1970, ja rikesakojärjestelmä luotiin vuonna 1983. Pysäköintivirhemaksuja annettiin vuonna 2013 yhteensä 687 487 kpl ja rikesakkoja liikenneriikkomusten perusteella yhteensä 273 748 kpl. Sanktioiden määrä ei kuvaa luotettavasti rikkomusten kokonaismäärää, sillä se riippuu olennaisesti valvonnan tehokkuudesta. Mutta maailma ei ole koskaan valmis, ei myöskään rikkomusten seuraamusjärjestelmämme, jossa on edelleen nähtävissä epäkohtia.

SANKTIOJÄRJESTELMÄN ONGELMAKOHTIA

TLL 103 §:n liikenneriikkomuksen ja vaarallisten aineiden kuljetuksesta annetun lain 19 § 3 momentin blankorangaistussäännökset eivät täytä nykyisen perustuslain 8 §:stä ilmenevän laillisuusperiaatteen mukaista täsmällisyysvaatimusta. Monimutkaisimpia valtuutusketjuja ei ole edes poliisin sakotusohjeessa

Sakot ja muuttuva rikosoikeus

jaksettu selostaa (esim. vaarallisten aineiden kuljetus- rikkomuksena rangaistava käsisammuttimen tarkastuksen laiminlyönnin sanktiointi perustuu vaarallisten aineiden kuljetusta koskevan lain ja liikenneministeriön asetuksen lisäksi sisäministeriön asetukseen).

Kriminaalipoliittisesti on kestäväntä ylläpitää sellaisia rangaistussäännöksiä, joiden rikkomista ei käytännössä pystytä tehokkaasti valvomaan (esim. matkapuhelimen käyttökielto, turvavarusteiden käytön laiminlyönti), joiden rikkomisesta jokin hallinnollinen maksuseuraamus olisi yksinkertaisempi sanktiointikeino (esim. katsastuksen ja rekisteröinnin laiminlyönnit) tai joka voitaisiin sovittaa korvausjärjestelmiin (esim. myötävaikutusalennus liikennevakuutuskorvauksesta, jos turvavarusteen käyttö laiminlyöty).

Päiväsakkojärjestelmän käyttö rikkomuksiin, joista muualla, esimerkiksi Saksassa, tuomitaan lievempi seuraamus, voi johtaa syytettyjen eriarvoiseen kohteluun, jos suomalaista rangaistusmääräyssakkoa ei panna esimerkiksi Saksassa kohtuuttomana täytäntöön. Lis-

sabonin sopimus edellyttää rangaistusseuraamusten olevan kohtuullisessa suhteessa rangaistavaan tekoon, jonka vuoksi päiväsakkojärjestelmässä tulisi olla ainakin katto.

Rikesakkojärjestelmän ja päiväsakkojärjestelmän sovitaminen toisiinsa ylinopeusrikkomusten osalta johtaa vähätuloisten sakotettavien kohdalla ns. muuttumattoman sakon alueeseen niissä tilanteissa, joissa rangaistusmääräyssakko korotetaan korkeimman rikesakon määrään (115 euroon). Esimerkiksi 6 euron päiväsakoilla ansaitsee poliisin sakkokäsikirjan mukaisesti saman 115 euron sakon, olipa ylinopeutta siten 21 tai 34 km/h. Normaali tulonsaajan kohdalla sakko nousee samassa tilanteessa lähes kaksinkertaiseksi.

Liikenne rikkomuksiin liittyvää ajokieltojärjestelmää on arvosteltu jäykkyydestä, kun toistuvista rikkomuksista määrättävä ajokielto ei ota huomioon lainkaan rikkomusten vakavuutta siten kuin monissa muissa maissa käytössä olevat virhepistejärjestelmät. Esimerkiksi turvavyörikkomus tai 10 km/h ylinopeus on samanarvoinen 30 km/h ylinopeuden kanssa.

Liikenteen kansainvälisty-

minen sekä EU-rikosoikeuden kehitys Euroopan Neuvoston 11.12.2009 hyväksymän suunnitelman (Roadmap) ja ns. Tukholman ohjelman mukaisesti asettavat muutoinakin paineita liikenteen sanktiojärjestelmien yhtenäistämiseen. Euroopan Neuvosto antoi 30 päivänä marraskuuta 2009 päätöslauselman etenemissuunnitelmasta epäiltyjen tai syytettyjen henkilöiden prosessuaalisten oikeuksien, mm. oikeuden tulkkaukseen ja käännöksiin, vahvistamiseksi rikosoikeudellisissa menettelyissä. Ns. tulkkausdirektiivi pantiin Suomessa täytäntöön siten, ettei rangaistusmääräys- ja rikesakko menettelyssä tarvitse antaa syylliseksi epäillylle direktiivissä tarkoitettuja käännöksiä. Ajan kysymys on, milloin tällainen poikkeus on poistettava.

TIELIIKENNERIKKOMUSTEN UUDISTUS VIREILLÄ

Liikenne- ja viestintäministeriö aloitti kesällä 2013 tieliikennelain kokonaisuudistushankkeen. Hankkeen aikana arvioidaan tieliikennelain ja siihen liittyvien lakien ja asetusten sisältö ja annetaan esitykset uusista säädöksistä. Tarkoitus on, että tieliikenne-

lakia koskevat hallituksen esitykset olisivat valmiit eduskunnan käsiteltäviksi vuoden 2015 loppuun mennessä.

Hankkeen tavoitteena on uudistaa myös liikenne rikkomuksia ja -rikoksia koskeva rangaistusjärjestelmä. Tarkoituksena on säästää viranomaisten resursseja yksinkertaistamalla menettelytapoja. Lisäksi tavoitteena on, että uusi laki pysyisi nykyistä paremmin ajan tasalla ajoneuvojen teknisen kehityksen ja muun muassa älyliikenteen kehityksen suhteen. Lain kokonaisuudistus on tarpeellinen, sillä tieliikennettä koskeviin säädöksiin on vuosien varrella tehty useita muutoksia tai niitä on kumottu. Lisäksi rangaistussäännökset kirjoitettaisiin uuden perustuslain vaatimalla tavalla. ■

Kirjoittaja on asianajaja, oik.lis. ja Liikenneoikeus ry:n puheenjohtaja.

Tieliikennelainsäädäntöä uudistetaan Suomessa

Liikenne- ja viestintäministeriön johdolla on käynnistetty syksyllä 2013 tieliikennelainsäädännön uudistamishanke. Vuosien mittaan on tullut selväksi, että lainsäädäntökokonaisuus on paikoitellen vanhentunut. Välttämättömäksi on tullut sääntelyn arvioiminen uuden perustuslain jälkeisessä tilanteessa. Vuosina 1983–2012 tieliikennelakiin on tehty lähes 80 muutosta ja sen nojalla on annettu yli 40 säädöstä.

Vuoden 1981 tieliikennelain säätämisen taustalla vaikutti liikenneolosuhteiden muuttuminen 1970-luvulla, esimerkiksi autoliikenteen moninkertaistuminen. Myös yleiset liikennepoliittiset näkemykset ja käsitykset tieliikenteen aiheuttamien haittojen ehkäisystä olivat kehittyneet. Varsinkin tieliikenteen turvallisuudelle ja ympäristöhaittojen ehkäisylle annettiin enemmän painoarvoa. Oli myös tarve yhtenäistää suomalainen lainsäädäntö kansainvälisten tieliikennesopimusten sekä pohjoismaisten suositusten mukaiseksi.

Tieliikennelakiin siirrettiin paljon aikaisemmin asetustasolla säänneltyjä asioita. Siihen sisällytettiin tärkeimmät liikennesäännöt sekä säännöt liikenteen ohjauksesta, liikenneonnettomuuden edellyttämistä toimista, ajoneuvon kuljettajalle asetettavista vaatimuksista ja ajo-

korteista, ajoneuvoista ja liikennetarvikkeista, liikenteen valvonnasta sekä liikennetikoksista.

Sääntöjen uudistamisen päällimmäisenä tavoitteena oli liikenneturvallisuuden parantaminen. Myös liikenteen sujuvuuteen ja taloudellisuuteen sekä kaikkien liikenteeseen osallistuvien yhdenvertaisuuden mahdollisuuksiin kiinnitettiin huomiota. 1980-luvulle tultaessa noin puolet Suomen tieliikenteessä kuolleista oli jalankulkijoita ja pyöräilijöitä. Lainsäädäntöä kehitettiin mm. säätämällä ajoneuvon kuljettajille tiukempia velvoitteita kevyttä liikennettä kohtaan, määräämällä ajovalojen käyttäminen pakolliseksi ajon aikana sekä laatimalla liikennesäännöt selvempään ja helpommin valvottavissa olevaan muotoon. Uusia sääntöjä tuli esimerkiksi pihakatuja varten.

Lailla haluttiin tehostaa myös liikennevalvontaa. Teho-

kas valvonta koettiin tärkeimmäksi edellytykseksi tieliikennelainsäädännön noudattamiselle. Valvontasäännöksillä haluttiin tehostaa mm. kuljettajan ajokunnon valvontaa ja lakiin sisällytettiin säännökset kuljettajan näkökyvyn valvonnasta. Uutena säännöksenä esitettiin ajon kieltämistä alkoholia nauttineelta, mutta sitä ei kuitenkaan hyväksytty eduskunnassa lopulliseen lakitekstiin valvontaongelman vuoksi.

Vuoden 1981 lain uudistaminen oli annettu parlamentaarisen liikennekomitean tehtäväksi jo vuonna 1972. Lakiesityksen eduskuntakäsittelyssä esitykseen tehtiin huomattavan paljon muutoksia. Se oli osoitus siitä, että liikennesäännöt olivat koko kansakunnan yhteinen asia – ja jokaisella meistä on tänäkin päivänä näkemys turvallisuudesta ja sujuvasta tieliikenteestä.

Uudistus oli onnistunut la-

kihanke. Lain tavoitteet ja tarkoitus on saavutettu. Suomen tieliikenneturvallisuustilanne on parantunut merkittävästi reilun kolmenkymmenen vuoden aikana. Liikennesäännöt ovat edelleen pääosin toimiva kokonaisuus ja liikennesääntöjen valvonta on Suomessa hyvällä eurooppalaisella tasolla.

On kuitenkin myös selvää, että suomalaisessa tieliikenteessä ja sitä ohjaavassa lainsäädäntökokonaisuudessa on tapahtunut vuosikymmenten aikana sellaisia muutoksia, joihin on välttämätöntä reagoida säädöksiä kehittämällä. Uusia tarpeita on tullut esille, esimerkiksi tieliikenteen ympäristövaikutusten lisääntyminen ja ajoneuvoteknologian valtava kehitys. Tieliikenteen sääntöjen rikkomisesta määrättävät seuraamukset ovat moninkertaisesti tulleet, jolla on ollut merkitystä mm. näiden asioiden joutuisan käsittelyn kannalta.



TIELIIKENNESÄÄNTELYN YHTEISKUNNALLINEN MERKITYS

Tieliikennesääntelyn tehtävä on ohjata tienkäyttäjien käyttäytymistä. Sääntelyllä on tärkeä rooli koko yhteiskunnan toimintakykyisyyden kannalta, esimerkiksi kansantaloudelle ja ihmisten väliselle kanssakäymiselle. Tieliikenne on osa yhteiskunnan kaikkien jäsenten jokapäiväistä elämää, niin ihmisten kuin eläintenkin. Sen erottaminen, mikä on liikennettä ja mikä ei, on joskus hankalaa. Sillä on useita merkityksiä ja vaikutuksia: ainakin liikkumisen sujuvuus sekä ympäristö- ja talousvaikutukset. Liikenteen sosiaalisia vaikutuksia ei pidä niitäkään unohtaa. Yksi merkityksistä on liikkumisen turvallisuus ja sen rooli kokonaisuudessa on yhteiskunnan tehtäväpiirissä merkittävä.

Liikenneturvallisuudella on sanottu olevan neljä osatekijää: liikennettä koskeva sääntely, näiden säädösten noudattamisen valvonta, valistus ja tiedotus sekä väylänpito. Nämä elementit ovat keinoja ja välineitä, joilla yhteiskunta operoi liikenneturvallisuuden parissa.

Säännöt ja niiden valvonta ovat yhteiskunnallisen kontrollin instrumentteja, jotta asetetut tavoitteet voitaisiin saavuttaa. Niiden tulee olla yleisesti hyväksytyjä, oikeudenmukaisia ja niiden tulee aiheuttaa mahdollisimman vähän haittaa yksilöiden oikeuksien toteutumiselle ja liikkumisen sujuvuudelle. Liikenneturvallisuus on liikennejärjestelmässä yksilön vapaan liikkumisen vastinpari ja niiden tulee olla asianmukaisella tavalla harmoniassa keskenään.

Perusoikeuksien kannalta esimerkiksi tieliikenteen liikennesäännöissä oikeuksien toteutumista arvioidaan pääosin tienkäyttäjien keskinäisten (horisontaali)suhteiden kannalta. Yhteiskunnan tehtävänä on laatia säännöt eri tienkäyttäjien perusoikeudet huomioon otavalla tavalla. Suojelun keskiössä sekä kansainvälisessä että kansallisessa liikennesääntelyssä ovat ja ovat olleet heikommat tienkäyttäjryhmät, jalankulkijat ja pyöräilijät. Vastaavanlainen sääntelymalli on käytössä esimerkiksi kuluttajalainsäädännössä.

Turvallisuuden oheen tieliikenteen ympäristövaikutukset ovat nousseet liikennejärjes-

telmässä keskeiseksi teemaksi 2010-luvulle tultaessa. Ympäristövaikutuksia ei kuitenkaan oteta huomioon systemaattisesti ja samanaikaisesti turvallisuusvaikutusten kanssa. Niillä on kuitenkin välitön kytkentä toisiinsa. Valintoja tehtäessä näitä kahta elementtiä ei ole enää mahdollista käsitellä erillään toisistaan. Myös taloudellisten vaikutusten arvioiminen yhdessä turvallisuus- ja ympäristökysymysten kanssa samanaikaisesti on päätöksentekotilanteissa välttämätöntä.

Liikenneturvallisuustilanne on Suomessa tällä hetkellä melko hyvällä tasolla eurooppalaisen mittapuun mukaan arvioituna. Henkilövahinkojen määriä vertailtaessa Suomi on keskitasoa. Siksi tekemistä edelleen riittää sekä lainsäätäjälle että liikenneturvallisuustyön parissa toimiville muille viranomaisille ja järjestöille.

MYÖS SEURAAMUSJÄRJESTELMÄ UUDISTETAAN

Suomessa tieliikenteen seuraamusjärjestelmä on yhdistetty pääosin rikosoikeudelliseen järjestelmään. Tieliikenteen rikoksista on säädetty rikoslain

23 luvussa ja tieliikennelain 103 §:ssä (liikenne rikkomus) ja 105 a §:ssä (tieliikenteen sosiaalilainsäädännön rikkominen). Tieliikennelain 103 §:ssä on kyse niin sanotusta blanco-rangaistussäännöksestä, jonka mukaan tieliikennelain tai sen nojalla annetun säännösten tai määräysten vastainen tekeminen tai laiminlyöminen on aina rangaistavaa. Tällaisesta sääntelymallista aiheutuu se, että moitittava käyttäytyminen on vaikeasti hahmotettavissa.

Liikenne rikosten määrä on kasvanut 1990-luvun lopusta 2010-luvulle tultaessa selvästi. Tähän on vaikuttanut automaattisen liikennevalvonnan käyttöön ottaminen. Nykyisin tieliikenteessä määrätään yhteensä noin 400 000 seuraamusta. Se on noin puolet kaikista Suomen rikoksista.

Suomen perustuslain 8 §:ään ja rikoslain 3 luvun 1 §:ään sisältyvä rikosoikeudellinen laillisuusperiaate edellyttävät, että nykyisen kaltainen blanco-seuraamusjärjestelmä tulee uudistaa. Laissa tulee selvästi ja yksinkertaisella tavalla ilmaista, millainen tieliikenteessä tapahtuva tekeminen tai lai- →

Merkittävä kysymys on se, tulisiko tieliikenteen seuraamusjärjestelmän rikosoikeuteen perustuvaa rakennetta muuttaa.

→ minlyöminen on rangaistavaa. Rangaistavan tekemisen tai laiminlyömisien teon kuvaukset tulee ilmetä yksittäisistä ja erillisistä säännöksistä.

Merkittävä kysymys reformin kannalta on se, tulisiko tieliikenteen seuraamusjärjestelmän rikosoikeuteen perustuvaa rakennetta muuttaa. Oikeudenhoidon uudistamisohjelman vuosille 2013–2025 (Oikeusministeriön julkaisu 16/2013) mukaan Suomessa sanktiojärjestelmä perustuu laajasti rikosoikeudellisten seuraamusten käyttöön. Ohjelmassa kysytään, onko rikosoikeusjärjestelmän näin laaja käyttö tarkoituksenmukaista.

Jyrki Kataisen hallituksen ohjelmaan on kirjattu tarve selvittää edellytykset hallinnollisten sanktioiden käyttöalan laajentamiselle. Hallinnollisella sanktiolla tarkoitetaan tyypillisesti tietyn moitittavaksi koetun toiminnan (rikkomuksen) muuta kuin rikosoikeudellista seuraamusta, jonka määrääjänä on hallinto- viranomainen. Hallinnollisten sanktioiden määräämisessä ei noudateta rikosprosessuaalista järjestystä. Tästä huolimatta kyseessä on sanktioitu teko tai laiminlyönti, jonka seuraamuksena määrättävä maksu tai muu moite voi olla eri perusteiden pohjalta. Hallinnollisten sanktioiden piiriin voitaisiin ajatella siirrettävän nykyisten kriminalisointien piiristä esimerkiksi tekoja, joilla ei ole asianomistajaa.

Hallinnolliseen menettelyyn mahdollisesti sopivia teko- ja

laiminlyöntityyppejä harkittaessa on kiinnitettävä huomiota siihen, millaisen oikeushyvän suojaamiseksi sanktio on säädetty. Mitä selvemmin on kysymys vain julkista etua loukkaavasta teosta, sitä paremmin asia voi sopia hallinnollisesti ratkaistavaksi. Tieliikenne- rikokset, esimerkiksi liikennemerkkien noudattamatta jättäminen, joista ei aiheudu välitöntä vaaraa tai vahinkoa, voisivat olla tällaisia tekoja.

Oikeudenhoidon uudistamisohjelmassa todetaan myös, että lievemmissä teoissa hallinnolliseen sanktiojärjestelmään siirtyminen voisi tuottaa kustannussäästöjä ilman, että rikosoikeusjärjestelmän uskottavuus tästä kärsisi. Tämä mahdollistaisi nykyistä enemmän sen, että asioita ratkaistaisiin ensivaiheessa hallinnollisen viranomaisen toimesta, eikä syyttäjällä olisi näissä asioissa lainkaan roolia. Oikeusturvan varmistamiseksi tuomioistuimen tehtävänä olisi muutoksenhaikasioiden käsittely.

Tieliikennelainsäädäntöä uudistettaessa siten myös selvitetään, mitkä tieliikenteen moitittavista teoista tai laiminlyönneistä olisi mahdollista määrittellä hallinnollisiksi rikkomuksiksi (ei rikosoikeudellisiksi), eli dekriminalisoida. Myös muiden seuraamustyyppien, esimerkiksi varoitettavien seuraamusten, laajempaa käyttöä eri tekojen tai laiminlyöntien seuraamuksina selvitetään. ■

Kirjoittaja on liikenneneuvos liikenne- ja viestintäministeriössä.

Rattijuopumus po



RODEOIMAGES MI

Suomessa on jatkunut vuosia keskustelu siitä, tulisiko tieliikenteen ns. promilleraja laskea nykyisestä 0,5:stä 0,2 promilleen alkoholia veressä. Taloustutkimuksen kesällä 2014 tekemän tutkimuksen mukaan suomalaisilta asiaa kysyttäessä 51 prosenttia vastaajista tukee lämpimästi promillerajan kiristämistä ja jonkin verran 19 prosenttia.

Suomen tieliikenteessä kuolee noin 260 ihmistä vuodessa ja loukkaantuneita tilastoidaan noin 7 100. Asukaslukuun suh-

teutettuna Suomi sijoittuu liikennekuolemista EU-maiden keskitasoon. Liikennejuopumus on merkittävä tieliikenteen turvallisuutta uhkaava tekijä. Vuonna 2012 rattijuopot aiheuttivat 39 kuolinonnettomuutta, 19 % kaikista kuolinonnettomuuksista. Rattijuopumuksen kustannukset yhteiskunnalle ovat merkittävät. Rattijuopumusunnettomuudessa kuollut henkilö aiheuttaa noin 1 919 000 euron ja loukkaantunut noin 241 000 euron kustannukset (Löytty 2013).

politiikan tavoitteiden ristivedossa

Tyypillistä kuolinonnettomuuksille on, että rattijuoppo on ollut tuhdissa humalassa. Miltei puolella on tilillään aikaisempia rattijuopumustuomioita. Lähes aina kuolleet ovat rattijuopon ajamassa autossa ja useimmiten rattijuoppo kuolee itse. Valoa tilanteeseen tuo se, että rattijuoppojen aiheuttamat kuolemat ovat vähentyneet selvästi viime vuosina.

Ratsiatutkimusten mukaan liikennevirrassa noin joka 900. autoilija on rattijuoppo. Maistellut – alle 0,5 promillen humalassa ajoneuvoa kuljettava – on noin joka 150:s. Rattijuoppojen määrä liikennevirrassa on hieman vähentynyt viime vuosina. Vaihteluväli on 0,14–0,16 %. Rattijuopumukseen syyllistyneiden osuus on laskenut vuodesta 2004 alkaen ja alkoholia maistelleiden määrä on vähentynyt voimakkaasti vuosituhannen vaihteen huippulukemien jälkeen. Valtakunnallisten ratsiatutkimusten tulokset on näytetty kuviossa 1.

Myös poliisin tietoon tullut rattijuopumusrikollisuus on vähentynyt tällä vuosikymmenellä. Vuonna 2013 poliisin tietoon tuli 18 000 rattijuopumustapausta, mikä on ennätyksellisen vähän. Torkeästä rattijuopumuksesta epäiltiin 9 000 kuljettajaa.

Jos rattijuopumusrikollisuutta suhteutetaan autokantaa, liikennesuoritteisiin tai alkoholin kulutukseen, se on pääsääntöisesti vähentynyt. Mitä enemmän alkoholia maassamme käytetään, sitä enemmän esiintyy rattijuopu-

muksia ja muita alkoholiin liittyviä ongelmia. Rattijuoppojen määrän väheneminen noudattaa laskevia alkoholin kulutus-tilastoja, mutta rattijuopumusr rikosten määrä on vähentynyt myös alkoholinkulutukseen suhteutettuna (kuvio 2). Myös taloudellinen tilanne vaikuttaa rattijuopumusten määrään. Laskusuhdanteen aikana sekä liikennesuoritteiden määrä että alkoholin kulutus laskee.

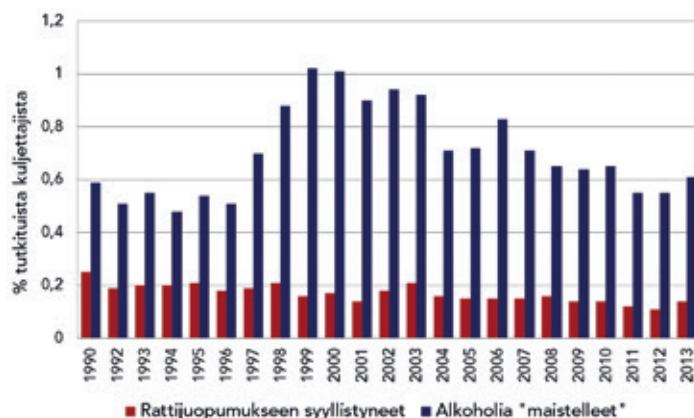
RATTIJUOPOT OVAT ALKOHOLIN SUURKULUTTAJIA

Rattijuopumusrikollisuus on ajallisesti voimakkaasti keskittynyt. Poliisin tietoon tulleista rattijuopumuksista valtaosa tapahtuu kesä- ja heinäkuussa, viikonloppuoina sekä juhlapäivinä. Tällä on yhteensä erityisesti nuorten vapaa-ajanviettopoihin.

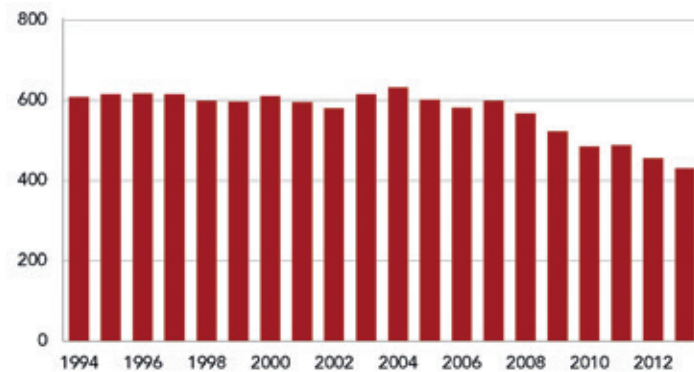
Kiinnijääneistä rattijuopuista runsas puolet on alkoholin suurkuluttajia ja kolmanneksella on todettu päihderiippuvuus. Rattijuopumusta voidaan pitää yhtenä haitallisen alkoholikäytön indikaattorina. Nuorten suhteellinen osuus kuolemaan johtaneista alkoholionnettomuuksista on muita ikäryhmiä suurempi. Nuorten rattijuopumusrikollisuus on onneksi kääntynyt laskuun.

Naisten osuus rattijuopumukseen syyllistyneistä kuljettajista kasvaa vuodelta. Vuoden 1989 reilusta 6 prosentista osuus on kasvanut vuoden 2012 noin 12 prosenttiin. Rattijuopumukseen

Kuvio 1. Alkoholia nauttineiden osuudet valtakunnallisissa ratsiatutkimuksissa vuosina 1990–2013 (vuoden 1991 tieto puuttuu). Lähde: Oikeuspoliittinen tutkimuslaitos*.



Kuvio 2. Tilastoitujen rattijuopumusrikosten määrä miljoonaa absoluuttialkoholilitraa kohti vuosina 1994–2013. Lähde: Oikeuspoliittinen tutkimuslaitos*.



syyllistyneistä kuljettajista yhä useampi on ulkomaalainen. (Löytty 2013.)

Alkoholiongelmaisten kuljettajien ohella toinen rattijuopumukseen usein syyllistynyt ryhmä koostuu ns. ongelmakuljettajista. Heitä voidaan luonnehtia henkilöiksi, joille on ominaista omaan sisäiseen

kontrolliin luottaminen, riskialtis elämäntyyli, runsas alkoholin käyttö sekä välinpitämättömyys toisten turvallisuutta ja yhteiskunnan asettamia normeja kohtaan. Kuolemaan johtaneissa onnettomuuksissa kuljettajien elämää ovat varjostaneet monet hankaluudet, kuten työttömyys ja ihmissuh-

→ deongelmat. Rattijuopumus on yhteydessä myös terveyteen liittyviin ongelmiin.

Muihin maihin verrattuna liikenneraittius on Suomessa hyvä. Kansainvälisissä vertailuissa Suomessa ja Norjassa on saatu vuosittain kaikkein alhaisimmat rattijuopumusosuudet. Jos otetaan huomioon myös huumaantuneena ajaminen, erot Suomen hyväksi kasvavat.

Suomessa liikenneturvallisuuden kannalta ongelmana ovat juovuksissa autoilevien korkeat promillemäärät. Kuolemantapauksissa rikoslaki mahdollistaa huomattavan ankarat rangaistukset. Vankiloissa istuu päivittäin 250–400 rattijuopumusrikoksesta tuomittua, joille pyritään järjestämään kuntouttavia ohjelmia.

MIKÄ PROMILLERAJA TIELIIKENTEeseen?

On selvää, että alkoholi ja tieliikenne eivät sovi yhteen. Vähäininkin alkoholimäärä vaikuttaa ajokykyyn erityisesti nuorilla. Alhaisella promillemäärällä saattaisi olla selkeä viesti ja signaalivaikutus siitä,

että pienikin alkoholimäärä on haitallista liikenteessä. Jos poliisilla on tienpäällä käytössään riittävä määrä tarkkuuskometreja ja oikeusprosessi muodostetaan tarpeeksi yksinkertaiseksi, saattaisi promillerajan laskemisella olla positiivisia vaikutuksia. Tämä vastaisi myös muiden Pohjoismaiden linjausta.

Rattijuopumusrajan alentamista onkin ehdotettu useissa yhteyksissä. Valtioneuvoston periaatepäätöksessä 5.12.2012 kuitenkin todettiin, että liikenneonnettomuusrisikin perusteella Suomen nykyinen rattijuopumusraja, 0,5 promillea, on perusteltu.

Alkoholin käyttö liikenteessä on monisyisempi asia kuin vain rangaistavan alkoholipitoisuusrajan määrittely. On analysoitava rattijuopumuksen yleisyyttä ja ilmaantuvuutta sekä siihen syyllistyvien ja rikoksen uusivien erityispiirteitä sekä tarkasteltava rattijuopumuksen valvontaa, seuraamuksia ja kustannuksia.

Tämän hetkinen liikenneraittiuustilanne ei puolla

promillerajan laskemista. Kuten todettua maistelleiden ja rattijuoppojen määrät liikenteessä ovat pääsääntöisesti vähentyneet viime vuosina. Lisäksi nuorten rattijuopumusrikollisuus on kääntynyt laskuun. Väestön suhtautuminen juopuneena ajamiseen on kielteistä.

Alle 0,5 promillen alkoholipitoisuudet veressä eivät aiheuta sellaista onnettomuusrisiä, että niihin olisi syytä kohdentaa niukkoja voimavaroja. Ei myöskään ole näyttöä siitä, että promillerajan alentaminen vähentäisi 0,5 promillen ylittäviä veren alkoholipitoisuuksia tai alkoholionnettomuuksia. Kokeemukset Ruotsista ja Norjasta eivät tällaista vaikutusta osoita.

Lukuisten tutkimusten perusteella kuljettajan onnettomuuteen joutumisen todennäköisyys kasvaa jyrkästi vasta veren alkoholipitoisuuden ylittyä 0,8 promillen rajan. Suomessa 2006–2010 kuolemaan johtaneen rattijuopumusonnettomuuden aiheuttaneista kuljettajista 85 % ylitti törkeän rattijuopumuksen rajan (1,2 promillea). Vain kaksi prosenttia kuolemaan johtaneiden onnettomuuksien kuljettajista olin ns. maistelleita (0,20–0,49 promillea). Näissäkin kuolonkolareissa on vaikea sanoa, mikä merkitys alkoholilla lopulta oli onnettomuudessa.

Törkeisiin rattijuopumuksiin ja voimakkaassa humalatilassa ajettuihin onnettomuuksiin promillerajan laskulla ei voida vaikuttaa. Rattijuopumus on erityisesti alkoholi- ja terveyspoliittinen ongelma. Rattijuopumusten määrä seuraa alkoholin kokonaiskulutuksen määrää. Erityisen tärkeää on rattijuoppojen päihdeongelmien hoito.

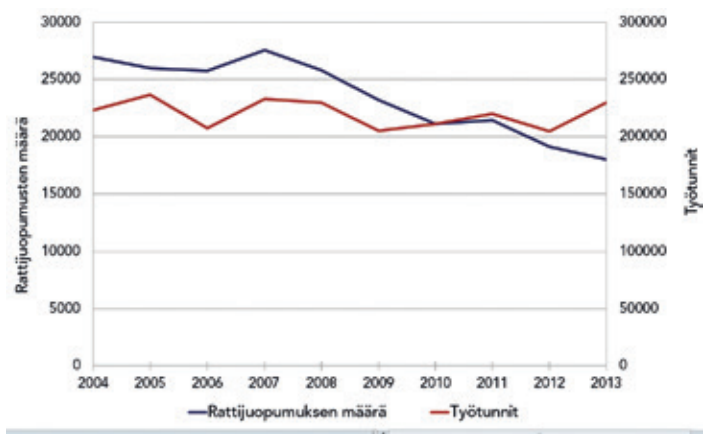
Liikenneraittiuuden paran-

tamisessa oleellista on uskottava valvonta ja kiinnijäämisen riski. Arvioiden mukaan vain joka kahdessadas rattijuoppo jää kiinni (Löytty 2013.) Poliisin rattijuopumuksen valvontaan käyttämä työmäärä vaikuttaa suoraan kiinnijäämisen todennäköisyyteen. Suomessa poliisi puhalluttaa arviolta 1,5–2 miljoonaa autoilijaa vuosittain. Euroopan maita vertailtaessa Suomi, Ruotsi ja Norja puhalluttavat kaikkein eniten kuljettajia tien päällä. Muita yleisiä kiinnijäämistapoja ovat onnettomuudet, poikkeava ajotapa ja ilmiannot. Kiinnijäämisriskin on arvioitu olevan 30 km:n matkalla 1/227 (Portman ym. 2011). Rattijuopoista valtaosa jää lopulta kiinni ajotapavirheiden, liikennevahinkojen ja liikennerikkomusten yhteydessä. Kuviossa 3 on näytetty poliisin rattijuopumusvalvontaan käyttämä työaika ja poliisin tietoon tullut rattijuopumus 2003–2012.

Niukkenevien resurssien tilanteessa valvontapanos vakavien rattijuopumusten ehkäisemiseen vähenisi. On vaikeaa löytää sellaista seuraamusten määräämismenettelyä, jossa 0,5 alhaisemmat promillet eivät aiheuttaisi kohtuutonta lisätyömäärää jona nyt ylityöllistetyille poliisille ja oikeuslaitokselle. Promillerajan laskeminen saattaisi hyvinkin heikentää liikenneturvallisuutta. Liikennekuolemista tämä voisi huonolla onnella näkyä välittömästi, jos törkeiden rattijuoppojen ajamat kuolonkolarit lisääntyisivät valvonnan painopisteen muuttumisen vuoksi.

Promillerajan alentamisen signaalivaikutuksen tehokkuutta on myös syytä pohtia. Miten vaikutetaan alkoholi-soituneisiin, moniongelmaisiin rattijuopumusten uusi-

Kuvio 3. Poliisin rattijuopumusvalvontaan käyttämä työaika ja poliisin tietoon tullut rattijuopumus 2004–2013. Lähde: Oikeuspoliittinen tutkimuslaitos*.



* Kaikki kuviot on alun perin julkaistu Hannu Niemen artikkelissa Liikenne-rikokset teoksessa Rikollisuustilanne 2013. Oikeuspoliittisen tutkimuslaitoksen tutkimuksia 266.

Alkoholin käyttö liikenteessä on monisyisempi asia kuin vain rangaistavan alkoholipitoisuusrajan määrittely.

joihin? Lisäksi mahdollisen signaalivaikutuksen käsite ja merkitys ovat epämääräisiä. Olisikin syytä tarkastella, voitaisiinko asenneilmapiiriä edelleen vahvistaa muilla keinoin. Turvallisuustietoisuutta voidaan kehittää monipuolisen viestinnän ja kampanjoinnin avulla.

Alkolukkojen käytön lisäämistä rattijuopumukseen syyllistyneille on ehdotettu useaan kertaan, usean eri työryhmän mietinnössä ja tutkimusraportissa. Trafín vuonna 2013 julkaisema tutkimus osoitti, että alkolukot ovat ehkäisseet tuhansittain rattijuopumuksia. Tutkimus osoitti, että alkolukon käyttäjillä rattijuopumuksen uusiminen oli merkittävästi epätodennäköisempää kuin rattijuopumukseen syyllistyneillä yleensä. Tutkimuksessa saatiin lupavaa tietoa siitä, että alkolukon käyttäjillä rattijuopumuksen uusiminen on vähäistä myös alkolukon käytön päättymisen jälkeen. (Vehmas & Löytty 2013.)

ULTIMA RATIO -PERIAATE: RIKOSOIKEUDEN VIIMESIJAISSUUS

Suomalaisen rikosoikeudellisten periaatteiden mukaan rikosoikeutta voi käyttää oikeushyvien suojeluun vain, jos käytettävissä ei ole toista moraalisesti hyväksyttävämpää sitä tehossaan kohtuullisissa määrin lähestyvää ja kohtuullisin kustannuksin toimeenpantavissa olevaa järjestelmää tai keinoa. Hyöty-haitta-puninnan periaatteen mukaan

kriminalisoinnista on oltava enemmän hyötyä kuin haittaa.

Rattijuopumuksen ehkäisemisessä muut keinot kuin rangaistavuuden alan laajentaminen ovat todennäköisesti tehokkaampia kuin rikosoikeuden alan laajentaminen. Lisäksi on kyseenalaista, onko kansalaisten toimintavapautta tarkoituksenmukaista rajoittaa tilanteissa, joissa toiminta ei kiistatta ole vahingollista ja vaarallista muille.

Vaikeina taloudellisina aikoina tavoitteena oikeudenhoidon tehostamiseksi on pikemminkin vähentää kriminalisoitujen tekojen alaa kuin lisätä niitä. Mitä useampi vaaraa tai vahinkoa aiheuttava teko säädetään rikokseksi, sitä enemmän poliisille, syyttäjille ja tuomioistuimille aiheutuu kustannuksia. Poliisin kokonaistyöajasta noin seitsemän prosenttia käytetään liikenteen valvontaan. Rattijuopumusrikosten käsittely maksaa sekä poliisille että oikeuslaitokselle useita satoja euroja per tapaus. Vaarana on myös rikosoikeuden inflaatio, sen arvostuksen väheneminen.

MIKÄ KEINOKSI RATTIJUOPUMUSTEN EHKÄISYNN?

Promillerajan alentaminen toisi poliisille ja oikeusjärjestelmälle huomattavia lisäkustannuksia. On tarkkaan harkittava, mitä muita liikenneturvallisuutta parantavia toimia saisimme tehtyä vastaavalla summalla.

■ Ensimmäinen keino rattijuopumusrikollisuuden vä-

hentämiseksi on alkoholin kokonaiskulutuksen kääntäminen laskuun.

■ Kiinnijäämisriskiä tieliikenteessä on tehostettava. On lisättävä valvontaa ja sen tulisi olla näkyvää, jolloin subjektiivinen kiinnijäämisriskin arvioiminen muodostuisi suureksi.

■ Päihdehuollon mahdollisuuksia interventioihin on lisättävä. Rangaistuksen sisältö tulisi sisältää hoidollisia ja kuntouttavia elementtejä siten, että uusintarikollisuuden riski pienenesi. Rattijuopumukseen syyllistyneille tulisi tehdä päihdetilanteen tarkistus ajokunnan varmistamiseksi.

■ Vankeusrangaistusten ja yhdyskuntaseuraamusten toimeenpanoon sisällytettävien liikenneturvaohjelmien määrää tulee lisätä. Liikenneturvaohjelmat keskittyvät päihtyneenä ajamisen kysymyksiin ja pyrkivät vähentämään uusintarikollisuutta.

■ Alkolukon käyttöalaa tulisi nykyisestä laajentaa. Alkolukon käyttäjillä rattijuopumuksen uusiminen on merkittävästi epätodennäköisempää kuin rattijuopumukseen syyllistyneillä yleensä. Alkolukolla valvotun ajo-oikeuden toimeenpanossa on havaittu epäkoh-
tia, joihin tulisi kehittämis-
toimin puuttua (Vehmas & Löytty 2013).

■ Huomiota tulisi kiinnittää myös rattijuopumuksen erityispiirteisiin. Tiedetään esimerkiksi, että erityisesti nuorten rattijuopumukset keskittyvät kesäaikaan, viikon-

loppuihin ja juhlapyyhiin. Tätä voitaisiin hyödyntää rattijuopumuksen vastaisessa kampanjoinnissa ja esimerkiksi valvontaresurssien suuntaamisessa. Rattijuopumusvalvontaa tehdäänkin runsaasti esimerkiksi pikkujoulun aikoihin. ■

Kirjoittaja on apulaisosastopäällikkö oikeusministeriön kriminaalipoliittisella osastolla.

LÄHTEET:

Marita Löytty: Alkoholirattijuopumus tieliikenteessä ja juopumuksen yleisyys ilma-, juna- ja vesiliikenteessä. Liikenteen analyysit. Teema-analyysi. Trafín julkaisuja 11/2013.

Anne Vehmas, Marita Löytty: Alkolukolla valvotun ajo-oikeuden toimivuus ja vaikuttavuus. Trafín julkaisuja 5/2013.

Portman, Maria & Penttilä, Antti & Haukka, Jari & Eriksson, Peter & Gunnar, Teemu & Kuoppasalmi, Kimmo & Koskimaa, Heikki. 2011. Rattijuopon profiili ja uusimisen riskitekijät. Tuloksia rattijuopumukseen esiintyvyydestä ja kehityksestä Uudenmaan ratsiatutkimuksesta vuosina 1990–2008. Liikenneturvallisuuden pitkän aikavälin tutkimus- ja kehittämisohjelma. LINTU-julkaisuja 1/2011.

Auton menettäminen valtiolle rattijuopumuksen seuraamuksena

Yksi rangaistustuomio siihen liitettyine ajokieltoineen riittää opetuksiksi monille rattijuopumusrikoksiin syyllistyneille. Toisaalta uusijoidenkin määrä on suuri, samoin ajokiellon rikkojien. Tuomittu ehdoton vankeusrangaistus estää rattijuopumusrikoksen uusimisen, mutta vain rangaistuksen täytäntöönpanon ajan. Muut rangaistuslajit ovat tässä suhteessa vielä tehottomampia. Alkolukko puolestaan estää kuljettamasta vain sitä ajoneuvoa, johon laite on asennettu. Lisätehoa uusintarikollisuuden estämiseen tuo menettämisseuraamus.

Menettämisseuraamusta koskeva lainsäädäntö uudistettiin pääosin 1.1.2002 voimaan tulleilla laeilla. Keskeisimmät säännökset sisältyvät rikoslain 10 lukuun (L 875/2001). Rikoksentekeväliseen menettämistä koskevan RL 10:4:n 2 momentin mukaan menetetyksi voidaan tuomita mm. ”esine tai omaisuus, jota on käytetty tahallisen rikoksen tekemisessä”. Menetetyksi tuomitsemisen tarpeellisuutta harkittaessa on 3 momentin mukaan ”erityisesti kiinnitettävä huomiota uusien rikosten ehkäisemiseen”. RL 10:5:ssä puolestaan säädetään muun omaisuuden menettämisestä. Pykälän 2 momentin mukaan menetetyksi voidaan tuomita kokonaan tai osaksi mm. rikoksen kohteena ollut esine tai omaisuus, jos menettämisseuraamus on tarpeen ”uusien rikosten ehkäisemiseksi, ja esine on erityisen sovelias rikoksen kohteeksi tai rikolliseen käyttöön”.

Ensimmäisenä mieleen tulee epäilemättä, että auto on rattijuopon rikoksentekeväline ja että soveltuva säännös olisi

siten RL 10:4. Valmistelutöissä on kuitenkin lähdetty siitä, että soveltuva säännös on RL 10:5. Rattijuoppo on kyllä käyttänyt autoa ”tahallisen rikoksen tekemisessä”, mutta esineen tekoväline-ominaisuutta ei saada kiistattomasti selville asettamalla kysymys tältä pohjalta. Esimerkiksi raakaainetta, josta on rangaistavalla tahallisella teolla (huom. RL 44:11.1:n 2 kohta) valmistettu räjähdettä, on RL 10:4.2:n sanamuodon mukaisesti ”käytetty tahallisen rikoksen tekemisessä”. Kyseinen raakaaine ei silti selvästikään ole rikoksen tekoväline. Onkin kysyttävä: Millä välineellä tekijä kuljetti moottorikäyttöistä ajoneuvoa nautittuaan alkoholia niin, että...? ”Autolla” ei ole vastaus tähän kysymykseen, vaan auto osoittautuu teon eli kuljettamisen kohteeksi.

Kuten edellä tarpeellisin osin toistetut RL 10:4:n ja 5:n säännökset osoittavat, niiden soveltamisedellytykset ovat varsin lähellä toisiaan, joten ei ole lopulta kovin suuria merkitystä, kumpaan säännökseen nojaututaan.

Rattijuopon auton konfiskointi rikoksen kohteena on siis RL 10:5:n pohjana olleessa hallituksen esityksessä katsottu mahdolliseksi, vaikka HE:tä edeltäneen rikoslakiprojektin ehdotuksen vastaavan säännöksen perusteluissa todettiin lyhyesti, ettei säännöksellä ollut tarkoitus muuttaa käytäntöä, jonka mukaan rattijuopon autoa ei tuomita menetetyksi. HE:nkin kanta on varsin pidättyväinen: konfiskointia harkittaessa olisi otettava huomioon, että auton menettäminen rangaistuksen ohella voi johtaa kohtuuttoman ankaraan kokonaisseuraamukseen etenkin, jos auto on arvokas tai esimerkiksi maaseudulla asuvalle välttämätön kulkuväline. Huomautettiin myös siitä, että usein rikoksenteikijän perhekin voi olla riippuvainen autosta. Auton arvon ja sen käyttötarpeiden vaihtelun vuoksi rikoksenteikijät joutuisivat HE:n mukaan myös helposti eriarvoiseen asemaan. Lisäksi auto voi olla muun kuin rikoksenteikijän omistama, jolloin konfiskaatio ei RL 10:6:stä johtuen ole mahdollinen. Auton arvon menetetyk-

si tuomitseminen olisi silloin RL 10:8:n nojalla mahdollista, mutta se ei HE:n mukaan ole omiaan estämään rikoksen uusimista.

HE:ssä esitetyt, rattijuopon auton konfiskointia vastaan puhuvat näkökohdat ovat huomion arvoisia, mutta samat vastaväitteet voitaisiin esittää silloinkin, kun auto on kiistattomasti rikoksentekeväline, esimerkiksi käytettäessä sitä salakuljetukseen. Miksi rikoksentekeyn perheen tarpeet ja muut kohtuuskäytökohdat tuodaan korostetusti esille yleensä vain rattijuopon auton yhteydessä?

MENETTÄMISSEURAAMUS UUSINTARIKOLLISUUTTA EHKÄISEVÄNÄ KEINONA

Auton menettäminen valtiolle merkitsee monelle tosiasiallista ajamisen estettä: ei ehkä ole pitkään aikaan varaa hankkia uutta autoa eikä asianomaisen tapoihin kuulu toisen omistaman auton luvaton käyttöönotto. Auton arvosta ja omistajan taloudellisesta asemasta riippuen menettämisseuraamus voi myös olla niin kirpaiseva, että se havahduttaa ottamaan järjen käteen ja pidättäytymään päihtyneenä ajamisesta. Toisaalta jos varoja on, asianomainen voi tietysti hankkia uuden auton, eikä konfiskoinnilla ole edes tarkoitus estää sitä. Konfiskointi ei merkitse kieltoa omistaa autoa.

Aiemmissa lainvalmistelutöissä konfiskointimahdollisuuteen on suhtauduttu kielteisesti silläkin perusteella, että kuljettaja, joka tietää ajavansa usein humalassa, ajaa menettämisseuraamuksen vaikutuksia eliminoidakseen halvoilla ja huonokuntoisilla, liikenneturvallisuutta vaarantavilla autoilla. Sellaiseen suunnitelmalliseen rikoksenuusijaan menettämisseuraamuksella ei ole sanottavaa vaikutusta, mutta menettelytapa lienee melkoisen harvinainen. Tosiasiallinen tilanne saattaa silti olla useamminkin tällainen, sillä moninkertainen rattijuoppo on samalla usein siinä määrin syrjäytynyt, että hänellä ei ole varaa muunlaisiin kuin huonokuntoisiin autoihin.

Autonsa valtiolle menettänyt kuljettaja voi tietysti syyllistyä uuteen rattijuopumusrikokseen myös ajaessaan toiselta luvallisesti käyttöön saamaansa autoa. Jos kuljettaja oli päihtynyt jo auton haltuunsa saadessaan, sen hänelle luovuttanut

syyllistyi RL 23:8:n nojalla rangaistavaan kulkuneuvon luovuttamiseen juopuneelle. Auton luovuttanutta omistajaa uhkaa sitä paitsi myös menettämisseuraamus. Sillekin, joka on antanut suostumuksensa rikoksen tekemiseen, kuuluva rikoksen kohteena ollut esine – samoin kuin rikoksentekeväline – voidaan nimittäin RL 10:6:n mukaan tuomita menetetyksi. Näin ei liene koskaan tuomittu, mutta jo tieto tällaisesta periaatteellisesta mahdollisuudesta arvattavasti olisi omiaan hylitsemään omistajan valmiutta luovuttaa auto rattijuopon kuljettavaksi.

Jollei rattijuoppo itse omista kuljetta- maansa autoa eikä hän ole saanut kuljet- tamiseen omistajan suostumusta, autoa ei voida tuomita valtiolle menetetyksi. Sen sijasta voidaan RL 10:8:n mukaan silloin tuomita menetetyksi auton arvo. Rahamääräinen menettämisseuraamus ei muodosta samanlaista tosiasiallista estettä rattijuopumusrikoksen uusimiselle kuin auton menettäminen sellaisenaan. Yhdenvertaisuuden vuoksi on kuitenkin oltava mahdollisuus myös arvokonfiskaatioon. Muutoin toisen omistamaa autoa kuljettava pääsisi parempaan asemaan kuin omaa autoaan kuljettava. Jokseenkin immuuneja menettämisseuraamukselle ovat ne, jotka eivät omista kuljettamaansa autoa ja joilla ei ole muutakaan ulosmit- tavaa varallisuutta.

AUTON MENETTÄMINEN EI OLE TAVANOMAINEN SEURAAMUS

Menettämisseuraamus on RL 10:5.2:n mukaan harkinnanvarainen. Selvää on, että ensimmäistä kertaa rattijuopumusrikokseen syyllistyneen autoa ei ole syytä tuomita menetetyksi. Kuinka monennen kerran jälkeen konfiskointi sitä vastoin on perusteltua, siitä tuskin on esitettävissä selvää sääntöä. Korkeimman oikeuden prejudikaatteja asiasta on annettu vain kolme, KKO 2005:75, KKO 2005:76 ja KKO 2007:85. KKO on ratkaisuisaan korostanut ajokiellon ensisijaisuutta turva- mistoimena uusien rattijuopumusrikosten ehkäisemiseksi. Menettämisseuraamus voi KKO:n mukaan kuitenkin tulla kysymykseen, jos rangaistukset ja ajokiellot ovat osoittautuneet tehottomiksi eli jos rikoksentekeyn on syyllistynyt vastaaviin rikoksiin toistuvasti ja jos aiempien rattijuopumusten määrän ja toistumistihe-

yden perusteella on todennäköistä, että hän syyllistyy siihen myöhemminkin, jollei autoa tuomita valtiolle menetetyksi. Menettämisseuraamuksen tarvetta lisää KKO:n mukaan osaltaan se, jos tuomittavana oleva teko on tehty ajokiellon aikana.

RL 10:10.1:n 3 kohdan mukaan menettämisseuraamus voidaan jättää tuomitsematta, vaikka siihen muutoin olisi perusteet, jos se olisi kohtuutonta otta- en huomioon rikoksen ja esineen laatu, vastaajan taloudellinen asema ja muut olosuhteet. Auton kuljettaminen päihdyt- tävän aineen vaikutuksen alaisena lisää liikenneonnettomuuden riskiä ja aiheut- taa siten vakavaa vaaraa toisten hengelle, terveydelle ja omaisuudelle. Näin ollen rikoksentekeyn ja hänen perheensä auton tarpeelle ei KKO:n mukaan voida antaa samanlaista painoarvoa kuin muunlaisen rikoksen, esimerkiksi salakuljetusrikok- sen, yhteydessä. Mitä tarpeellisemmaksi menettämisseuraamuksen tuomitsemi- nen turvallisuussyistä on, sitä vähemmän voidaan antaa painoarvoa rikoksentekeyn henkilökohtaisiin olosuhteisiin liittyville näkökohdille.

RL 10:10.3:n mukaan menettämisseu- raamusta voidaan kohtuullistaa myös niin, että esineen sijasta tuomitaan menetetyksi sen arvo tai osa arvosta. Tapauksessa KKO 2007:85 KäO oli tuominnut menetetyksi 3 000 euroa osana auton arvoa, mutta HO ja KKO tuomitsivat menetetyksi noin 19 000 euron arvoisen auton sellaisenaan. Ennen kyseistä, vuonna 2005 tehtyä tör- keää rattijuopumusta vastaaja oli vuosina 1997–2004 tuomittu kymmenellä eri tuomiolla yhteensä 16 törkeästä rattijuopu- muksesta ja muista liikenneriikoksista vankeusrangaistuksiin ja ajokielloihin.

Oikeuskäytännössä rattijuopon auton menetetyksi tuomitseminen on edelleen harvinaista.

VALVOTTU AJO-OIKEUS EI TEE MENETTÄMISSEURAAMUSTA TARPETTOMAKSI

Rattijuopumukseen syyllistyneelle voi- daan tietyin edellytyksin määrätä ehdol- linen ajokiello yhdistettynä ajokiellon valvontaan. Tällöin auto varustetaan alko- lukolla, joka estää moottorin käynnisty- misen, jos kuljettajalla on vähintään 0,1 milligrammaa alkoholia litrassa uloshen- gitysilmaa, mikä vastaa noin 0,2 promil- →

→ len alkoholipitoisuutta veressä. Alkolukko siis estää konkreettisesti auton kuljettamisen, mutta vain sen auton, johon laite on asennettu. Valvottua ajo-oikeutta ei sitä paitsi voida määrätä muunlaiseen kuin alkoholin nauttimisesta johtuneeseen rattijuopumusrikokseen syyllistyneelle eikä sille, joka jo muusta syystä, esimerkiksi aiemman rattijuopumuksen vuoksi, on ajokiellossa tai jolla muutoin ei ole tarvittavaa ajolupaa (ajokorttia) taikka jolla ei ole vakinaista asuinpaikkaa Suomessa. Rattijuopumusrikoksia tiheästi uusivat ovat uuteen rikokseen syyllistytessään ajokiellossa eikä heille siten voida määrätä valvottua ajo-oikeutta. Sen mahdollisuuden ulkopuolelle jäävät siten juuri ne, joiden kohdalla auton tuomitseminen menetetyksi on edellä sanotun mukaan tarpeellinen toimenpide. ■

Kirjoittaja on rikos- ja prosessioikeuden professori Turun yliopistossa.

LÄHTEET

Hallituksen esitys n:o 80/2000 vp Eduskunnalle menettämisseuraamuksia koskevan lainsäädännön uudistamiseksi.

Menettämisseuraamukset. Rikoslakiprojektin ehdotus. Oikeusministeriön lainvalmisteluosaston julkaisu 4/1996.

Tapani, Jussi & Tolvanen, Matti (2005). Lain vai perustelujen mukaan – pohdintoja rattijuopon ajoneuvon konfiskaatiosta. *Defensor Legis*, s. 1201–1212.

Viljanen, Pekka (2004). Voidaanko tai pitäisikö rattijuopon auto konfiskoida? *Lakimies*, s. 493–501.

Viljanen, Pekka (2006). Vielä rattijuopon ajoneuvon konfiskoinnista. *Defensor Legis*, s. 370–381.

■ MIKA SUTELA

Liikenne rikos ja rangaistus

Onko humalassa ajaminen rangaistuskäytännön valossa moitittavampaa kuin liikenneturvallisuuden vaarantaminen?

Rikoksen ja rangaistuksen tulisi kulkea käsi kädessä. Jopa törkeistä liikenne rikoksista tuomitaan usein sakkorangaistus. Ylinopeudella ajamiseen suhtaudutaan jokseenkin lempeästi verrattuna alkoholin vaikutuksena ajamiseen.

Rangaistus on suhteutettava rikokseen. Rangaistus ei voi olla riippumaton rikoksen törkeydestä. Jussi Matikkalan (2010, s. 3) mukaan rangaistus on rikosentekijää kohtava haitallinen virallisseuraamus, joka ilmentää rikosta kohtaan koettavaa virallista paheksuntaa. Mitä moitittavampi teko, sitä suurempi paheksunnan osoittaminen on odotettavissa.

Rikosoikeuden toimivuuden kannalta olennaista on rikoslainsäädäntöön sisäänrakennettu rajapelotevaikutus: mitä törkeämpi ja vakavampi rikos, sitä ankarampi rangaistus. Nykyaikaisen rikosoikeuden oppi-isä Cesare Beccaria on esittänyt, että ainoa oikea peruste arvioida rikosten vakavuutta on niiden kansakunnalle tuottama haitta, ei

tekijän aikomus. Matti Laine (2007, s. 45) on todennut, miten rangaistukset ilmaisevat rikoksen vakavuuden eli teon moitittavuuden yhteiskunnassa ja kuinka lainsäätäjä laatii rikosten ”vakavuusluokituksen”. Vakavuusluokituksen laatiminen on nykypäivänä haasteellinen tehtävä, kun yhteiskunta monimutkaistuu ja myös rikollisuus on yhä monimuotoisempaa.

YLIHOPEUS JA RATTIJUOPUMUS OVAT VAKAVIA ONGELMIA

Ylinopeus ja rattijuopumus ovat suurimpien liikenneturvallisuusongelmien joukossa. Lähes puolet kaikista kuljettajista ajaa kovempaa kuin nopeusrajoitus sallii ja 10–20 prosenttia ylittää nopeusrajoituksen yli kymmenellä kilometrillä tunnissa. Ylinopeus on merkittävin osatekijä noin joka kolmannessa kuolemaan johtavassa liikenneonnettomuudessa. Suomessa tieliikenneonnettomuuksissa vuosina 2011–2013 kuolleista 22 prosenttia kuoli rattijuopumusonnettomuudessa.

TEKOMUOTOJEN KESKINÄINEN MOITITTAVUUS

Asianajaja Riitta Leppiniemi esitti Oikeus-lehdessä 3/2011, ettei ole kovin hedelmällistä keskustella ainoastaan yhden rikosnimikkeen oikeudenmukaisista rangaistuksista, vaan olisi mietittävä avoimesti ja kiihkottomasti eri rikoksista tuomittujen rangaistusten oikeudenmukaisuutta ja järkevää suhdetta. Samoin vuoden 2011 hallitusohjelmassa on mainittu, että eri rikoksista tuomittavien rangaistusten keskinäistä suhdetta tulisi tarkastella oikeudenmukaisuuskulmasta.

Vuonna 1992 käyttöön otettu yhtenäisrangaistusjärjestelmä vaikeuttaa rangaistuskäytännön tilastollista kuvaamista tilanteissa, joissa on tuomittavana useampi rikos. Näissä tapauksissa ei eritellä yksittäisten rikosten rangaistuksia, vaan kaikista rikoksista annetaan yksi yhteinen rangaistus. Kokonaiskuvan rangaistuskäytännöstä antaa päärikosperusteinen rangaistustilasto, jollainen Tilastokeskuksen rangaistustilasto on. Tilasto sisältää kaikki tuomiot syyksi luettujen rikosten lukumäärästä riippumatta, ja ne on ryhmitelty tuomion törkeimmän rikoksen mukaan. Päärikos on ensisijaisesti rikos,

joka on johtanut ankarimpaan (rangaistus)seuraamukseen. Usein rattijuopumusrikokseen syöllistynyt syyllistyy lisäksi myös liikenneturvallisuuden vaarantamiseen. Näin ollen liikenneturvallisuuden vaarantaminen vääristää usein tilastoista saatavaa kuvaa rattijuopumusrikosten rangaistuskäytännöstä.

Tilastokeskuksen rangaistustilaston perusteella vuosina 2009–2012 rattijuopumuksesta päärikoksena vuosina 2009–2012 oikeudessa tuomittiin yli nelinkertainen määrä henkilöitä kuin liikenneturvallisuuden vaarantamisesta (rattijuopumuksesta 7 498, liikenneturvallisuuden vaarantamisesta 1 773). Kummankin rikoksen osalta syytetty tuomittiin sakkorangaistukseen keskimäärin 95 prosentissa kaikista tapauksista. Liikenneturvallisuuden vaarantamisesta tuomittiin tyypillisesti 15 päiväsakkoa, kokonaisrahamaäärältään keskimäärin (mediaani) 240 euroa (ks. taulukko 1). Rattijuopumuksesta tuomittiin keskimäärin 50 päiväsakkoa. Kokonaisrahamaäärä oli tyypillisesti 420 euroa. Rattijuopumuksissa yhden päiväsakon rahamaäärä oli kuitenkin keskimäärin yli puolet pienempi kuin liikenneturvallisuuden vaarantamisessa:

rattijuopumuksessa 8 euroa, liikenneturvallisuuden vaarantamisessa 18 euroa. Liikenneturvallisuuden vaarantamisesta tuomituilla nettotulot olivat siis huomattavasti keskimäärin suuremmat kuin rattijuopumuksesta tuomituilla. Kaiken kaikkiaan rattijuopumusta pidettäneen rangaistuskäytännön perusteella ainakin 3–4 kertaa moitittavampana tekona kuin liikenneturvallisuuden vaarantamista.

Törkeästä rattijuopumuksesta päärikoksena tuomittiin noin nelinkertainen määrä henkilöitä verrattuna törkeään liikenneturvallisuuden vaarantamiseen (törkeästä rattijuopumuksesta 9 979, törkeästä liikenneturvallisuuden vaarantamisesta 2 483 henkilöä). Törkeästä rattijuopumuksesta annetuissa tuomioissa rangaistuksena oli useimmiten, reilussa kahdessa tapauksessa kolmesta (69 %), ehdollinen vankeusrangaistus ja oheissakko. Tällöin rangaistuksena oli keskimäärin 60 vuorokautta vankeutta ja 30 oheispäiväsakkoa. Kokonaisrahamaäärä oli tyypillisesti 300 euroa. Törkeästä liikenneturvallisuuden vaarantamisesta tuomittiin oikeudessa sakkoon 83 prosentissa kaikista tapauksista. Päiväsakkojen lukumäärä oli tyypillisesti 55. Sakon koko-

naisrahamaäärä oli tyypillisesti 480 euroa. Nämä kaksi törkeää rikosta ovat moitittavuudeltaan suhteellisen samalla tasolla rangaistuskäytännön perusteella, vaikka pelkkään sakkorangaistukseen verrattuna ehdollinen vankeus tuokin törkeään rattijuopumukseen ”vakavoittavan” lisävivahteen. Vaikka sakkojen määrä on törkeässä liikenneturvallisuuden vaarantamisessa suurempi kuin törkeässä rattijuopumuksessa oheissakkojen muodossa, ehdollinen vankeusrangaistus todennäköisesti kompensoi törkeään rattijuopumuksen osalta pienempää päiväsakkomäärää.

JOHTOPÄÄTÖKSIÄ

Rattijuopumuksen rangaistavuuteen vaikuttaa tiukka yleinen suhtautuminen alkoholiin. Jos kansan oikeustaju oletetaan samanlaiseksi tuomareiden oikeustajun kanssa, ihmiset tiedostanevat suhteellisen hyvin, että alkoholi ei kuulu liikenteeseen. Tuloksista voidaan päätellä, että jopa suurrehkoon ylinopeuteen suhtautaan kuitenkin sitä vastoin vielä jokseenkin lempeästi. Vasta kun ryhdytään tekemään silmittömiä ohituksia tai ylinopeutta on huomattavasti yli sallitun enimmäisnopeuden, suhtautuminen on lähes suunnilleen samalla tasolla voimakkaassa humalatilassa ajamisen kanssa. ■

Kirjoittaja työskentelee tutkijana Itä-Suomen yliopiston oikeustieteiden laitoksella.

LÄHTEET:

Jussi Matikkala: Rikosoikeudellinen seuraamusjärjestelmä. Edita Publishing Oy. Helsinki 2010.

Matti Laine: Kriminologia ja ranskaisun sosiologia. Acta penologica, Rikosseuraamusalan koulutuskeskus 1/2007. Tietosana. Helsinki 2007

TAULUKKO 1.

Tyypilliset rangaistukset rikoksittain 2009–2012.

Rikos	Ehdollinen vankeus (vrk)	Päiväsakkojen lukumäärä	Päiväsakon rahamaäärä (€)	Sakkojen kok.määrä (€)
Rattijuopumus		50	8	420
Liikenneturvallisuuden vaarantaminen		15	18	240
Törkeä rattijuopumus	60	30	8	300
Törkeä liikenneturvallisuuden vaarantaminen		55	6	480

Rattijuopumukseen tehostettua puuttumista puheen keinoin

Nuorten rattijuopumukset nousevat usein esiin, kun pohditaan tieliikenteen turvallisuutta. Viranomaisia ja kansalaisia puhutteleva teema halutaan nyt saada puhuttelemaan myös rattijuopumuksesta kiinnijääneitä nuoria. Tie selväksi -toimintamallin ideana on tarjota alle 25-vuotiaille rattijuopumuksesta kiinnijääneille tukea ja ohjausta matalan kynnyksen ja nopean puuttumisen periaatteilla. Toimintamallissa poliisi ja sosiaali- ja terveystoimi tekevät yhteistyötä päihdeongelmien ehkäisemiseksi ja liikenneturvallisuuden parantamiseksi mini-intervention keinoin.

Toimintamalli sisältyi hallituksen liikenneturvallisuuspakettiin vuonna 2007. Taustalla oli kyseisen vuoden synkät onnettomuusluvut, sillä rattijuopumusonnettomuuksissa oli kuollut enemmän ihmisiä kuin edellisinä vuosina. Neljän ministeriön (LVM, OM, SM ja STM) liikenneturvallisuuspaketti koostui ylinopeuksien kameravalvonnan laajentamisesta ja neljästä toimenpiteestä rattijuopumuksen vähentämiseksi. Näistä kolme liittyi valvonta- ja rangaistuskäytäntöjen (tarkkuusalkometrit, ajoneuvon konfiskaatio, alkoholukko) lisäämiseen ja laajentamiseen ja yksi rattijuopumusten ehkäisyyn. Viimeksi mainittu oli kokeilu, jossa poliisilaitoksen sosiaalipäivystys puuttui välittömästi rattijuopumuksesta

kiinnijääneiden kuljettajien päihdeongelmiin. Jos muiden toimenpiteiden tarkoituksena oli konkreettisesti vaikeuttaa päihtyneen ajamista ja lisätä kiinnijäämistä, tuen tarjoamisen tarkoituksena oli puuttua rattijuopumuksen taustalla oleviin yksilöllisiin tekijöihin. Tuen vastaanottaminen ei ollut vaihtoehtoinen seuraamus mahdolliselle rangaistukselle, vaan sosiaali- ja terveydenhuollon interventio oli rinnakkainen toimenpide.

Toimintamallia pilotoitiin 1.6.2009–31.5.2010 viidellä poliisilaitoksella, jotka olivat Hämeenlinna, Jyväskylä, itäinen poliisipiiri Helsingissä, Savonlinna ja Rovaniemi. Toiminta oli varsin pienimuotoista, kokeilevaa ja kehittämispainotteista, mutta se vakiintui käytäntöön muutamalla paikkakunnalla.

Hankkeen aikana kertyneet kokemukset olivat riittävän vakuuttavat ja toiminnan tavoitteet niin merkittävät, että hankkeen ohjausryhmä (STM & SM & THL) suositti toimintamallin vakinaistamista koko Suomeen.

Vuonna 2012 Tie selväksi -malli mainittiin sekä Sisäisen turvallisuuden ohjelmassa että Valtioneuvoston periaatepäätöksessä tieliikenneturvallisuuden parantamisesta. Tänä vuonna sosiaali- ja terveysministeriö on perustanut monialaisen työryhmän, jonka tavoitteena on toimintamallin vakiinnuttaminen pysyväksi toiminnaksi ja osaksi moniammatillista yhteistyötä kaikkialla Suomessa. Ryhmän tulee mm. kartoittaa toimintamallin käytön nykytilanne sekä määrittellä keinot toiminnan vakiinnuttamiseksi.

Paikkakunnat voivat itsenäisesti sopia, miten ne organisoivat toiminnan paikallisiin verkostoihin ja kulttuuriin soveltuvaksi. Tie selväksi -toimintaan ei osoiteta valtakunnallisesti resursseja, sillä kokeilun aikana ilmeni, että toimintamalli ei niinkään edellytä uutta työvoimaa tai uusia palveluja kuin olemassa olevien resurssien uudelleenorganisoinnista ja uudenlaista työskentelytapaa. Toinen lähtökohta vakinaistamiselle on se, että tarjotun tuen vastaanottaminen on edelleen vapaaehtoista. Useissa yhteyksissä vuosien varrella on esitetty, että sosiaalihuollon toimenpide voisi tai jopa sen tulisi olla pakollinen, lakisäateinen seuraamus rattijuopumuksesta kiinnijääneille. Työryhmän kanta on edelleenkin ollut se, että vapaaehtoinen tuen



vastaanottaminen on hedelmällisempi lähtökohta sekä rattijuopumuksesta kiinnijääneelle että häntä auttavalle työntekijälle.

ENSIN TOIMII POLIISI JA SITTEEN SOSIAALIHUOLTO

Toimintamallissa on kyse varhaisesta puuttumisesta mahdollisiin päihdeongelmiin ja tätä kautta uusintarattijuopumuksen ehkäisemisestä. Tarkoituksena on havahduttaa ja motivoida rattijuopumuksesta kiinni jääneitä henkilöitä tarkkailemaan omaa päihteiden käyttöönsä ja siitä aiheutuvia riskejä. Tämä tapahtuu ensin poliisin toimesta ja toiseksi sosiaali- ja terveydenhuollon vastaanotolla.

Toimintamallissa ei keksitty pyörää uudelleen, vaan pyörä otettiin tehokkaammin käyttöön ja yritettiin päästä

sillä entistä pidemmälle. Käytännössä poliisi toimi kuten aikaisemminkin eli otti kuulustelun yhteydessä puheeksi alkoholin aiheuttamat liikenne-riskit. Uutta oli se, että poliisi rohkaisi kiinnijäänyttä kääntymään sosiaali- tai terveydenhuollon ammattilaisen puoleen. Toimintamallin pilotoinnissa poliisilaitoksen sosiaalityöntekijä oli keskeinen toimija ja hänellä saattoi olla useita rooleja: hän toimi yhteishenkilönä poliisin ja kaupungin päihde- ja sosiaalipalveluiden välillä tai järjesti päihdekeskustelun itse.

Hankkeessa noudatettiin kahta keskeistä periaatetta, jotta mahdollisimman moni rattijuopumuksesta kiinnijäänyt olisi tavoitettu ja saatu osallistumaan niin kutsuttuun päihdekeskusteluun. Matalan kynnyksen periaate tarkoitti

sitä, että viranomaiset koordinoivat ajanvarauksen ja yhteydenoton asiakkaan puolesta. Tietosuoja- ja salassapito-ongelmien välttämiseksi asiakkaalta pyydettiin suostumus häntä koskevien tietojen siirtämiseen poliisilta sosiaali- ja terveydenhuoltoon. Nopean puuttumisen periaate toteutui silloin, kun ajanvaraus ja itse asiakastapaaminen eli päihdekeskustelu järjestettiin mahdollisimman nopealla aikataululla. Tällöin oli mahdollista hyödyntää kiinnijäämisen mahdollisesti aiheuttamaa herkkää ja avointa mieltä ja kanavoidsa henkilö ajattelemaan omaa toimintaansa ja elämäänsä uudella tavalla.

Sosiaalihuollon järjestämisessä päihdekeskustelussa käsiteltiin henkilön elämäntilannetta sekä päihteiden käyttöä. Työvälineenä käytettiin Audit-testiä, joka täytettiin yhdessä asiakkaan kanssa, ja työntekijän antama arviointi testin tuloksista loi pohjan jatkokeskusteluille. Päihdekeskustelussa tehdyn alkoholin käytön tilannearvion pohjalta sosiaali- tai terveystoimen ammattilainen tuki asiakkaan alkoholin käytön hallintaa ja ohjasi riskikuljettajat hoidon tarpeen arvioinnin ja hoidon piiriin.

Päihteiden käytön lisäksi keskustelussa käsiteltiin esimerkiksi sosiaalisia suhteita sekä koulunkäyntiin tai työelämään liittyviä asioita. Kaikilla kuljettajilla ei ollut välttämättä päällimmäisenä ongelmana hallitsematon päihdeongelma, vaan he tarvitsivat apua mielenterveysongelmiin tai tukea elämänhallintaan.

UUSIA ASIAKKUUKSIA JA TYÖTAPOJA

Pilotoinnin aikana tarjottuun tukeen tarttuivat kaikkein herkimmin ensikertalaiset sekä

opiskelu- tai työelämässä toimivat nuoret aikuiset. Moni päihdekeskusteluun osallistunut oli ilmeisessä syrjäytymisvaarassa ilman kontaktia mihinkään tukipalveluihin. Rattijuopumuksesta kiinnijääminen toimi siten tarpeellisenä väylänä tavoittamaan palvelujärjestelmän ulkopuolella olevia nuoria aikuisia. Toimintamallin avulla saatiin alkoholinkäytön tilannearvion piiriin myös ne rattijuopumuksesta kiinni jääneet ensikertalaiset, jotka eivät menettäneet ajo-oikeutta.

Toiseksi rattijuopumuksesta kiinnijääneiden tuki- ja hoitopalvelupolkujen suunnittelu poliisin sekä sosiaali- ja terveystoimen yhteistyönä loi uusia yhteistyötapoja. Teema herätteli viranomaisia pohtimaan oikea-aikaisen ja tehokkaan motiivoinnin työmenetelmiä, potentiaalisten avuntarvitsijoiden tunnistamista sekä oman ammattikunnan työroolia ja vastuukenttää. Kokeilu osoitti, että päihde- ja liikenneturvallisuustyötä on mahdollista tehdä laajalla rintamalla useassa sosiaali- ja terveystoimen asiakastilanteessa. Lisäksi päihteiden käytön puheeksi otto ja mini-interventiot toiminta ovat mielekäs toimenpide ja käyttökelpoinen työväline myös sosiaalityön asiakaskontakteissa. ■

Kirjoittaja on tehnyt Tie selväksi -hankkeen loppuraportin (THL 12/2011) ja toimii sivutoimisesti STM:n toimintamallin vakiinnuttamista pohtivan työryhmän sihteerinä. Hän työskentelee tutkijana SPEKissä.

Lääkärin rooli kasvamassa liikenneturvallisuustyössä

Liikennelääketieteen professori **Timo Tervo** toivoo lääkäreiden puuttuvan rohkeammin potilaansa ajokykyyn. Ajoterveysvalvontaan tarvitaan lisää velvoittavuutta ja tueksi ilmoitusrekisteriä. Myös lääkärien koulutusta ajoterveysasioissa pitäisi lisätä.

Silmälääketieteen professori Timo Tervo Helsingin yliopistosta alkoi maaliskuussa hoitaa osa-aikaisesti pohjoismaiden ensimmäistä liikennelääketieteen professuuria. Liikennelääketiede käsittelee ihmisen fyysisen ja psyykkisen terveydentilan ja liikenteen välisiä vuorovaikutuksia ja pyrkii osaltaan parantamaan liikenneturvallisuutta. Siinä arvioidaan sairauksien, vammojen ja päihneiden käytön vaikutuksia liikenneturvallisuuteen sekä selvitetään liikenneonnettomuuksien vammamekanismeja. Liikennelääketieteellistä osaamista tarvitaan myös turvavälineiden kehittälyssä.

Tervo toimii myös Uudenmaan tieliikenneonnettomuuksien tutkijalautakunnan lääkärijäsenenä. Tässä työssä hän on nähnyt ajokyvyn nousevan merkityksen liikenneturvallisuudessa. Tällä hetkellä kuljettajan tila on suurin riskitekijä kuolonkolareissa,

vuosittain 65–68 prosentissa tapauksista, ja vasta toisena riskitekijänä tulee ylinopeus. Näissäkin kuljettajan riski on mukana kolmessa neljästä.

– Lääkärin roolia voi verrata ylinopeusvalvonnan rooliin 70-luvulla. Silloin ei ollut nopeusrajoituksia, meno maanteillä oli sen mukaista, ja maassa tapahtuikin toistatuhatta liikennekuolemaa vuodessa. Liikenneturvallisuudessa saatiin aikaan valtava paraneminen, kun nopeusvalvonta otettiin käyttöön muutamien muiden toimenpiteiden ohella. Uudeksi liikenneturvallisuuden ongelmaksi on tullut, että liikenteessä on mukana yhä enemmän väkeä, jolla on ajokykyyn vaikuttavia sairauksia. Suuret ikäluokat ovat hyvää vauhtia vanhenemassa ja ylipäätään ajo-oikeus on paljon useammalla kuin 60–70-luvulla. Nopeusvalvonta on nykyään hyvin tehokasta mutta terveysvalvonta erittäin ontuvaa, Tervo huomauttaa.



Liikennelääketieteen professori Timo Tervo kertoo, että lääkäreiden kynnys tehdä kielteinen ajoterveyspäätös on kovin korkea.

LÄÄKÄRIT EIVÄT SISÄISTÄ AJOTERVEYSVALVONTAA

Lääkärillä on velvollisuus ilmoittaa ajokorttiasioita hoitavalle poliisille, jos ajokortin hakijan tai haltijan terveydentila on muuten kuin tilapäisesti heikentynyt niin, ettei hän enää täytä ajokortin edellyt-

tämiä terveysvaatimuksia.

– Ilmoitusvelvollisuuden laiminlyönti on äärettömän yleistä. Meillä Uudenmaan tutkijalautakunnassa on vahvaa näyttöä, että lääkärien laiminlyönnit todella johtavat vakaaviin liikenneonnettomuuksiin ja ovat luonteeltaan vakavia.

Lääkäri on voinut kirjoittaa ajo-oikeuden, vaikka on itsekin tunnistanut ajokyvyn ongelmat. Monet lääkärit kokevat potilaan ajo-oikeuteen puuttumisen epämiellyttäväksi tehtäväksi ja haluavat keskittyä vain sairauden hoitoon vaarantamatta luottamuksellista hoitosuhdetta. Syyinä voi olla myös, ettei jakseta riidellä korkean työpaineen alaisena, haluta tuottaa firmalle huonoa mainetta tai saada esimiehen moitteita, jos asiakas valittaa ajo-oikeuspäätöksestä. Aika yleistä on sekin, että lääkäriä uhataan tai painostetaan, kun hän ottaa ajo-oikeuden puheeksi.

Timo Tervo näkee taustalla osaltaan terveydenhuoltojärjestelmän hajaannuksen ja liiketaloudellisten intressien kasvamisen lääkärin työssä. Yksityisellä puolella lakisäänteisten ilmoitusten teon motiivi ei ole kovin korkea ja julkisen terveydenhuollon osuus palveluntuotannossa on laskenut.

Ratkaiseva parannus ilmoittamisvelvollisuuden noudattamisessa olisi, että lääkärille tulisi velvollisuus tarkistaa aina hoitokontakteissa potilaan ajo-oikeus ja merkitä tieto sairaskertomukseen. Silloin lääkäri ei voisi vedota siihen, ettei tullut mieleen, että huonokuntoinen potilas ajaa vielä autoa. Toinen tärkeä uudistus olisi ilmoitusrekisterin perustaminen, jota jokin valvova viranomainen, esimerkiksi Trafi, ylläpitäisi, Tervo ehdottaa. Se tosiasia, että potilas voi estää terveystietojensa näkymisen elektronisessa sairauskertomuksessa, on ristiriidassa ilmoitusvelvollisuutta koskevan lainsäädännön kanssa ja pitäisi arvioida työtyhmässä.

– Nykyään ei ole olemassa sellaista rekisteriä, josta lääkärin tekemät ajoterveysil-

moitukset ja niiden määrät ja syyt saisi selville. Esimerkiksi poliisilla ei ole tällaista tietokantaa, vaan tiedot ovat saatavissa vaihtelevasti eri poliisiyksiköissä. Jos ilmoitukset olisi rekisteröity, niitä voitaisiin käyttää hyödyksi myös tutkimuksessa.

Tervon mielestä ”pehmo-linja” alkaa tulla tiensä päähän ja on aika siirtyä sanktiolinjal-le. Ilmoittamisvelvollisuuden noudattamiseen tarvitaan tukea sekä riittävän vahvaa velvoitetta. Jos ajoterveysvalvonta toimisi siten kuin pitäisi, vuodessa välttäisiin muutamalta kymmeneltä liikennekuolemalta. Toisaalta hän varoittaa myös liiasta uskosta lääkärin kaikkivoipuuteen, mitä on näkynyt esimerkiksi aselupakeskustelussa.

LÄÄKÄREIDEN OSAAMIS- SESSAKIN PUUTTEITA

Ilmoitusvelvollisuuden tahallisen noudattamatta jättämisen lisäksi suuri ongelma on lääkäreiden osaamistaso.

– Osaaminen on huonoa, sillä aiemmin lääkäreitä ei koulutettu ollenkaan liikennelääketieteeseen. Virkaurani aikana ehdin ainoastaan aloittaa tällaisen koulutuksen ja puhua sen puolesta. Liikennelääketiedettä on nyt yritetty integroida eri kliinisten alojen kursseihin. Lisäksi ensi keväänä on tarjolla liikennelääketieteen vapaavalintainen kurssi.

Liikennelääketiede kyllä herättää kiitettävästi kiinnostusta vanhemmassa lääkärinkunnassa ja ainakin yliopistolla. Tervo on saanut paljon kutsuja eri klinikoille ajoterveysnäkökulmista ja esimerkkitapauksista. Hän käy syksyn aikana sisätautien, psykiatrian, neurologian ja syöpätautien klinikoilla.

Myös yksityiseltä puolelta häntä on jossain määrin konsultoitu ajokunnon arvioinnin järjestämisessä. Eräs yritys oli pohtinut liikennelääkäriryhmän perustamista, mitä Tervo pitää hyvänä ajatuksena. Ajoterveyteen paneutunut lääkäri osaisi arvioida ajokuntoa paremmin. Lisäksi hoitosuhteeseen nähden ulkopuolisen liikennelääkärin tekemä arviointi ei heikentäisi potilaan luottamusta lääkäriinsä.

Myös väestön koulutusta liikenneterveysasioissa tarvittaisiin. Jo autokoulussa ihmisiä pitäisi valmentaa henkisesti ikääntymisen tuomiin muutoksiin, jottei ajokielto merkitsisi katastrofia. Myös poliisilla on merkittävä rooli liikenneterveyden asiantuntijana. Tervo näkeekin tärkeäksi liikenneturvallisuuden kannalta, että poliisissa olisi edelleen liikenteeseen ja sen valvontaan erikoistuneita yksiköitä.

JOTKIN AJOTERVEYS- ONGELMAT VÄHÄLLÄ HUOMIOLLA

Professori Timo Tervon mielestä liikennepolitiikassa tunteet jylläävät sen kustannuksella, että päätökset perustettaisiin tutkimustietoon. Liikennelääketieteellistä tutkimusta myös tehdään vähän, jopa Euroopan tasolla.

– Esimerkiksi vaikka promillerajan laskeminen voi maallikosta tuntua tehokkaalta uudistukselta, se ei tavoita varsinaista turvallisuusongelmaa: alkoholin runsasta kulutusta ja käytön hyväksyttävyyttä Suomessa. Tilastojen mukaan 0,2–0,5 promillen vaikutuksen alaisena liikenneonnettomuuksia ajetaan melko vähän. Yhteiskunnassa pitäisi päästä alkoholin suhteen samanlaiseen tilanteeseen kuin tupakan

suhteen ollaan pääsemässä. Jos yleinen kulutus saadaan laskettua, myös rattijuopot vähenevät liikenteessä.

Tervo muistuttaa, että sairautena alkoholismi tuo mukaan muitakin riskejä liikenteeseen kuin päihtyneenä ajon. Hän mainitsee esimerkiksi, että on melko paljon ihmisiä, joilla on tietämättään maksakirroosi runsaan alkoholinkäytön vuoksi. Heidän kognitiiviset toimintonsa ovat heikentyneet silloinkin, kun he ovat selvin päin. Myös väsymys iskee toisella lailla alkoholia runsaasti käyttäviin.

– Päihteidenkäyttäjistä pitäisi direktiivin mukaan tehdä tietyillä edellytyksillä ilmoitus poliisiviranomaisille, mutta lääkärit tekevät tiettävästi näitä ilmoituksia todella vähän. Myös psykiatrisessa hoidossa ilmoituksia pitäisi tehdä aktiivisemmin. Jos henkilöllä on useampi tai tuore itsemurhayritys, pitäisi määrätä ajokielto, Tervo pohtii.

– Sen sijaan silmälääkärit tekevät suhteellisen paljon ilmoituksia ajokyvyn huonontumisesta, vaikka näkökyky on marginaalinen terveysperusteinen liikenneonnettomuuksien aiheuttaja; yleensä kyse ei silmän huonosta näkökyvystä vaan esimerkiksi päihtymystilasta tai dementiasta johtuvasta havaintovirheestä. Ilmoitusherkkyyteen vaikuttaa se, että näkövaatimukset ovat ajokorttilaissa ja kaikki muut terveysvaatimukset asetuksessa. Myös ajokorttidirektiivi on näön suhteen ongelmallinen ja siellä on sellaisia käsitteitä, kuten kontrastinäkö, joiden mittaamiseen ei ole standardoituja menetelmiä.■



■ MARITA LÖYTTY

Liikenteen turvallisuustyössä Suomessa ja Ruotsissa eroja

Eurooppalaisessa vertailussa Suomi on tieliikenneturvallisuuden keskikastissa kuolemien suhteellisella määrällä mitattuna. Ruotsi sen sijaan oli tällä perusteella edelleen Euroopan turvallisim maa vuonna 2013. Ruotsissa on liikenneturvallisuuden suhteen ”nollavisio”.

Euroopan unionin tavoitteena on vähentää tieliikenteen kuolemia 50 prosentilla vuoteen 2020 mennessä. Lähtötasona on vuoden 2010 luku 31 600 kuolemaa. Unionin tavoitteesta johdetun kansallisen tavoitteen mukaan Suomen tieliikenteessä kuolisi vuonna 2020 enintään 136 ihmistä. Tämän lisäksi välitavoitteena on enintään 218 tieliikennekuolemaa kuluvan vuoden aikana.

Kansallisena tavoitteena on lisäksi loukkaantuneiden määrän vähentäminen neljänneksellä vuodesta 2010 vuoteen 2020. Tavoitevuonna loukkaantuneita olisi enintään 5750.

Vuonna 2013 tieliikenteen kuolemien määrä 258 oli noin 30 henkilöä enemmän kuin vuoden 2020 tavoitetilan saavuttaminen edellyttäisi (ks. kuva 1). Loukkaantumiset vähentyivät tavoitetasoa nopeammin vuosina 2012 ja

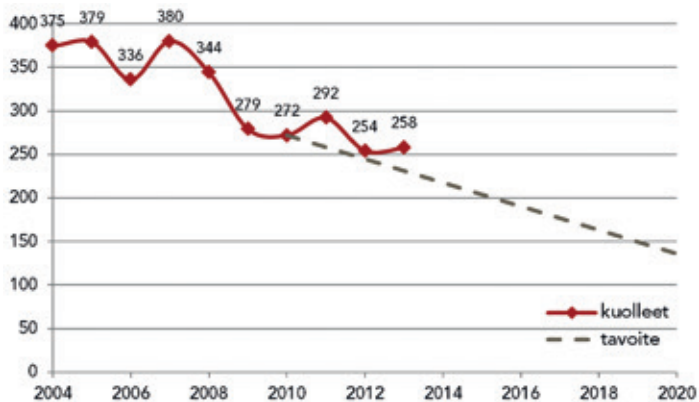
2013. Vuonna 2013 tieliikenteessämme loukkaantui 6681 ihmistä. Loukkaantuneita on kuitenkin vuosittain enemmän kuin virallinen poliisin tietoihin perustuva tilasto osoittaa. Erityisesti polkupyöräonnettomuuksista suuri osa jää tulematta poliisin tietoon.

Eurooppalaisessa vertailussa Suomi on jäänyt vuosina 2010–2013 kauas kärjestä tieliikenteen kuolemien vähentämisessä. EU:n 28 jäsenvaltiossa tieliikenteen kuolemat

vähentyivät keskimäärin 18 prosentilla. Menehtymisten vähentämisen yli 30 prosentilla saavuttivat Slovakia, Espanja, Kreikka ja Portugali. Heikoimmassa kuusikossa olivat Luxemburg, Malta, Viro, Serbia, Ruotsi ja Suomi alle viiden prosentin tuloksella.

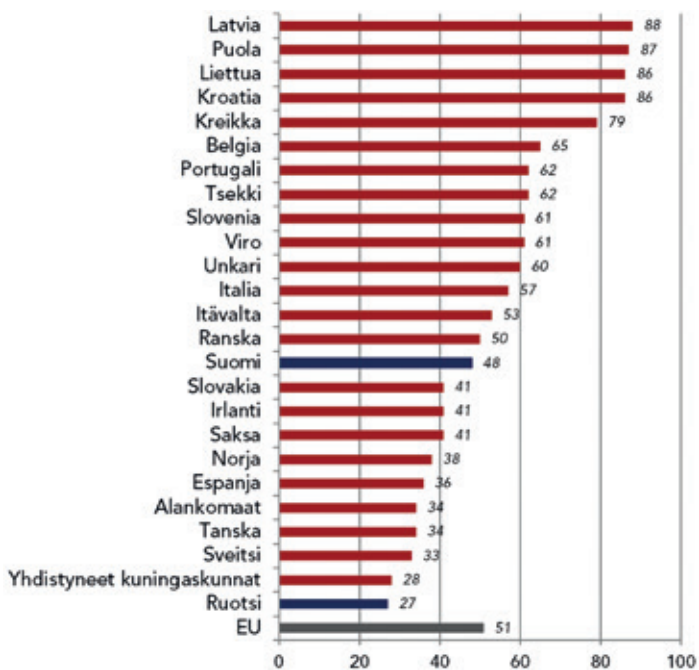
Ruotsin heikko tulos vuosien 2010 ja 2013 välisessä vertailussa kertoo kuitenkin vain osan tilanteesta. Vuonna 2013 Ruotsi oli kaikkein turvallisim maa mitattaessa tieliikenteen

Kuvio 1. Tieliikenteessä kuolleiden lukumäärä vuosina 2004–2013 verrattuna tavoitetasoon vuodesta 2010 lähtien.



Lähteet: Tieliikenneonnettomuustilasto, Tilastokeskus sekä LVM:n ohjelmia ja strategioita 1/2012.

Kuva 2. Tieliikenteen kuolemat miljoonaa asukasta kohden 25 Euroopan maassa vuonna 2013.



Lähde: European Transport Safety Council (ETSC) 2014.

turvallisuutta kuolemien suhteellisella määrällä. Naapurimaamme tieliikenteessä menehtyi 27 ihmistä miljoonaa asukasta kohden. EU:n keskiarvo oli 51 kuolemaa miljoonaa asukasta kohden. Suomalaisia menehtyi tieliikenteessä hieman alle EU:n keskiarvon, 48 kuolemaa miljoonaa asukasta kohden. (Ks. kuva 2.)

MITKÄ TEKIJÄT EROTTAVAT SUOMEN JA RUOTSIN TOISISTAAN?

”Liikennejärjestelmä on suunniteltava siten, ettei kenenkään tarvitse kuolla tai loukkaantua vakavasti liikenteessä.” Tämä visio on ohjannut tieliikenteen turvallisuustyötä Suomessa vuodesta 2001 lähtien. Ruotsissa nollavisioajattelu on ollut

tieliikenteen turvallisuustyön perustana jo vuodesta 1997 lähtien. Ajattelumalli voidaan tiivistää yhteen lauseeseen: Yksikään kuolema ei ole hyväksyttävä.

Ihmiset tekevät virheitä. Liikennejärjestelmä on suunniteltava ja rakennettava suojaamaan ihmisiä. Nämä ovat nollavisioajattelun kantavia periaatteita. Ruotsissa hiljattain esitelty Nollavisio 2.0 suuntaa liikenneturvallisuustyön painopistettä entistä enemmän vakavien loukkaantumisten torjuntaan ja suojaamattomien tienkäyttäjien turvallisuuteen sekä painottaa turvallisuus- ja ympäristötavoitteiden ja -toimenpiteiden yhdistämistä ja yhteistyötä eri toimijoiden kesken.

Suomen ja Ruotsin eroja liikenneturvallisuustilanteen ja -työn periaatteissa on selvitetty vuonna 2013 julkaistussa tutkimuksessa. Ruotsin lisäksi vertailussa olivat mukana myös Alankomaat ja Iso-Britannia, jotka kuuluvat perinteiseen kärkikolmikkoon tieliikenteen turvallisuudessa kuolemien suhteellisella määrällä mitattuna. Kolmikkoa kutsutaan myös SUN-maiksi (Sweden, United Kingdom ja Netherlands). Vertaileva tutkimus tehtiin VTT:llä, ja sen ohjaamiseen osallistuivat sekä Liikennevirasto että Liikenteen turvallisuusvirasto Trafi.

Suomi ja Ruotsi ovat molemmat pitkien etäisyyksien maita. Ne ovat myös suhteellisen harvaan asuttuja, erityisesti pohjoisimmassa osassa. Suomessa ajetaan Ruotsia enemmän henkilöautoilla ja käytetään vähemmän joukkoliikennettä. Henkilöautolla onnettomuusmäärä matkustettua kilometriä kohden on korkeampi kuin joukkoliikenteessä. Suurin ero näiden kahden naapurimaan vertailussa

syntyykin henkilöautoissa kuolleiden määrässä. Muissa tieliikenteen kulkutavoissa vastaavaa eroa ei ole.

Yliä vuosina 1981–1985 Suomen ja ns. SUN-maiden välinen ero asukasluvuun suhteutetussa tieliikennekuolemien määrässä oli pienempi kuin nykyään. 25 vuodessa tieliikenteen suorite on kasvanut Suomessa SUN-maita huomattavasti enemmän, kun taas SUN-maissa kuolemien määrää ajoneuvosuoritetta kohden on pystytty alentamaan Suomea enemmän.

Suomessa tieliikenteen turvallisuushaasteet painottuvat enemmän miehiin ja nuoriin ikäluokkiin kuin muissa SUN-maissa. Suomessa henkilöautot ovat keskimäärin vanhempia ja siten törmäyskestävyydeltään heikompia kuin SUN-maissa. Erityisesti Ruotsiin verrattuna Suomessa tapahtuu paljon vakavia onnettomuuksia kaksikaistaisilla maanteillä. Ruotsissa väylillä, joiden nopeusrajoitus on vähintään 80 kilometriä tunnissa, 72 prosenttia liikennevirrasta on teillä, joiden ajosuunnat on erotettu toisistaan keskikaiteella. Vuoteen 2020 mennessä Ruotsissa kasvatetaan keskikaiteellisten väylien osuus 75 prosenttiin. Suomessa pääosa vakavista kohtauksista kohtauksista sattuu korkeiden ajonopeuksien väylillä, joiden ajosuuntia ei ole rakenteellisesti erotettu toisistaan.

Suomessa alkoholin kokonaiskulutus asukasta kohden on suurempi kuin Ruotsissa. Suomessa on 0,5 ja Ruotsissa 0,2 promillen alkoholiraja moottoriajoneuvon kuljettajille. Rattijuopumusonnettomuuksissa kuolleiden osuus kaikista tieliikenteen onnettomuuksissa kuolleista on samalla tasolla molemmissa maissa; vuonna 2013 Suo- ➔

Myös kuntatason liikenneturvallisuuksessa on eroja Ruotsin ja Suomen välillä.

→ messä 23,5 ja Ruotsissa 22 prosenttia. Eurooppalaisittain Suomessa toteutetaan puhalusratsioita huomattavan paljon, mutta myös Ruotsissa ne ovat yleisiä. Vuonna 2013 Suomessa poliisi puhallutti 385 kuljettajaa tuhatta asukasta kohden, kun Ruotsissa vastaava luku oli 287. Alkolukkoja län-sinaapurissamme on käytetty rattijuopumuksen ehkäisyyn vuodesta 1999 lähtien, kun meillä ensimmäinen alkolukkokokeilu rattijuopumukseen syyllistyneille aloitettiin vuonna 2005.

Tutkimuksessa tunnistettiin eroja myös maiden turvallisuusstrategioissa. Ruotsissa ei enää ole perinteistä toimenpidesuunnitelmaa, vaan tieliikenteen turvallisuustyö pohjautuu turvallisuusjohtamisjärjestelmään. Poliittinen sitoutuminen liikenneturvallisuuden edistämistavoitteisiin on siellä vahvaa. Nollavisio on kaikkien osapuolien kunnioitama pitkän tähtäimen turvallisuustavoite.

Suomessa on voimassa tieliikenteen turvallisuussuunnitelma vuoteen 2014 asti. Se on koottu ministeriöiden, virastojen ja muiden sidosryhmien edustajista koostuvassa liikenneturvallisuusasiain neuvottelukunnassa liikenne- ja viestintäministeriön johdolla. Lisäksi joulukuussa 2012 valtioneuvosto antoi periaatepäätöksen tieliikenteen turvallisuuden parantamisesta. Päätös koostuu kymmenestä vastuullisuuden teesistä.

Myös kuntatason liikenne-

neturvallisuuksessa on eroja Ruotsin ja Suomen välillä, havaittiin Pohjoismaisen tie- ja liikennefoorumin liikenneturvallisuusjaostossa tehdyssä kyselyssä. Nollavisio on Ruotsissa paremmin kansalaisten tiedossa ja poliittinen sitoutuminen tavoitteisiin on myös kunnissa Suomea vahvempaa. Kuntien liikenneturvallisuustyötä seurataan ja arvioidaan aktiivisemmin. Ruotsissa myös kuntien ostamien kuljetusten ostopimuksissa on alettu kiinnittää yhä enemmän huomioita ajoneuvojen turvallisuuteen. ■

Kirjoittaja on erityisasiantuntija Liikenteen turvallisuusvirastossa Trafissa.

LISÄTIETOJA:

Tieliikenteen turvallisuuden ja ympäristövaikutusten tilasta voi lukea tarkemmin loppusyksyllä ilmestyvästä Suomen tieliikenteen tila 2014 -julkaisusta. Se tulee Trafifin verkkosivuille www.trafi.fi.

Eroihin Suomen ja Ruotsin liikenneturvallisuustyössä ja tilanteessa voi perehtyä tarkemmin julkaisussa "Miksi tieliikenteen turvallisuus Suomessa ei ole parhaiden maiden joukossa?" Liikenneviraston tutkimuksia ja selvityksiä 44/2013.

Koko Euroopan liikenneturvallisuustilanteeseen voi tutustua tarkemmin European Transport Safety Councilin (ETSC) julkaisussa *Ranking EU Progress on Road Safety, 8th Road Safety Performance Index Report*. <http://etsec.eu/>.

Liikennevahinkolaut

Liikennevahinkolautakunta antaa yleisluontoisia soveltamisohjeita ja yksittäisissä liikennevahinkojen korvausasioissa lausuntoja vahinkoa kärsineiden ja liikennevakuutusyhtiöiden pyynnöstä.

Toiminta perustuu lakiin liikennevahinkolautakunnasta (31.5.2002/441) ja valtioneuvoston asetukseen liikennevahinkolautakunnasta (19.6.2002/551) Valtioneuvosto asettaa lautakunnan jäsenet ja varajäsenet kolmen vuoden toimikaudeksi. Lautakuntaan kuuluu yhteensä 18, virkavastuulla toimivaa jäsentä ja varajäsentä. Yhteisenä pätevyysvaatimuksena on perehtyneisyys liikennevahinkoasioihin. Lautakunnan puheenjohtajaa lukuun ottamatta jäsenet ovat sivutoimisia. Jäsenistöön kuuluu lakimiehiä, lääkäreitä ja insinöörejä yhteiskunnan eri aloilta.

Lautakunta tiedottaa omasta toiminnastaan kotisivuilla www.liikennevahinkolautakunta.fi. Vuosittain lautakunta julkaisee lisäksi "Liikennevahinkolautakunnan normeja ja ohjeita" -kirjan, joka on maksuton ja jonka voi tilata lautakunnalta. Soveltamisohjeet samoin kuin liikennevahinkolautakunnan julkaisemat lausunnot, lautakuntaa ja sen toimintaa koskevat tiedot julkaistaan kotisivuilla. Aineisto on mahdollista tilata sähköpostiin tai ns. RSS-syötteenä.

Liikennevahinkolautakunnan toimintaa valvoo Suomen Pankin yhteydessä toimiva Finanssivalvonta, myös Oikeuskansleri ja Eduskunnan Oikeusasiamies voivat ottaa lautakunnan toimintaa koskevan kysymyksen käsiteltäväksi. Lautakunnan toiminta rahoitetaan liikennevakuutustoimintaa harjoittavilta yhtiöiltä ja Valiokonttorilta perittävillä maksuilla.

Lautakunta yhtenäistää korvauskäytäntöä

ASIOIDEN SAATTAMINEN LAUTAKUNNAN KÄSITTELYYN

Liikennevahinkolautakunnan käsiteltäväksi voi saattaa sekä esine- että henkilövahinkoa koskevia korvauskysymyksiä. Vahinkoa kärsinyt tai muu korvaukseen oikeutettu voi pyytää lautakunnan lausuntoa määräajassa vakuutuslaitoksen korvauspäätöksestä. Liikennevakuutus toimintaa harjoittava vakuutusyhtiö, Liikennevakuutuskeskus tai Valtiokonttori voi myös pyytää lautakunnan lausuntoa ja tietyissä asioissa ne ovat siihen myös velvollisia.

Lautakunnan tehtäviin ei kuulu arvioida vakuutuslaitoksen toiminnan asianmukaisuutta. Tämä tehtävä kuuluu Finanssivalvonnalle.

Käsittely lautakunnassa on maksuton. Lausuntopyyntöä voi tehdä vapaamuotoisesti, mutta tarpeellisten tietojen antamista helpottaa lautakunnan kotisivuilla oleva lomake. Käsittely lautakunnassa on kirjallinen eli asianosaiset eivät voi tulla henkilökohtaisesti kuulluksi.

Lautakunnan käsiteltävät korvauskysymykset ovat liikennevakuutuslain säännösten mukaisesti saatettavissa tuomioistuimen tutkittavaksi. Lausunnot ovat luonteeltaan suosituksia eikä niistä sen vuoksi voi valittaa. Lautakunta ei voi käsitellä korvauskysymystä, josta on lainvoimainen tuomioistuimen ratkaisu.

Tuomioistuinkin voi pyytää lausunnon vireillä olevassa liikennevahinkoasiassa. Oikeudenkäynnin alkuvaiheessa pyydetty lausunto joudutaan lautakunnassa antamaan siihen mennessä tuomioistuimelle kertyneen aineiston perusteella. Tavallisimmin todistajien kuuleminen tuo lisäselvitystä ja tuomioistuin ratkaisee asian lopulta laajemman aineiston perusteella kuin lautakunnan käytettävissä on ollut.

Lautakunta on asteittain ottamassa käyttöön sähköisen asioimisen mahdollistavat järjestelmät. Suunnitelmien mu-

kaan vielä kuluvaan syksyn aikana otetaan käyttöön sähköinen lausuntopyyntö, jonka voi tehdä lautakunnan kotisivuilla.

YLEISIMMIN LAUSUNTOPYYNTÖJÄ HENKILÖVAHINGOISTA

Liikennevahinkolautakuntaan tuli vuonna 2013 yhteensä 2872 uutta lausuntoasi-aa ja lautakunta antoi 2852 lausuntoa. Tämän lisäksi puheenjohtaja ratkaisi lakimiehen esittelystä 220 asiaa. Lautakunta antaa suurimman osan lausunnoistaan jaostokokouksissa, joita vuonna 2013 pidettiin 132. Täysistuntoja pidettiin samana aikana 7. Keskimääräinen käsitte-lyaika oli 174 päivää. Tarkasteluvuonna lautakunnan suositus poikkesi vakuutuslaitoksen kannasta noin joka neljännessä korvauskysymyksessä.

Noin kaksi kolmesta lausuntopyyntöstä liittyy henkilövahinkoihin. Useimmin pyydetään lausuntoa kipua ja särkyä sekä muuta tilapäistä haittaa ja pysyvää haittaa koskevista asioista. Työkyvyttömyyden tai kuoleman johdosta maksettavia jatkuvia korvauksia koskevat asiat ovat huomattava asiaryhmä.

Henkilövahingoissa keskeisiä ongelmia ovat erilaiset syy-yhteyksykysymykset. Johtuvatko vaivat tai työkyvyttömyys liikennevahingossa saaduista vammoista vai mahdollisesti iän tai aikaisemmin alkaneen sairauden aiheuttamista muutoksista? Vastausta kysymykseen haetaan vahinkoa kärsinyttä koskevasta lääketieteellisestä selvityksestä; sairauskertomuksista, lääkärintodistuksista, kuvantamistutkimusten tulosteista jne. Tarvittaessa lautakunta käyttää ulkopuolisia erityisasiantuntijoita.

Hyvinkin monimutkaisia kysymyksiä voi liittyä myös ansionmenetyksen ja elatuksen menettämisen korvaamiseen. Palkitsemisjärjestelmät ja työehtosopimukset kehittyvät yhä monimutkaisemmiksi. Useasti joudutaan miettimään verotettavien palkkaetuksien ja vero-

vapaiden kulukorvausluontoisten erien rajaa. Liikennevakuutuksen johtava korvausperiaate on täyden korvauksen periaate. Näin ollen vahinkoa kärsinyt tai elatusta vaille jäänyt on korvauksilla saatettava taloudellisesti samanlaiseen asemaan kuin hän olisi ollut ilman liikennevahinkoa. Koska korvausratkaisut kohdistuvat tulevaisuuteen, niihin sisältyy väistämättä arvionvaraisia elementtejä.

Noin kolmannes asioista koskee esinevahinkoja. Ylivoimaisesti suurin asiaryhmä on korvausvastuun jakautuminen. Tämän asiaryhmän suuruuteen on useita syitä. Moottoriajoneuvolle aiheutuneiden vahinkojen korvaaminen toisen ajoneuvon liikennevakuutuksesta edellyttää pääsääntöisesti, että vahingon aiheuttaneen kuljettajan voidaan osoittaa aiheuttaneen vahingon huolimattomuudellaan. Useasti liikennevahingot dokumentoidaan puutteellisesti, vain asianosaisten itsensä toimesta. Tämän vuoksi erimielisyyksiä vastuunjaosta syntyy helposti. Toisaalta erimielisyyksiä lisäävät syvään juurtuneet väärinkäsitykset niin liikennesäännöistä kuin liikennevakuutuksen sisällöstäkin. Verrattain yleinen käsitys on, että asianosaiset voisivat sopia korvausvastuun jakautumisesta vakuutuksenantajaa sitovasti. Väärinkäsitys on myös se, että liikennevakuutusjärjestelmässä molemmat osapuolet vastaisivat omista vahingoistaan, jos kumpikin on yhtä suurella huolimattomuudella aiheuttanut vahingon. Korvausvastuuratkaisut ulottavat vaikutuksensa luonnollisesti myös kyseisessä liikennevahingossa mahdollisesti syntyneisiin henkilövahinkoihin.

Nähtäväksi jää, voidaanko tulevilla liikennevakuutuslain ja tieliikennelain uudistuksilla vaikuttaa korvausvastuuta koskevia erimielisyyksiä synnyttävien liikennetilanteiden määrään. ■

Kirjoittaja on lautakunnan puheenjohtaja.

Sakkojen vastavuoroinen tunnustaminen EU:ssa

Yhteistyö eri jäsenmaiden kanssa lähtenyt vaihtelevasti käyntiin

Euroopan unionissa hyväksyttiin helmikuussa 2005 ns. sakkopuitepäättös (Päättös vastavuoroisen tunnustamisen periaatteen soveltamisesta taloudellisiin seuraamuksiin, 2005/214/YOS), jolla sovittiin EU:n jäsenmaiden välisestä yhteistyöstä sakkojen täytäntöönpanossa. Puitepäättös on osa oikeudellista yhteistyötä rikosasioissa. Puitepäättöksestä ei seuraa välitöntä oikeusvaikutusta ja sen täytäntöönpanotoimet suoritetaan kansallisin lainsäädäntötoimin. Suomi saattoi toisena jäsenmaana Tanskan jälkeen puitepäättökseen voimaan lailla 22.3.2007 lukien (2.3.2007/231, voimaanpanolaki). Syyskuuhun 2014 mennessä jäsenmaista ainoastaan Irlanti, Italia ja Kreikka eivät olleet saattaneet puitepäättöstä kansallisesti voimaan.

Puitepäättökseen ja voimaanpanolain perusteella jossakin toisessa EU:n jäsenmaassa tuomittu taloudellinen seuraamus voidaan periä Suomessa. Vastaavasti Suomessa tuomitut taloudelliset seuraamukset voidaan lähettää

voidaan lähettää täytäntöönpantavaksi toiseen jäsenvaltioon. Puitepäättöksestä taloudellisella seuraamuksella tarkoitetaan sakkoja ja rikesakkoja sekä päätökseen johtaneesta oikeudenkäynnistä tai hallinnollisesta menettelystä aiheutuneita kuluja, kuten todistelukustannuksia ja päihdetutkimuskuluja. Taloudelliset seuraamukset kattavat myös rahasummat, jotka ovat samassa päätöksessä, esimerkiksi rikostuomioissa määrätty maksettavaksi julkiselle rahastolle tai rikoksen uhrien tukijärjestölle.

Kun taloudellista seuraamusta koskeva päätös lähetetään täytäntöönpantavaksi toiseen jäsenmaahan, sen liitteeksi on sisällytettävä todistus, joka sisältää mm. tiedot taloudellisesta seuraamuksesta, sen perusteesta ja siihen liittyvästä menettelystä lähettäjävaltiosta. Vakiomuotoisesta todistuksesta ilmenee, onko taloudellisen seuraamuksen perusteena ns. listarikos vai sellainen rikos tai rikkomus, jonka osalta täytäntöönpanovaltio voi harkita, onko kyseinen menettely ran-

gaistavaa myös sen lainsäädännön mukaisesti. Listarikoksella tarkoitetaan puitepäättöksestä erikseen lueteltuja tekoja, joiden osalta täytäntöönpanovaltio ei voi asettaa tunnustamisen ja täytäntöönpanon edellytykseksi teon rangaistavuutta omassa lainsäädännössä. Em. todistuksella päätökseen lähetetty valtio todistaa, että asia on puitepäättökseen mukainen. Puitepäättökseen mukaan täytäntöönpanovaltio saa pääsääntöisesti pitää taloudellisten seuraamusten perinnästä kertyneet varat.

EU-SAKKOJA KOSKEVA MENETELY SUOMESSA

Suomessa Oikeusrekisterikeskus on toimivaltainen viranomaisen puitepäättöksestä tarkoitettussa yhteistyössä. Oikeusrekisterikeskus vastaanottaa muilta jäsenmailta saapuneet täytäntöönpanopyynnöt ja lähettää pyyntöjä muille jäsenmaille. Taloudelliset seuraamukset pannaan Suomessa täytäntöön vastaavalla tavalla kuin kotimaiset sakot. Suomessa ei kuitenkaan panna täytäntöön vaihtoehtoisia

seuraamuksia, joten maksamatonta toisessa jäsenmaassa annettua sakkoa ei muunneta vankeudeksi.

Oikeusrekisterikeskus toimittaa Suomessa asuvalle maksuvelvolliselle tunnustamista ja täytäntöönpanoa koskevan päätöksensä valitusosoituksin sekä maksukehoituksen. Maksuvelvollinen voi valittaa Oikeusrekisterikeskuksen päätöksestä 30 päivän kuluessa Pirkanmaan käräjäoikeuteen, joka ainoana käräjäoikeutena Suomessa käsittelee EU-sakkojen tunnustamista ja täytäntöönpanoa koskevia valituksia. Tunnustamismenettely on omintakeinen menettelylaji, koska Oikeusrekisterikeskus on hallintoviranomainen ja menettelyyn sovelletaan hallintomenettelysäännöksiä. Hallintomenettelyssä tehdystä päätöksestä valitetaan poikkeuksellisesti käräjäoikeuteen, joka harvoin toimii muutoksenhakuinstanssina. Asian käsittelystä käräjäoikeudessa on soveltuvin osin voimassa, mitä oikeudenkäynnistä rikosasioissa säädetään.

Kansallinen viranomaisen

Tieliikenerikkomukset muodostavat suurimman osan niistä taloudellisista seuraamuksista, joita jäsenmaiden kesken tunnustetaan ja pannaan täytäntöön.

voi kieltäytyä toisen jäsenmaan lähettämän päätöksen tunnustamisesta ja täytäntöönpanosta vain rajoitetusti. Puitepäättöksen mukaan kaikki kieltäytymisperusteet ovat harkinnanvaraisia. Puitepäättöksen perusteella toimivaltainen viranomais voi kieltäytyä täytäntöönpanosta esimerkiksi, jos päätöksen mukana toimitettava todistus on puutteellinen tai se ei selvästi vastaa päätöstä taikka jos taloudellinen seuraamus on alle 70 euroa.

Suomessa voimaannpanolaila on kuitenkin säädetty myös ehdottomista kieltäytymisperusteista. Täytäntöönpanosta tulee ehdottomasti kieltäytyä, jos henkilö ei päätöksen perusteena olevan teon tehdessään ole ollut täyttänyt 15 vuotta. Lisäksi täytäntöönpanosta voidaan kieltäytyä, jos on objektiivisia perusteita katsoa, että taloudellisella seuraamuksella on tarkoitus rangaista henkilöä hänen sukupuolensa, rotunsa, uskontonsa, etnisen alkuperänsä, kansallisuutensa, kielensä, poliittisten mielipiteidensä tai sukupuolisen suuntautumisen perusteella tai että jokin kyseisistä syistä voi vahingoittaa hänen asemaansa.

KOKEMUKSIA EU-SAKKOJEN VASTAVUOROISESTA TUNNUSTAMISESTA

Yhteistyö EU-sakkojen täytäntöönpanossa toimii kokemuksen mukaan parhaiten niiden jäsenmaiden kanssa, joissa täytäntöönpanoa koskeva toimivalta on keskitetty yhdelle viranomaiselle. Tällöin

voidaan turvata riittävät resurssit, koska toimiva ja tehokas täytäntöönpanoyhteistyö edellyttää siihen osallistuvilta henkilöiltä erityisasiantuntemusta ja kielitaitoa. Yhteistyö on toiminut hyvin esimerkiksi Alankomaiden kanssa, jossa puitepäättöksen mukaisesta taloudellisten seuraamusten täytäntöönpanosta vastaa keskitetysti Centraal Justitieel Incasso Bureau -niminen viranomais. Täytäntöönpanoyhteistyö on vaikeampaa niiden jäsenmaiden kanssa, joissa toimivalta on hajautettu usealle eri viranomaiselle. Toimivaltaisia viranomaisia voivat olla esimerkiksi paikalliset rikostuomioistuimet tai syyttäjänvirastot. Tällöin yhteistyöhön ei välttämättä ole riittävästi asiantuntemusta, ja täytäntöönpano voi hidastua esimerkiksi sen vuoksi, että täytäntöönpanopyynnössä ei ole kaikkia puitepäättöksessä edellytetyjä tietoja tai todistusta ei ole täytetty oikein. Lisäksi ongelmia aiheuttaa se, jos sakon saaneen henkilön yhteystietoja ei ole merkitty asiakirjoihin oikein ja pyyntöä ei sen vuoksi onnistuta toimittamaan toimivaltaiselle viranomaiselle toiseen jäsenmaahan.

Tieliikenerikkomukset muodostavat suurimman osan niistä taloudellisista seuraamuksista, joita Suomen ja muiden jäsenmaiden kesken tunnustetaan ja pannaan täytäntöön. Puitepäättöksen johdanto-osassa on erikseen mainittu, että tieliikenerikkomusten johdosta määrätyt

sakkorangaistukset kuuluvat puitepäättöksen soveltamisalaan. Tieliikenerikkomukset on sisällytetty myös puitepäättöksen listarikokseksi. Tieliikenerikkomusten seuraamukset saattavat olla rahamäärältään vähäisiä, mutta yleisestävyyden kannalta niiden täytäntöönpanosta ei ole Suomessa kieltäydytty, vaikka rahamäärä olisi ollut alle 70 euroa.

Joidenkin jäsenmaiden kesken täytäntöönpanoyhteistyö ei ole toiminut odotetulla tavalla. Esimerkiksi Latvian toimivaltainen viranomais on katsonut, etteivät Suomessa rangaistusmääräysmenettelyssä annetut sakot olisi puitepäättöksessä tarkoitettuja päätöksiä, joita voitaisiin tunnustaa Latviassa. Latvian mukaan edellä mainitut päätökset ovat hallinnollisia päätöksiä, joiden osalta vastavuoroista tunnustamista ei voida toteuttaa puitepäättöksen mukaisesti. Viron osalta ongelmia ovat olleet tapaukset, joissa Suomessa sakon saanut henkilö ei ole ollut henkilökohtaisesti läsnä oikeudenkäynnissä, jossa henkilölle on tuomittu sakko. Tällaisessa menettelyssä annettuja sakkoja Viro ei ole suostunut tunnustamaan ja panemaan täytäntöön lainkaan. Toisaalta Viro on lähettänyt Suomeen täytäntöönpanotavaksi taloudellisia seuraamuksia, jotka ovat perustuneet siihen, että henkilölle on tuomittu rangaistus elatusapumaksujen laiminlyönnistä. Tällaisista täytäntöönpanopyynnöistä on

jouduttu kieltäytymään, koska kysymyksessä ei ole ollut puitepäättöksen mukainen listarikos eikä elatusapumaksujen laiminlyönti ole Suomen lain mukaan rangaistavaa.

Pääosa jäsenmaista on saattanut puitepäättöksen voimaan kansallisesti vasta vuosikymmenen taitteessa. Luonnollisesti täytäntöönpanoyhteistyö ei voi toimia kunnolla ennen kuin jäsenmaat ovat järjestäneet yhteistyön edellyttämät menetelmät osaksi kansallista järjestelmää. Esimerkiksi suurista jäsenmaista Saksa on voimaannpannut puitepäättöksen vasta joulukuussa 2010. Suomessa täytäntöönpanoyhteistyötä on saatu käyntiin viimeisen vuoden aikana EU:n nuoriin jäsenmaihin, kuten Bulgariaan. Odotettavissa onkin, että tulevina vuosina yhteistyö tiivistyy ja taloudellisten seuraamusten täytäntöönpanoa saadaan tehostettua. Oman haasteensa täytäntöönpanoon osallistuville viranomaisille asettaa henkilöiden vapaa liikkuvuus EU:n alueella. Hyvin yleistä onkin se, että henkilö, joka on saanut sakon Suomessa muuttaa toiseen jäsenmaahan ja kun täytäntöönpanopyyntö on saatu lähetettyä kyseiseen valtioon, henkilö on jo voinut muuttaa takaisin Suomeen taikka kolmanteen jäsenmaahan. ■

Kirjoittaja on perintälakimies Oikeusrekisterikeskuksessa.



■ KAI KALMARI

Joukkoliikenteen turvallisuus on tunnetta ja tekoja

Turvallisuussuunnittelu synnyttänyt aitoa yhteistoimintaa

Helsingin seudun joukkoliikenteessä tehdään noin miljoona matkaa vuorokaudessa. Tämä on yli 60 % kaikista Suomessa vuorokauden aikana tehtävistä joukkoliikenteen matkoista. Lukuun sisältyvät matkat, jotka tehdään Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymän (HSL) alueella junalla, raitiovaunulla, metrolla, linja-autolla ja Suomenlinnan lautalla. Jäsenkuntia ovat Helsinki, Espoo,

Kauniainen, Kirkkonummi, Vantaa, Kerava ja Sipoo. Alueella asuu noin 1 200 000 ihmistä.

Suunnittelu ja joukkoliikenteen järjestäminen tehdään yhdessä jäsenkuntien sekä niiden asukkaiden kanssa. Joukkoliikenteen tarjonnalla edistetään Helsingin seudun elinvoimaisuutta ja HSL:n strategisia tavoitteita. Joukkoliikenteen turvallisuus on yksi keskeisimmistä liikennepalvelui-

den kysyntään ja kulkutapaan vaikuttavista laaturajista.

TOIMIVA JOUKKOLIIKENNEJÄRJESTELMÄ KAIKISSA OLOSUHTEISSA

Liikkumisvapaus on yksi perusoikeuksista. Se on myös ihmisten, yritysten ja organisaatioiden toiminnan perusta. Joukkoliikenne kokonaisuutena on lisäksi osa yhteiskunnan kriittistä infrastruktuuria sekä

Yksikin koettu, nähty tai laajasti uutisoitu joukkoliikenteeseen liittyvä väkivallanteko voi tehdä merkityksettömäksi kaikki tilastojen osoittamat päivastaiset tiedot.

eheän kaupunkirakenteen edellytys. Häiriöt joukkoliikenteessä heijastuvat nopeasti ja laajasti ihmisten arkeen sekä muualle yhteiskuntaan.

HSL:n visio vuoteen 2025 tähtää siihen, että joukkoliikenne on liikkumisen ykkösvalinta. Lisäksi nähdään, että Helsingin seutu on älykkään, kestävä ja turvallisen liikkumisen suunnannäyttävä.

Joukkoliikennejärjestelmä ja -palvelut pyritään turvaamaan kaikissa oloissa; jokapäiväisissä häiriöissä, normaali- ja poikkeusolojen häiriötilanteissa sekä poikkeusoloissa. Varautumisen ja turvallisuustyön painopiste on selkeästi arjen jokapäiväisissä häiriöissä. Näitä ovat esimerkiksi häiriöt matkustajien tai joukkoliikennehenkilökunnan turvallisuudessa.

TURVALLISUUDEN TUNNETTA MITATAAN TUTKIMUKSILLA

Käytännössä kaikilla HSL:n alueen ihmisillä on käsitys joukkoliikenteen turvallisuudesta. Käsitys voi perustua esimerkiksi omiin kokemuksiin, omiin havaintoihin sekä muilta ihmisiltä tai mediasta saatuihin tietoihin. On myös mahdollista, että matkustaminen metrotunnelissa maan alla voi itsessään aiheuttaa pelkoja. Turvallisuudentunne on myös henkilökohtainen asia. Esimerkiksi häiritsevä käyttäytyminen, joka toisessa ihmisessä aiheuttaa pelkoa, voi toisessa aiheuttaa kiusaantuneisuutta tai on pelkästään yhdentekevää. Onpa turvattomuuden kokemisen syy mikä tahansa, se on otettava vakavasti. Turvattomuuden tunne voi pahimmillaan johtaa siihen, että ihminen voi tietyssä tilanteessa välttää joukkoliikenteen käyttämistä.

HSL kartoittaa matkustajien kokemia turvallisuutta useilla tutkimuksilla. Kolme kertaa vuodessa järjestettävä asiakastytytyssyystutkimus on kohdistettu noin 25 000 matkustajalle. Kysely painottuu ruuhka-aikoihin ja -suuntiin. Kyselyn mukaan yli 87 % vastaajista kokee, että matkat sujuvat pääsääntöisesti ilman järjestyshäiriöitä. Matkustamisen kokee turvalliseksi noin

82 % vastaajista. Kysely on toteutettu vuodesta 2011, ja ihmisten kokemus turvallisuusnäyttää tutkimusaikana johdonmukaisesti parantuneen. Lauta ja linja-autot koetaan selvästi turvallisimmiksi välineiksi. Tähän vaikuttaa linja-autojen osalta se, että kuljettaja kohtaa kaikki matkustajat heidän noustessaan kyytiin ja tarkastaa matkalipun sekä usein myös matkustajan kunnan ja käyttäytymisen. Tällaista kontrollia ei ole niissä joukkoliikennevälineissä, joissa on käytössä niin sanottu avorahastus. Tällöin matkustajat voivat nousta välineeseen kuljettajan näkemättä ja jopa ilman matkalippua.

BEST-tutkimuksella puolestaan kartoitetaan asukkaiden tyytyväisyyttä joukkoliikenteeseen. Tutkimus tehdään yhteismittaisena kaikissa osallistujakaupungeissa. Vuoden 2013 tutkimukseen osallistuivat Geneve, Helsinki, Kööpenhamina, Oslo, Tukholma ja Wien. Kyselyyn vastataan internetissä. Siihen vastaavat henkilöt voivat olla joukkoliikenteen käyttäjiä tai sellaisia, jotka eivät sitä käytä. Tutkimuksen turvallisuusarviointi muodostuu kolmesta väittämästä: ”pysäkeillä ja asemilla on turvallista”, ”matkan aikana on turvallista” ja ”liikenneonnettomuudet eivät pelota”.

BEST-tutkimuksen mukaan 77 % Helsingin seudun vastaajista on tyytyväisiä joukkoliikenteen turvallisuuteen. Helsinki sijoittuu turvallisuusvertailussa kolmanneksi muiden kaupunkien joukossa.

Muilla tutkimuksilla on havaittu lisäksi, että turvattomuuden tunne lisääntyy liikuttaessa iltaisin ja öisin, erityisesti viikonloppuisin. Kuljettajille ja muulle joukkoliikennehenkilökunnalle suunnattujen kyselyjen tulokset vastaavat pääosin matkustajakyselyjen tuloksia. Tosin henkilökunnan turvattomuuden tunne liittyy usein haastavaan asiakaspalvelutilanteeseen.

JOUKKOLIIKENTEEN TURVALLISUUS-TILANNETTA MITATAAN TILASTOILLA

Miten sitten ihmisten kokemus turvattomuus näkyy turvallisuuspoikkeamina? Onneksi hyvin huonosti. Tilastojen mu-

kaan matkustaminen ja työskentely on erittäin turvallista, erityisesti kun turvallisuuspoikkeamien lukumäärä suhteutetaan matkustusmääriin. Lisäksi esimerkiksi joukkoliikennehenkilökuntaan kohdistettu väkivalta näyttää vähenevän. Turvallisuuspoikkeamia, kuten häiritsevää käytöstä, tapahtuu kaikkina vuorokaudenaikoina eikä niissä välttämättä ole löydettävissä säännönmukaisuutta.

Matkustajien toisiinsa kohdistamat väkivallanteot ovat erittäin harvinaisia yksittäistapauksia. Toisaalta yksikin koettu, nähty tai laajasti uutisoitu joukkoliikenteeseen liittyvä väkivallanteko voi tehdä merkityksettömäksi kaikki tilastojen osoittamat päivastaiset tiedot. Tämä onkin turvallisuustyön ja riskienhallinnan jatkuva haaste. Turvajärjestelmien pitäisi onnistua estämään kaikki ei-toivotut tapahtumat, mutta yksikin toteutunut uhka voi antaa kuvan, että turvallisuuden resursointi, toimenpiteet ja järjestelmät ovat riittämättömiä.

Joukkoliikennehenkilökuntaan kohdistuva väkivalta ja uhkaukset liittyvät lähes aina matkalippujen myyntiin, niiden tarkastamiseen ja häiriökäyttäytymiseen puuttumiseen. Helsingin seudulla lähtee linja-auto lähtöpysäkillä noin 20 000 kertaa vuorokaudessa. Kuljettajat kohtaavat väkivaltaa työssään noin 50 kertaa vuodessa. Pääsääntöisesti tapaukset ovat lieviä.

Helsingin seudun joukkoliikenteessä tarkastettiin vuonna 2013 yhteensä 3,6 miljoonaa matkalippua. Lippuja tarkastettiin ympäri vuoden seitsemänä päivänä viikossa kaikkina vuorokaudenaikoina. Vuonna 2013 matkalippujen tarkastajat joutuivat väkivallan kohteeksi noin 70 kertaa. Onneksi kuitenkin yleensä välttyttiin vakavilta seurauksilta. Sen sijaan konduktöörien ja matkalippujen tarkastajien päivittäiseen työhön voi valitettavasti sisältyä negatiivista suhtautumista ja kommentointia, kiusantekoa sekä uhkailua. Kiusantekoon on liitetty myös median käyttöä siten, että joukkoliikennehenki- →

Toisaalta on huolehdittava asemien, terminaalien ja pysäkkien viihtyisyydestä sekä kunnosta.

→ lökuntaa provosoidaan toimimaan. Tämä toiminta kuvataan ja esitetään esimerkiksi sosiaalisessa mediassa ilman, että näytetään koko tapahtumaa.

Yhdyskuntarakenteen keskittyminen luo suuria toiminnallisia kokonaisuuksia, joissa joukkoliikenne on yksi toimijoista. Asemia, terminaaleja ja pysäkkejä sijoitetaan esimerkiksi kauppakeskusten yhteyteen. Niissä on paljon ihmisiä houkuttelevia palveluja, kuten ravintolat. Poliisin ja turvapalveluyritysten tilastot osoittavat, että missä ihmiset kokoontuvat ja viettävät aikaansa, siellä myös tapahtuu turvallisuuspoikkeamia. Ne heijastuvat myös joukkoliikenteeseen. Toisaalta on huolehdittava asemien, terminaalien ja pysäkkien viihtyisyydestä sekä kunnosta.

HENKILÖKUNNAN OIKEUDET JÄRJESTYKSENPITOON

Usein esitetään kysymys, mitkä ovat joukkoliikennehenkilökunnan velvollisuudet toimia turvallisuutta uhkaavassa tilanteessa. Lainsäädäntö lähtee siitä, että vastuu asiallisesta toiminnasta on matkustajilla. He eivät saa meluamalla tai muutoin käyttäytymisellään häiritä muita matkustajia eikä kuljettajaa. Matkustajien on lisäksi noudatettava sellaisia kuljettajan antamia määräyksiä, jotka ovat tarpeen järjestyksen tai turvallisuuden säilyttämiseksi. On myös säädetty, että päihdyttävän aineen nauttiminen on kiellettyä yleisellä paikalla ja julkisessa liikenteessä olevassa kulkuneuvossa.

Joukkoliikennehenkilökunnalle on velvollisuuksien sijaan säädetty järjestyksenpitoon liittyviä oikeuksia. Niitä ovat esimerkiksi oikeus evätä matkustajan kyytiin tulo, jos tämä on päihdyttynyt ja käyttäytyväkivaltaisesti, uhkaavasti tai meluavasti sekä todennäköisesti aiheuttaa häiriötä tai vaaraa. Henkilökunnalla on lisäksi oikeus poistaa matkustaja, joka kielloista huolimatta on jatkanut häiritsevää käytöstään ja oikeus ottaa kiinni matkustaja, kunnes poistaminen on mahdollista. Lisäksi hen-

kilökunnalla on oikeus pyytää kanssamatkustajaa avustamaan kiinniottossa, käyttää tarpeellisia voimakeinoja ja saada poliisilta virka-apua.

Monet tekijät vaikuttavat esimerkiksi kuljettajien ja konduktöörin järjestyksenpitoon joukkoliikennevälineissä. Eräs tärkeimmistä on matkustajien odotus siitä, että henkilökunta selvittäisi tilanteen. Tässä mielessä minimitaso on, että henkilökunta hälyttää apua paikalle, jos kokee, että omat ongelmanratkaisuvalmiudet eivät muuten ole riittävät. Tilanne, henkilöstön osaaminen ja kokemus sekä henkilökohtaiset ominaisuudet vaikuttavat siihen, miten häiritsevään käyttäytymiseen puututaan. Lisäksi työnantajan ohjeistus toimimisesta häiriötilanteessa määrittää henkilöstön toimintaa.

TURVALLISUUTTA KEHITETÄÄN PITKÄJÄNTEISELLÄ YHTEISTYÖLLÄ

Helsingin seudun joukkoliikenteen turvallisuutta on kehitetty strategiatyön avulla 2000-luvun puolivälistä. Nykyinen joukkoliikenteen turvallisuusstrategia on laadittu vuosille 2012–2016. Kunnat, liikennöitsijät, joukkoliikenteen henkilöstöjärjestöt, Paikallisliikenneliitto sekä viranomaiset ja virastot osallistuvat turvallisuusstrategian ja aiesopimuksen laatimiseen sekä aiesopimuksen toimenpiteiden toteuttamiseen. Lisäksi joukkoliikenteen turvallisuus on tärkeässä osassa HSL:n jäsenkuntien turvallisuussuunnittelussa ja -työssä.

Joukkoliikenteen turvallisuusstrategian tavoitteet ovat yhteisiä kaikille työhön osallistuneille toimijoille. Turvallisuuden neljä toimintalinjaa ovat joukkoliikenteen henkilökunnan turvallisuus, matkustajien turvallisuus, omaisuuden turvallisuus ja joukkoliikenteen vaikutus yleiseen liikenneturvallisuuteen.

Joukkoliikenteen turvallisuusstrategian vaikuttavuutta seurataan yhtenäisillä, kaikki liikennemuodot kattavilla mittareilla. Mittariston avulla muodostetaan turvalli-

suuden tilannekuva, jota käytetään päätöksenteon tukena. Turvallisuutta tuottaviin ja lisääviin toimenpiteisiin käytetään miljoonia euroja vuodessa. Osa kustannuksista perustuu suoraan nykyisen aiesopimuksen toimenpiteisiin. Tällaisia ovat esimerkiksi järjestyksenvalvojen tekemät matkalippujen laiturij- ja porttitarkastukset, muutokset yöliikenteen rahastuksessa, järjestyksenvalvojen ja vartijoiden käyttö häiriöherkillä alueilla ja liikennevälineissä, henkilöstön koulutus, toiminnallinen kehittäminen sekä liikennevälineiden turvatekniikan kehittäminen. Esimerkkeinä turvatekniikasta voidaan mainita pysäkkijarru, joka estää autolla ajamisen ovien ollessa auki, ovien turvalaitteet, turvaohjaamo, alkoholukko ja automaattinen palonsammutusjärjestelmä.

Strategiatyön ehkäpä paras saavutus on kuitenkin yhteisten hankkeiden myötä kehittynyt aito yhteistoiminta. Tästä on hyvänä esimerkkinä Liikenneviraston johdolla kehitettävä lähijunaliikennealueen turvavalvomo. Valvomoa kehitetään yhteistoiminnassa alueen kuntien, VR-yhtymän ja HSL:n kesken. Suunnitelmana on yhdistää alueen vartiointi- ja järjestyksenvalvontapalvelut yhden johdon alaisuudessa toimivaksi kokonaisuudeksi. Tulevaan turvavalvomoon on myös suunniteltu perustettavan tällä hetkellä puuttuva linja-autoliikenteen turvavalvomo.

Kovien turvallisuustoimenpiteiden lisäksi pyritään kehittämään joukkoliikenteen sosiaalista turvallisuutta esimerkiksi viestinnällä, erilaisilla kampanjoilla sekä antamalla matkustajille turvallisuuteen liittyviä ohjeita. Lisäksi asemat, terminaalit ja pysäkit pyritään suunnittelemaan viihtyisiksi ja pitämään huolta niiden siisteydestä sekä kunnossapidosta. ■

Kirjoittaja työskentelee Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymässä turvallisuusasian-tuntijana.

Fyysinen ympäristö tarjoaa hyvät tai huonot turvallisuuskehitykset

**Kirjoitukseen on koottu esimerkkejä ja nettivinkkejä asukkaiden osallistumistavoista ympäristön-
sä suunnitteluun ja rikosentorjuntanäkökulmien ottamisesta huomioon kaupunkisuunnittelussa.**

Rikosentorjuntaneuvoston Naapuriaputyöryhmä (2012–2014) kiinnitti huomiota asukkaiden mahdollisuuksiin vaikuttaa asuinalueensa turvallisuuteen ja viihtyisyyteen. Kun asukailta kysytään, liikenteen ja liikkumisen turvallisuus nousevat useasti tärkeimmiksi huolen aiheiksi, millä on vaikutuksensa myös rikospelkoon. Fyysisen ympäristön suunnittelulla ja parannuksilla on mahdollisuus vähentää ja ehkäistä rikoksia asuinalueilla sekä lisätä turvallisuutta ja turvallisuuden tunnetta. Seuraavassa tuodaan esimerkkejä sekä Suomesta että muista Pohjoismaista, miten fyysisen ympäristön suunnittelulla voidaan vaikuttaa turvallisuuteen ja miten asukkaat itse voivat vaikuttaa.

ASUKKAIDEN LIIKENNE- TURVALLISUUSALOITTEET

Jokaisella on mahdollisuus vaikuttaa paikallisiin asioihin, myös turvallisuutta koskeviin, äänestämällä tai asettamalla ehdokkaaksi. Esimerkiksi oman asuinalueensa liiken-

neturvallisuuteen voi vaikuttaa myös suoran osallisuuden kautta, esimerkiksi tekemällä kuntalaisaloite tai ilmoittamalla suoraan kuntateknikalle valaistuksen, tienpäällysteiden ja kasvillisuuden ongelmista, siivottomuudesta, liikenne-merkkeihin kohdistuneesta ilkevälistä, liukkaista kävelyteistä tms.

Asukasaktiivisuuden ja kuntalaisten liikenneturvallisuuksaloitteiden seurauksena on saatu mm. suojakorkeita, kiertoliittymiä, liikennevaloja ja -merkkejä. Näissä kysymyksissä asukkaiden aktiivisuus ja tieto onkin olennainen apu kunnalle. Kaikki ehdotukset eivät aina toteudu. Osallisuuden ja lähidemokratian toteutumisen kannalta on tärkeää, että asukkaalle annetaan kuitenkin palautetta. Syitä aloitteen hylkäämiseen voi olla monia. Kyse voi olla muiden toimenpiteiden kii-reellisyydestä, kustannuksista tai sivu- tai jopa haittavaikutuksista kuten melusta ja tärinästä. Asukkaiden toivoma lapsia tiellä -liikenne-merkki hylätään usein juuri sen takia,

että jos sitä käytettäisiin jokaisella asuntokadulla, sivuvaikutuksena sen teho heikkenisi.

LASTEN JA KUMMANKIN SUKUPUOLEN NÄKÖ- KULMA MUKAAN

Kun suunnitellaan uusia asuinalueita tai kaavaillaan parannuskohteita ja muutoksia fyysiseen ympäristöön tulee asukkaille tarjota mahdollisuus osallistua ja tulla kuulluksi. Tämä tarkoittaa myös lasten ja nuorten osallisuuden varmistamista. Lapsivaikutusten arviointi on tärkeä muistaa kaikessa maankäytön, rakentamisen ja ympäristön suunnittelussa.

Lapsiystävällisten alueiden suunnittelulla voidaan mm. vähentää ahdistelun ja rikosten pelkoa ja rasistisia jännitteitä. Lapsia ja nuoria kokemusasi-antuntijoina kuulemalla voidaan lisätä heidän hyvinvointiaan ja turvallisuuttaan, saada arvokasta tietoa turvattomuuden syistä ja vähentää niitä – kuten myös heihin kohdistuvaa tai heidän itse tekemää rikollisuutta. Lapset ja nuoret näkevät asioita eri tavalla kuin aikuiset, ja näin syntyy uusia

ideoita ja luovia ratkaisuja. Mukaanotolla lapset ja nuoret voidaan sitouttaa omaan lähiympäristöönsä ja sen kunnossa pitämiseen, myös psykologisen omistajuuden kautta. Tämä tarkoittaa myös yhteisöllisyyden kasvamista ja demokraattisen toimintakulttuurin oppimista ja kokemista.

■ Vantaan kaupungin lasten ja nuorten osallisuusoppaassa kerrotaan, miksi ja miten maankäytön, rakentamisen ja ympäristön toimialalla tulisi osallistaa lapsia nuoria, www.vantaa.fi.

■ Lisätietoa lasten ja nuorten oikeudesta osallistua ja hyvien käytäntöjen menetelmäpankki löytyy Lapsiasiaavaltuutetun sivuilta, www.lapsiasia.fi.

■ Tietoa ja materiaalia turvallisesta liikkumisesta itseopiskeluun tai esimerkiksi lasten ja nuorten tai ikäihmisten parissa toimiville löytyy liikenneturva.fi-sivuilta Eri ikäisenä -osiosta.

■ Liikenneturvan sähköinen www.vaaranpaikka.fi -työkalu on liikennekasvatuksen suunnittelun väline, jolla →

→ liikennekasvatus voidaan liittää oppilaiden jokapäiväiseen liikkumisympäristöön. Oman koulureitin vaaranpaikat ja ongelmakohdat kartoitetaan kuvien ja piirustusten kautta, ja mietitään niille ratkaisuja.

Ruotsin asuntovirasto on tehnyt pitkään kehittämistyötä kaupunkien ja taajamien fyysisen ympäristön sukupuolisen sensitiivisen turvallisuussuunnittelun puolesta. Kaupunkimaisemissa koetaan turvattu muutta esimerkiksi kaduilla ja puistoissa, erityisesti naisten keskuudessa. Turvallisuustiedon kohderyhmänä ovat ennen kaikkea virkamiehet, jotka toteuttavat yhteiskuntasuunnittelua. Fokus on ollut naisten ja miesten turvallisuuden tunteella tai kokemuksella.

Opas *Vidga vyerna/Broaden your outlook* tuo inspiraation lähteeksi 18 metodia, joilla voidaan kerätä asukkailta tietoa fyysisen ympäristön ja liikenteen suunnittelua varten. Turvallisuussuunnittelusta kiinnostuneille esitellään mm. aikamaantiedekartat, Charette-metodi, SWOT-analyysi, henkiset kartat, arvoruuu, kaupunkiympäristöön liittyvien tunteiden diagrammi, karttaan perustuva lasten GIS ja lapsivaikutusten arviointi jne. Opas sukupuolisen sensitiivisestä turvallisuussuunnittelusta ja rakentamisesta löytyy sekä ruotsiksi että englanniksi, www.boverket.se.

TURVALLISUUSKÄVELYT MONIEN ASUKASRYHMIEN TARPEISIIN

Turvallisuuskävely on hyvä väline selvittää alueen ongelmakohtia ja kehittämistarpeita ja pohtia yhdessä alueen asukkaiden, toimijoiden ja päätöksentekijöiden kanssa, miten siitä saadaan turvallisempi ja viihtyisämpi. Fyysisen ympäristön kehittämiseen ja paran-

tamiseen tarkoitettua kävelymenetelmä löytyy Suomesta monella eri nimellä (kehittämiskävely, innovaatiokävely, esteettömyyskävely jne.). Turvallisuuskävelyistä yleistä tietoa suomeksi ja suomalainen opas on osoitteessa www.rikksentorjuntaneuvosto.fi.

Tiedon keräämisen lisäksi kävelyillä on ollut monia hyviä sivuvaikutuksia: asukkaiden tutustuminen ja verkostoituminen, oma-aloitteellisuus jne. Haasteita voivat kuitenkin tuottaa turvallisuuskävelyn jälkeiset prosessit, esim. tiedon ja muutostarpeiden runsaus, resurssien niukkuus, priorisoinnit, asioiden hoitamisen vaikeus ja hitaus. Riskinä on, että asukkaalle jää sellainen kokemus, että mikään ei muutu.

Ruotsin Götlandissa on kehitetty lapsille ja nuorille omaa turvallisuuskävelymallia (Trygghetsvandringar ur barns perspektiv). Opas on saatavilla ruotsiksi osoitteessa www.uddevalla.se. Vastaavasti Vaasassa ollaan rikksentorjuntaneuvoston ja oikeusministeriön tuella kehittämässä lasten ja nuorten turvallisuuskävelymallia.

KANSALAISRAATI, YHTEISÖVALMENNUS JA YMPÄRISTÖTYÖ

Kansalaisraadien pyrkimyksenä on muodostaa paikallisyhteiskunta pieniskoissa ja löytää yhteisymmärrys jossakin tietyssä kysymyksessä. Menetelmä soveltuu hyvin myös paikallisten rakennus- ja ympäristön turvallisuuskysymysten puimiseen ja asuinalueen tai palveluiden kehittämiseen. Suomessa Uusi paikallisuus-hankeessa menetelmää on kokeiltu muutamalla paikalliskunnalla. Kansalaisraatikoekilut ja kokemukset ovat olleet lupaavia ja Harri Raisio ja Juha



Kukkasaapasaitaukset Järvenpäässä on esimerkki alueen viihtyisyyttä, turvallisuutta ja sosiaalisia kohtaamispaikkoja lisäävästä tempauksesta.

Lindell (2013) ovat tehneet raadeista vaikuttavuusarvioinnin, saatavilla www.setlementti.fi.

Kaapelin eli osallistavan yhteisövalmennuksen menetelmän lähtökohtana on, että kaikilla on omassa historiaansa asioita, jotka vaikuttavat siihen, miksi juuri minä koen tietyt asiat tietyllä tavalla, esimerkiksi turvattomuutta tietyssä ympäristössä. Kun syyt on tutkittu, havainnoitu ja käsitelty omassa ympäristössä, alkaa voimaantuminen. Ihminen alkaa ideoimaan, mitä minä haluaisin muuttaa ympäristössäni ja toimimaan sen puolesta. Helsingin Diakonissalaitoksen lisäksi Kaapeli-menetelmää ympäristön turvallisuuden vaikuttavana työkaluna on piloitu oikeusministeriön tukemassa Koivukylän turvallisuushankkeessa. Kaapeli 2.0 yhteisövalmennuksesta on tietoa Diakonissalaitoksen sivuilla, www.hdl.fi.

Ei minun takapihallani-ilmio on usein se luonnollinen lähtötilanne ihmisten suhtautuessa uuteen, vähän erilaiseen naapuriin, esimerkiksi asunnottomiin tai vammaisiin. Helsingin Diakonissalaitoksen pitkä kokemus todistaa, että erilaisten ihmisten asuminen lähinaapureina

voi onnistua ympäristötyön Yimby (ympäristötyö-in-my-backyard) avulla. Pitkäaikaisasunnottomuuden vähentämiseen tähtäävän ympäristötyön perusasioita ovat jatkuva ja hyvissä ajoin käynnistetty dialogi, tiivis vuorovaikutus uusien ja vanhojen asukkaiden kesken, avoimuus, kasvot ja kanavat keskustelulle. Ympäristötyö toimii varsinkin ongelmien ilmaantuessa myös tietynlaisena naapuri-apuna ja välittäjänä kaikille alueen asukkaille. Mahdollisia ongelmia asukkaiden välissä ei voida kokonaan poistaa, mutta niiden käsittelyä voidaan merkittävästi helpottaa. Ympäristötyöstä kerrotaan sivustolla www.asuntoensin.fi.

KANSALAISTOIMINTA LUO TURVALLISUUTTA ASUINALUEILLE

Viime aikoina on ollut nousussa omaehtoinen vapaaehtoinen kansalaistoiminta esimerkiksi kaupunkiympäristön viihtyisyyden, siisteyden, luonnollisen valvonnan ja psykologisen omistajuuden lisäämiseksi. Tätä on mm. kaupunkiviljely tai vapaaehtoiset puistokummit siistimisessä omaa asuinympäristöään roskista. Jo 90-luvun lopulla herätti kansainvälistä kiinnos-

tusta innovatiivisena rikoksantorjuntahankkeena Karhu- puisto kummit asukasliike, jossa eläkeläisrouvat valtasivat puiston ja pitivät huolta siitä (ks. www.kansalaisareena.fi, VerkkoAreena 2011/2). Nykypäivänä vastaavia fyysisen tilan ”kaappauksia” ja alueen viihtyisyyttä, turvallisuutta ja sosiaalisia kohtaamispaikkoja lisääviä tempauksia ovat olleet esimerkiksi kukkasaapasitaukset Järvenpäässä tai Unelma-veistoksen siirto Kalliosta Kannelmäkeen Sitratorille. Kiinnostava on Göteborgissa tehty opas (Så här påverkar du din stadsmiljö), joka kannustaa ihmisiä vaikuttamaan oman asuinalueensa viihtyisyyteen, www.tryggaremanskligare.goteborg.se.

Tanskassa turvallisten kuntien yhteisö on julkaissut mielenkiintoiset tutkimukset turvallisuuden tunteen (Tegn på trygghed 2010) ja turvallisuuden merkeistä (Tegn på sikkerhed 2012), www.dentryggekommune.dk. Ensimmäinen tutkimus perustuu ajatukseen, että jokainen meistä tuottaa päivittäin turvallisuutta ja luottamusta sekä itselleen että muille – ja luomme huomattavasti enemmän turvallisuutta kuin turvattomuutta. Toinen raportti turvallisuuden merkeistä on visuaalinen kertomus. Raportissa kuvataan monia esimerkkejä fyysisestä turvallisuudesta – muurit, lukot, puomit, puskat, aidat, kyltit, valaistus jne. Toiset ratkaisut ovat yksinkertaisia, jopa kotikutoisia ja paikallisiin olosuhteisiin suunniteltuja, toiset taas kaupallisia, historiallisia tai teknologisesti monimutkaisia. Toisiin olemme fyysisessä ympäristössämme niin tottuneet, ettemme edes huomaa niitä, toiset taas pistävät silmään. Raportin idea on saada lukija pysähtymään ja

miettimään turvallisuusratkaisuja.

Naapuriapu-työryhmässä tärkein ajatus oli ihmisten hyvinvointi ja hyvä elämä eikä suora rikoksantorjunta kuten asuntomurtojen tai katuväkivallan ehkäisy. Työryhmän yksi tärkeä innostuksen lähde oli tanskalainen Gemeinschaft-ajattelu, www.gemeinschaft.dk. Ideana on kehittää hyvää elämää kaupungeissa ja lähiöissä niin, että ongelmia ratkoessa voidaan luoda samalla jotain parempaa: kohtaamispaikkoja, sosiaalista kanssakäymistä, viihtyisyyttä, merkityksellisyyttä jne. Esimerkiksi kameravalvonnan sijaan tietyissä paikoissa voidaan miettiä mielekkään tekemisen lisäämistä.

KAUPUNKISUUNNITTELU JA RIKOKSENTORJUNTA

Jo fyysisen ympäristön pienilläkin muutoksilla voidaan tilannetorjunnan keinoilla vaikuttaa asuinalueen rikollisuusriskeihin, viihtyisyyteen sekä lisätä luonnollista sosiaalista kontrollia. Seuraavissa oppaisa kerrotaan, miten rikoksantorjunta- ja turvallisuusnäkökulmia voidaan ottaa huomioon kaupunkisuunnittelussa.

Norjassa vuonna 2009 voimaan tuleen lakimuutoksen mukaan kunnilla on velvollisuus ottaa huomioon rikoksantorjuntanäkökulma rakentamisessa. Työn tueksi Norjan rikoksantorjuntaneuvosto (KRÅD) ja paikallisen rikoksantorjunta elin (SLT) ovat julkaisseet oppaan rikoksantorjunnasta fyysisessä ympäristössä (Tryggere nærmiljøer. En håndbok om kriminalitetsforebygging og fysiske omgivelser), www.krad.no. Oppaassa on paljon konkreettisia esimerkkejä ja kuvamateriaalia. Liikkumisen kannalta tärkeitä kysymyksiä ovat kasvillisuus, kävely- ja pyörätiet,

pysäköintialueet, alikulkutunnelit ja valaistus.

Myös Tanskan rikoksantorjuntaneuvosto (DKR) on tänä vuonna yhdessä Trygg Fondenin kanssa julkaissut oppaan (Guide till mere trygge byer) ja muuta materiaalia siitä, miten rikoksantorjuntanäkökulma otetaan huomioon turvallisen asuinympäristön suunnittelussa ja rakentamisessa. Oppaassa lähtökohdaksi on otettu kahdeksan periaatetta, joilla tutkimusten mukaan on vaikutusta siihen, että rikollisuus vähenee ja turvallisuuden tunne lisääntyy. Näitä ovat 1) silmät kadulla, 2) näkyvyys, 3) turvallinen liikkuminen, 4) turvallisuutta luova valaistus, 5) psykologinen omistajuus ja vastuullisuus, 6) oleskelu- ja kohtaamispaikat, 7) siisteys ja 8) fyysinen suojaus ja turvavälineet. Rikoksantorjuntanäkökulmaan on oppaan mukaan kiinnitetty aivan liian vähän huomiota rakentamisessa. Tanskassa rikoksantorjunnan huomioimista kaupunkisuunnittelussa on juuri pilotoitu viidessä kunnassa eri tavoin, ja tulokset ovat olleet hyviä. Lisätietoa, opas ja lyhyt elokuva löytyvät sivuilta www.dkr.dk.

Valaistuksella on iso merkitys rikoksantorjunnan kannalta. Se vaikuttaa turvallisuuden tunteeseen ja liikkumisen turvallisuuteen. Ulkovalaistuksen merkitykseen ei ole Suomessa vielä suunnitelmallisesti kiinnitetty niin paljon huomiota turvallisuussuunnittelussa kuin esimerkiksi Ruotsista. Ruotsissa asuntovirasto on edistänyt valaistuksen vaikutusten huomioon ottamista fyysisen ympäristön turvallisuuden suunnittelussa. Vinkkejä ja materiaalia valaistuksen merkityksestä löytyy asuntoviraston sivuilta www.boverket.se – Planera tryggt och jämnt. Ruotsin

rikoksantorjuntaneuvosto on selvittänyt kansainvälisten tutkimusten meta-analyyseilla parannetun ulkovalaistuksen merkitystä ja mahdollisuuksia rikoksantorjunnassa (Brå rapport 2007:28, www.bra.se). Kaupungin valaistuksella on monia etuja yhdistettynä muihin tilannetorjuntatoimiin ja se voi jopa olla tehokas rikosten ennaltaehkäisyssä tietyissä olosuhteissa.

Ympäristön suunnittelulla ja jopa liikenne- ja katu- ja julkisen liikennetilat voidaan vähentää myös väkivaltaa. Ruotsissa Karlsköpingin kunnassa väkivallan vähentämiseen julkisilla paikoilla vaikutettiin monien paikallistojen yhteistyöllä ja tilannetorjunnan toimenpiteillä. Kaupungissa väkivalta ja häiriöt julkisilla paikoilla tuottivat paljon ongelmia, erityisesti keskustassa jossa on vilkas yöelämä. Yksi toimenpide oli ajoneuvoliikenteen karsiminen, uudelleen järjestäminen sekä torin rauhoittaminen ja sulkeminen liikenteeltä yöksi. Samalla vaikutettiin estävästi myös pimeän taksin toimintaan. Piirroselokuva *Torget – om att lösa lokala problem* on saatavilla Ruotsin rikoksantorjuntaneuvoston sivuilla, www.bra.se. ■

Suorat linkit vinkkeihin on saatavilla kirjoituksen nettiversiossa, www.haaste.om.fi.

Kirjoittaja on erikoissuunnittelija oikeusministeriössä.

Euroopan rikokset selvitetty

Syyskuussa julkistettu Euroopan Sourcebook of Crime and Criminal Justice Statistics 2014 sisältää tietoja 41 maasta vuosilta 2007–2011. Julkaisu kattaa poliisin, syyttäjän ja tuomioistuinten toiminnan, vangit ja vankeudelle vaihtoehtoiset rangaistukset. Lisäksi raportissa on tuloksia Euroopassa tehdyistä rikosuhritutkimuksista.

Koska rikosten määrittely laissa sekä niiden tilastointi vaihtelevat eri maissa, tutkijaryhmä kehitti 22 rikokselle perusmääritelmät ja kuvaili millaiset teot kuuluvat kyseisen rikoksen piiriin sekä mitkä rajataan sen ulkopuolelle. Rikosten perusmääritelmiä ei kaikissa maissa pystytty seuraamaan tarkasti. Tällöin määritelmien erojen tunteminen auttaa taustoitettaessa rikoslukujen vaihteluja eri maiden välillä. Määritelmien yhtenäistämistavoitteista huolimatta maiden välille jää selkeitä eroja rikostasossa, joten tulkintaan tarvitaan maakohontaista erityistietoa. Siksi maiden välistä vertailua luotettavampaa on tarkastella niiden rikollisuudessa tapahtunutta kehitystä. Pitemmän aikavälin kehitystä voidaan seurata liittämällä tuoreen raportin tietoihin aikaisempien European Sourcebookien aineistoja. Niitä on saatavissa vuodesta 1995 alkaen.

Tarkastelemme tässä kahta Sourcebookin teemaa, poliisin tietoon tullutta rikollisuutta ja tuomioistuimissa määrättyjä rangaistuksia. Olemme valinneet kolme perinteistä väkivaltarikosta: henkirikokset, pahoinpitelyt ja raiskaukset. Nii-

den trendit on kuvattu kaikkia Euroopan maita sekä Suomea, Ruotsia ja Viroa koskien.

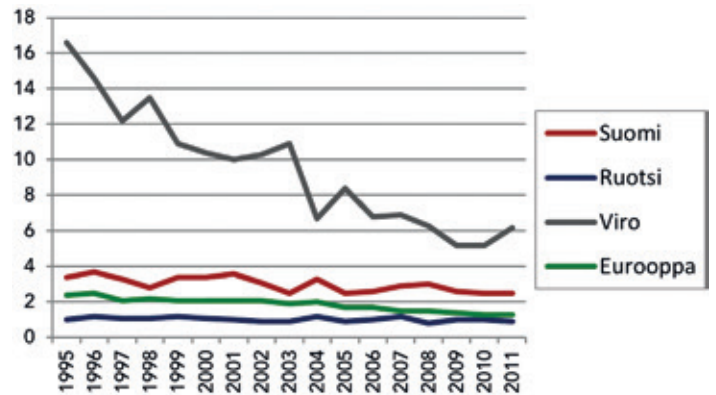
RIKOKSET POLIISITILASTOISSA

Poliisin tietoon tulleen rikollisuuden merkitys rikollisuuden kuvaajana kasvaa, sillä kansainvälinen rikosuhritutkimus on vastatuulella Euroopan parlamentin evätyä rahoituksen EU:n tilastoviraston pitkään valmistelemalta hankkeelta. Poliisitilasto on myös muuttunut kiinnostavammaksi, kun sen kuvaamiin rikoksiin on lisätty enemmän taustatietoja (mm. uhrin sukupuoli ja ikä). Silti on syytä muistaa, että poliisitilasto kuvaa poliisin toimintaa ja vain osa tapahtuneista rikoksista ilmoitetaan poliisille.

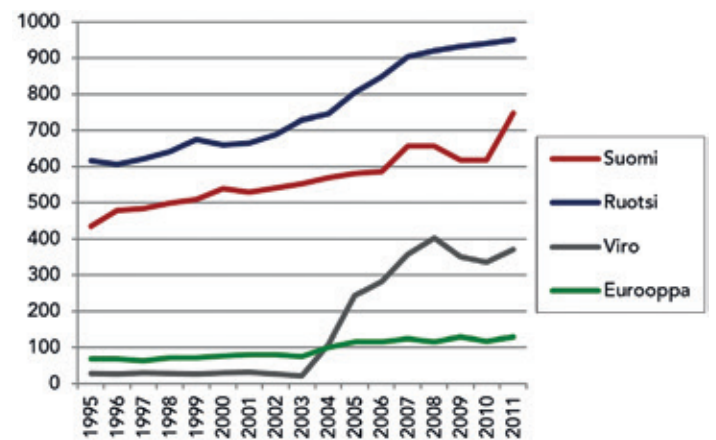
Henkirikokset ovat vähentyneet Suomessa huomattavasti vuodesta 1995, mutta ne ovat vähentyneet muissakin Euroopan maissa (kuvio 1) eli olemme edelleen Euroopan keskiarvon yläpuolella. Vuonna 2012 henkirikosten määrä on Suomessa jälleen pudonnut tuntuvasti (25 tapausta). Ruotsissa henkirikoksia tehdään vähemmän kuin Euroopassa keskimäärin. Virossa henkirikosluvut ovat Euroopan huippua nopeasta laskusta huolimatta.

Pahoinpitelylle on vaikea löytää yhtenäistä tilastointiperustetta, koska monissa maissa edellytetään fyysisen vammantekoa, jotta poliisi kirjaa tapauksen pahoinpitelyksi. Suomessa näin ei ole vaan teko arvioidaan kokonaisuutena. Määrittelyerojen voitaisiin ajatella olevan pahoinpitelyjen

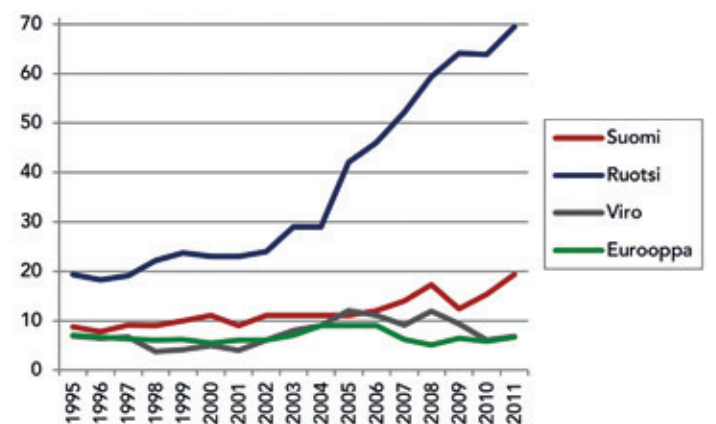
Kuvio 1. Henkirikokset 100 000 asukasta kohti Suomessa, Ruotsissa, Virossa ja Euroopassa vuosina 1995–2011.



Kuvio 2. Pahoinpitelyt 100 000 asukasta kohti vertailumaisa vuosina 1995–2011.



Kuvio 3. Raiskaukset 100 000 asukasta kohti vertailumaisa vuosina 1995–2011.



tasoerojen taustalla (esim. lievien pahoinpitelyjen kirjaamisessa), mutta tilanne on sama myös törkeissä pahoinpitelyissä: nekin ovat Suomessa selvästi Euroopan maiden keskiarvon yläpuolella. Virossa tapahtunut pahoinpitelyjen kasvu 2004 alkaen johtuu lainmuutoksesta; aikaisemmin siellä tilastoitiin vain törkeät pahoinpitelyt.

Suomessa raiskauksia tulee poliisiin tietoon useammin kuin Euroopassa keskimäärin ja tapaukset ovat kasvussa. Ruotsissa raiskausten määrä suhteessa väkilukuun on Euroopan korkein. Vertailua hankaloittaa se, että ilman pakottamista tapahtunut sukupuoliyhteys lapsen kanssa on Ruotsin luvuissa laskettu raiskaukseksi, kun taas useimmat muut Euroopan maat ovat tältä osin seuranneet Sourcebookin standardimääritelmää. Poliisiin tilastoimien raiskausten kasvu Ruotsissa 2000-luvun puolivälistä lähtien johtuu osin lainmuutoksesta: mm. seksuaalinen hyväksikäyttö liitettiin raiskaus-nimikkeeseen alle.

TUOMIOISSA EROJA

Tuomiot on kuviossa 4 jaettu neljään päärajauslajiin: ehdottomiin ja ehdollisiin vankeusrangaistuksiin, muihin vapaudessa suoritettaviin rangaistuksiin ja sakkoihin. Viron kohdalla jako ei ollut mahdollinen, joten kuviossa esitetään vain kaikkien tuomioiden määrä.

Suomessa tuomioistuinten langettamien tuomioiden määrä on Euroopan korkeimpia (yhteensä 3851 tuomiota 100 000 asukasta kohti vuonna 2010). Tämä johtuu suurelta osin siitä, että Suomessa on muita Euroopan maita enemmän liikenne- ja varkaus- tuomioita. Maiden välisiä eroja voidaan myös selittää mm. erilaisilla rikosmääritelmillä sekä rikosprosessiin liittyvillä yksityiskohdilla. Maasta riippuen

rikoksentehtyjä voidaan tuomita joko oikeudessa tai hänelle voidaan langettaa yhdyskuntaseuraamuksia ja sakkoja myös poliisiin, syyttäjän tai muun viranomaisen toimesta.

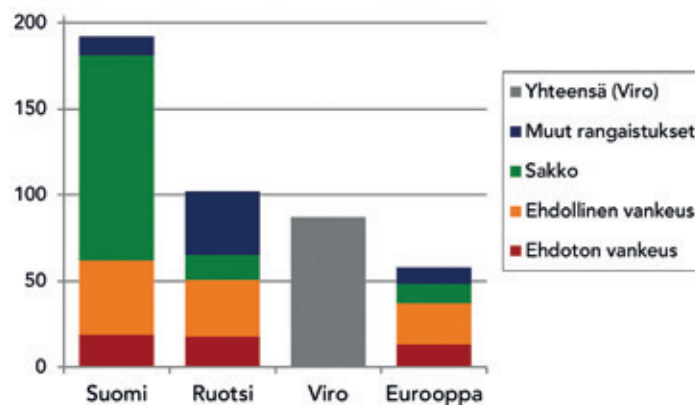
Suomessa 96 prosenttia henkirikosten tekijöistä tuomittiin ehdottomaan vankeuteen. Kymmenen Euroopan maan keskiarvo oli 95 prosenttia.

Joka kymmenes pahoinpitelytuomio Suomessa johti ehdottomaan vankeusrangaistukseen, ja tuomioista 23 prosenttia oli ehdollisia. 62 prosenttia pahoinpitelyistä rangaistiin sakoilla ja neljä prosenttia tuomittiin yhdyskuntapalveluun (kuuluu muihin rangaistuksiin kuviossa 4). Ruotsissa sovelletaan kovempia käytäntöjä, sillä 18 prosenttia tuomittiin ehdottomaan vankeusrangaistukseen ja vain 12 prosenttia on päässyt sakoilla. Ruotsissa käytetään useammin muita vapaudessa suoritettavia rangaistuksia kuin Suomessa.

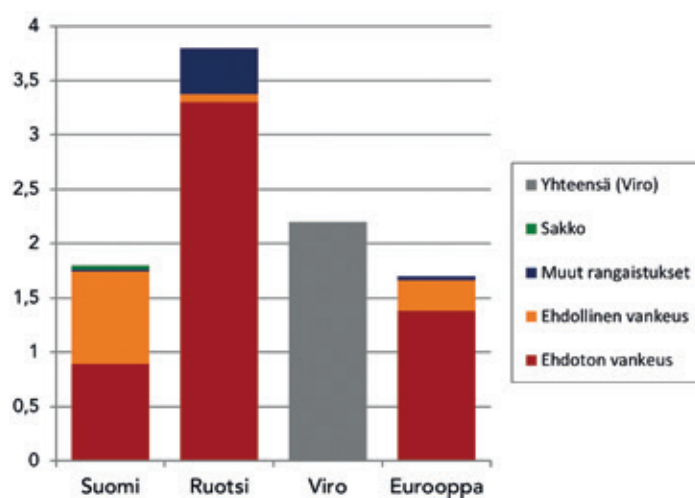
Suomessa oli vuonna 2010 raiskauksesta tuomittuja 1,8 henkeä 100 000 asukasta kohti. Tämä oli lähellä Euroopan keskiarvoa. Rangaistuksissa on eroja Euroopan maihin ja Ruotsiin verrattuna (kuvio 5). Suomessa puolet tuomioista oli ehdollisia ja 47 prosenttia ehdottomia vankeusrangaistuksia. Kaksi prosenttia tuomittiin sakkoihin ja yksi prosentti yhdyskuntapalveluun. Ruotsissa raiskauksista tuomittujen määrä on kaksinkertainen ja ehdottomien vankeusrangaistuksien osuus 87 prosenttia.

Väkivaltarikoksista tuomituista valtaosa on miehiä: Suomessa vuonna 2010 henkirikoksista tuomituista 90,5 prosenttia oli miehiä (Euroopan maiden mediaani 92,4 %), pahoinpitelyistä 91,5 prosenttia (EU:ssa 91,6 %), raiskauksissa kaikki tuomitut olivat miehiä (EU:ssa miehiä oli 99,3 %).

Kuvio 4. Tuomioistuimissa määrätty rangaistukset pahoinpitelyissä 100 000 asukasta kohti vertailumaissa vuonna 2010.



Kuvio 5. Tuomioistuimissa määrätty rangaistukset raiskauksissa 100 000 asukasta kohti vertailumaissa vuonna 2010.



EHDONALAISTEN TUOMIOIDEN VALVONTA

Uudessa Sourcebookissa on edeltäjänsä verrattuna yksityiskohtaisempaa tietoa ehdonalaisten vapauden valvonnasta. Valvontaan asetettujen henkilöiden määrät 100 000 asukasta kohti vuonna 2010 vaihtelevat huomattavasti (Suomessa 70, Ruotsissa 146, Virossa 565, EU keskimäärin 157). Tämä kertoo siitä, että Euroopan maiden välillä on huomattavia eroja niin ehdonalaisten valvonnan määrittämisessä kuin sen soveltamisessa.

Valvonta liittyy Euroopassa useimmiten ehdollisen vankeusrangaistuksen valvontaan sekä yhdyskuntapalveluun. Euroopan maissa tilastoidaan eh-

donalaistuomioita eri tavoin, joten maiden välistä vertailua on vaikea tehdä.

Sähköinen valvonta on kasvattanut suosiotaan Euroopassa 1990-luvulta lähtien. Datan saatavuus oli silti vielä heikkoa, sillä vain 15 Euroopan maasta oli mahdollista kerätä tietoja. Suomesta tietoja ei saatu, sillä laki elektronisesta seurannasta tuli voimaan 2011. ■

European Sourcebook of Crime and Criminal Justice Statistics 2014. Fifth edition. HEUNI Publication Series No. 80. www.heuni.fi.

Kirjoittajat työskentelevät YK:n yhteydessä toimivassa Euroopan kriminaalipoliittikan instituutissa (HEUNI).

Tiedettä vai ideologiaa?

Tieteessä tapahtuu -lehdessä käynnistyi kaksi vuotta sitten keskustelu feministisen väkivaltatutkimuksen tieteellisestä tasosta ja ongelmista. Keskustelun käynnisti Oikeuspoliittisen tutkimuslaitoksen kriminologisen yksikön johtaja **Janne Kivivuori** (2012), joka analysoi teoksia, joita on käytetty oppikirjoina tiedeyliopistoissamme. Keskustelua jatkoi Oikeus-lehdessä suomalaisen rikossovittelun uranuurtaja **Juhani Iivari** (2012), joka kohdisti huomionsa feministisen tradition perusteettomaan sovitteelukritiikkiin.

Johtopäätöksissään Kivivuori on ankara:

Feministinen väkivaltatutkimus on sisällöllisesti poikkeuksellisen yhtenäinen aatteellinen painostusryhmä, joka tieteellisenä suuntauksena kärsii vakavista ongelmista. Näitä ovat muun muassa sisäinen ristiriitaisuus, totuuskriteerien korvaaminen tarkoituksenmukaisuuskriteereillä, kyvyttömyys tai haluttomuus tajuta selityksen ja selittelyn eroa, kansainvälisen empiirisen tutkimuksen tietoinen halveksunta ja huomiotta jättäminen, aktiivinen hyökkääminen empiirisiä tieteitä vastaan, tietopohjan kapeus ja olemassa olevan laaja-alaisen tutkimustiedon näkymätöntäminen.

Jos esitetty kritiikki osuu kohdalleen, voivatko tuosta suuntauksesta vedetyt johtopäätökset käytännön vaikuttavuus-toimien osalta olla kohdallaan? Hyvin suuri osa lähisuhdeväkivaltaan vaikuttamaan pyrkivistä toimintamuodoista ja -ohjelmista on profeministisiä ja niiden tausta on feministisessä väkivaltatutkimuksessa. Britanniassa on erityinen valtion tukema orgaani *Respect*, jolle on annettu valtuudet akkreditoida lähisuhdeväkivaltaan liittyviä ohjelmia. Sen teoreettinen lähtökohta on myös samasta traditiosta lähtöisin.



Louise Dixon ym. (2012) ovat arvioineet tuon organisaation perusasettamuksia kriminologisen evidenssin valossa. Heidän mukaansa *Respectin* teoreettisena taustana ovat feministisen väkivaltatutkimuksen yleiset teesit. Lähtökohtana on patriarkaalin yhteiskunta, joka rohkaisee miesten valta-asemaa ja sitä kautta lähisuhdeväkivaltaa. Se on pääsääntöisesti miehen naiseen kohdistamaa ja jos naiset siihen syyllyvät, kyse on joko kostamisesta tai itsepuolustuksesta. Naisiin kohdistuva väkivalta nähdään erityisenä väkivallan lajina, jolla ei ole yhteyttä muuhun väkivaltaan. Tämän vuoksi myös

vaikuttavien ohjelmien tulee olla erityisiä. Ohjelmissa miehet uudelleenkasvatetaan tunnistamaan patriarkaaliset sukupuoliroolit. Yleiset väkivaltaan vaikuttavat ohjelmat eivät tämän mukaan voi toimia. Kirjoittajien mukaan nämä yleiset asettamukset toimivat feministisessä tutkimuksessa suodattimena, jonka avulla "oikeat" tutkimukset, tutkimusten kehysasetelmat ja niiden tulkinta valitaan.

Respect korostaa kannanotossaan (position statement), että väkivalta on valtaosaltaan miesten toimintaa. Tämähän on sinänsä oikein, mutta sanomatta jää, että valtaosa väkivallan uhreista on myös miehiä. On myös todettu, ainakin länsimaisia yhteiskuntia koskien, että miehillä on suurempi todennäköisyys väkivaltaan kodin ulkopuolella, kun taas naisilla on suurempi riski syyllyä väkivaltaan puolisoa kohtaan kotona. On olemassa myös tutkimustietoa siitä, että miehillä (mutta ei naisilla) on enemmän puolisoon kohdistuvaa kuin tuntemattomiin kohdistuvaa väkivaltaa ehkäiseviä tekijöitä. Kirjoittajien mielestä *Respectin* näkemykset ovat ristiriitaisia tuodessaan ensi esiin miesten yleisen aggressiivisuuden ja esittäen sitten, että lähisuhdeväkivallan etiologia (syy) on erilainen kuin muun väkivallan.

1970-luvulla tuli marxilainen tiede, myöhemmin mm. kriittinen, feministinen ja postmoderni tiede. Kokemus näyttäisi osoittavan, että ideologinen epiteetti pyrkii syömään sen tieteen.

Respectin mielestä suurin riskitekijä lähisuhdeväkivallan tekijäksi tai uhriksi joutumisessa on sukupuoli. Jotkut feministitutkijat ovat jopa esittäneet, että miehiin kohdistuva lähisuhdeväkivalta voidaan kokonaan unohtaa, koska se on niin harvinaista. Tutkimusaineistot ovat olleet kuitenkin usein hyvin ideologisesti valittuja (esim. turvakoteihin tulleet, väkivaltarikoksesta tuomion saaneet tms.), ja sitä kautta tuottavat halutun tuloksen. Jos arvioidaan, että lähisuhdeväkivallan uhreista 20 prosenttia olisi miehiä, tuskin on syytä kokonaan unohtaa tätä vähemmistöryhmää. Samalla perusteella voisimme unohtaa jonkin etnisen ryhmän. Eräässä meta-analyysissä arvioitiin, että vamman saaneista lähes 40 prosenttia olisi miehiä. Ja vaikka enemmistö lähisuhdeväkivallan uhreista onkin naisia, on epäetieteellistä tämän perusteella sanoa, että tärkein väkivallan riskitekijä olisi sukupuoli.



Yksi keskeinen Respectin kannanotto on, että naisten harjoittama väkivalta on pääsääntöisesti itsepuolustusta, kostavaa tai vastarintaa. Feministinen väkivaltatutkimus selittääkin naisten tekemät henkiriikokset pitkälti tämän mukaan. Miesten uhriksi joutuminen johtuu siten heidän omasta aggressiivisuudestaan. Mutta empiirinen tutkimus haastaa tämänkin. Asia on usein toisinpäin: paras naisen uhriksi joutumista ennustava tekijä on naisen mieheen kohdistama väkivalta. Väkivalta on usein molemminpuolista, mitä on vaikeaa saada selville pelkistä tilastoluvuista. Erään yhdysvaltalaisen tutkimuksen mukaan noin 50 prosenttia väkivaltatilanteista oli vastavuoroisia (reciprocal). Ei-vastavuoroisissa (non-reciprocated) väkivaltatilanteissa naiset saattavat olla tutkimusten mukaan jopa enemmistönä. On myös tietoa siitä, että erityisesti nuoret, 15–20-vuotiaat naiset voivat olla useammin kuin miehet

aloitteentekijöinä lähisuhdeväkivallassa. Väitteet pelkästä itsepuolustuksesta ja vastarinnasta eivät ole uskottavia. Eikä arkijärjenkään näkökulmasta ole kovin uskottavaa, että henkiriikoksen uhriksi joutunut mies on aina itse provosoinut ja aiheuttanut kohtalonsa, kun sen sijaan naiset ovat täysin immuuneja tällaiselle provosoinnille ja toiminnalle.

Dixonin ym. mukaan tutkimukset myös osoittavat, että miesten ja naisten harjoittaman lähisuhdeväkivallan taustaja riskitekijät ovat hyvin samankaltaisia. Näitä ovat mm. aggressiivisen käyttäytymisen hyväksyntä, äärimmäinen mustasukkaisuus, epäluuloisuus, taipumus kokea voimakkaita ja äkinäisiä tunteiloja ja heikko itsekontrolli. Samoin on virheellistä väittää, että vain miesten harrastaman väkivallan taustalla olisi pyrkimys partnerin kontrolloimiseen. Sama tavoite löytyy myös naisväkivallasta. Kirjoittajat korostavat, että lähisuhdeväkivalta täyttää eri yksilöiden kohdalla eri funktioita. Samoin kuin muutkin ihmillisen käyttäytymisen muodot, se on etiologisesti heterogeeninen. He yhtyvät myös jo **Richard Felsonin** (2002) aikanaan esittämään lähtökohtaan, jonka mukaan kaiken väkivallan dynamiikassa osapuolten välinen vuorovaikutus on keskeisessä asemassa. Tämän mukaan naiseen kohdistuva väkivalta tulisikin ymmärtää osana yleistä väkivaltaongelmaa, koska siihen liittyvät motiivit, tunnetilat ja vuorovaikutustilanteet ovat olennaisesti samoja kuin miesten keskinäisessä väkivallassa.

Respect väittää myös, että naisten on yhteiskunnassa vaikeampi oikeuttaa väkivaltaansa kuin miesten. Tutkimus osoittaa taas aivan päinvastaista. Esimerkiksi ulkopuoliset hälyttävät poliisiin herkemmin silloin kun mies lyö naista. Naisten väkivalta koetaan vähemmän vakavaksi ja tuomittavaksi. Pojille korostetaan jo hyvin varhaisessa iässä, että tyttöjen ja naisten lyöminen on häpeällistä. Miesuh-

rien asemaa ei myöskään tunnusteta, palveluja on lähinnä vain naisuhreille ja miestekijöille.



Entä toimivatko ohjelmat? Eräässä meta-analyysissä (Akoensi ym. 2013) käytiin lävitse yli 10 000 kirjallisuusviitettä väkivallan tekijöihin kohdistuvista ohjelmista. Sen perusteella löydettiin vain 12 tutkimusta, joissa jossain määrin systemaattisella tavalla arvioitiin vaikuttavuutta. Mutta niidenkin metodologiset ongelmat olivat niin suuria, että mitään varmoja johtopäätöksiä ei voitu tehdä. Tekijät korostavat, että tarvittaisiin paremmin suunniteltuja ohjelmia, jotka huomioivat osallistujien yksilölliset piirteet.

Tarvitseeko tiede epiteettejä? Vanhempi väki muistaa 1970-luvulta työväenluokan ja marxilaisen tieteen. Vähän myöhemmin on sitten mukaan tullut mm. kriittinen, feministinen ja postmoderni tiede. Kokemus näyttäisi osoittavan, että tuo ideologinen epiteetti pyrkii syömään sen tieteen. Kun faktat ja empiria eivät tue ideologiaa, sen pahempi niille.■

LÄHTEITÄ:

Kivivuori, Janne: *Feministinen väkivaltatutkimus: akateeminen liike ja ongelmallinen teoria. Tieteessä tapahtuu* 30 (2012):2, 24–38.

Iivari, Juhani: *Feministinen väkivaltatutkimus harharetkillä. Oikeus* 41 (2012):4, 635–639.

Dixon, Louise ym: *Perpetrator programmes for partner violence: Are they based on ideology or evidence? Legal and Criminological Psychology* 17 (2012):2, 196–215.

Felson, Richard: *Violence and Gender Reexamined. Washington: American Psychological Association* 2002.

Akoensi, Thomas D. ym: *Domestic Violence Perpetrator Programs in Europe, Part II: A Systematic Review of the State of Evidence. International Journal of Offender Therapy and Comparative Criminology* 57 (2013):10, 1206–1225.

Tällä palstalla käsitellään rikosentorjunnan ajankohtaisia ja ikuisia kysymyksiä, mielellään yhteydessä toisiinsa. Kirjoittaja on rikosentorjuntaneuvoston pääsihteeri.

Kiertoliittymä, rikosten tilannetorjunta ja rikosten sosiaalinen ehkäiseminen

Kirjoitin toukokuussa oikeusministeriön sivuille blogin, jossa käytin tieliikenteen kiertoliittymää esimerkkinä lähestymistavasta, jota voisi soveltaa enemmän myös rikosentorjunnassa. Nyt pohdin, miten tämä tarkemmin liittyy rikosten tilannetorjuntaan. Samalla väitän, että rikosten sosiaaliselle ehkäisemisellä ja tilannetorjunnalla on enemmän kosketuspintaa kuin usein ajatellaan.

Rikosentorjuntaneuvoston edeltäjää, rikosentorjunnan neuvottelukuntaa koskeva asetus tuli voimaan 1.10.1989 eli 25 vuotta sitten. Uuden elimen yksi tehtävä oli ehdottaa ja ideoida sitä, miten rikollisuutta voitaisiin vähentää muilla toimilla kuin rangaistuksilla ja yleisen järjestyksen voimassa pitämisellä. Miten vaikutettaisiin "rikostilaisuuksia synnyttäviin ja rikoksia edistäviin olosuhteisiin", kuten asetus sanoi.

Voi sanoa, että neuvottelukunnan tehtävänä oli edistää niin sanottua rikosten tilannetorjuntaa (situational crime prevention). Tämän lähestymistavan tehosta rikoksien ehkäisemisessä oli alettu saada vahvaa tutkimusnäyttöä. Vaikutus ei perustu niinkään rangaistuksen pelkoon, vaan siihen, että rikoksille otollisia tilaisuuksia pyritään vähentämään, tehdään rikokset vähemmän houkutteleviksi ja vaikeammiksi toteuttaa. Lisätään pal-

jastumisriskiä itse mahdollisessa rikostilanteessa. Muun muassa 1990-luvulla toteutettu ohjelma pankkiryöstöjen ehkäisemiseksi perustui paljolti ryöstötilanteiden analyysiin ja sen pohjalta toteutettiin toimia, joilla ryöstöt saatiin käytännössä lähes loppumaan.

Neuvottelukunnan alkuvuosina tehtiin paljon tilannetorjunta-ajatukseen perustuvia selvityksiä ja aloitteita. Tämä ei tarkoita, että neuvottelukunnan tehtäviin ei olisi kuulunut myös niin sanotun sosiaalisen rikosentorjunnan edistäminen. Kuten rikosentorjuntaneuvoston verkkosivuilla sanotaan, rikoksia voidaan ehkäistä myös vaikuttamalla niihin ominaisuuksiin, joiden vuoksi eräät ihmiset muita todennäköisemmin syyllistyvät rikoksiin. Tätä tapaa kutsutaan rikollisuuden sosiaalisesti ehkäisemiseksi.

Vuonna 1999 neuvottelukunnan tilalle tuli rikosentorjuntaneuvosto, eikä sille

annetuissa tehtävissä enää eritelty millaisia menetelmiä tai lähestymistapoja rikollisuuden ehkäisyssä erityisesti pitäisi edistää. Toki rikosten tilannetorjunnan ja niiden sosiaalisen ehkäisyn käsitteet ovat yhä yleisessä käytössä.

KIEHTOVA KIERTOLIITYMÄ

Minulle tutussa viiden kadun risteyksessä on jonkin aikaa ollut uusi, nykyaikainen kiertoliittymä, sellainen, jossa risteykseen tuleva ajoneuvo väistää liittymässä olevia. Ja kaikki tietysti väistävät jalankulkijaa. Sekä jalankulkijana että autoilijana koen kiertoliittymän paljon sujuvammaksi ja turvallisemmaksi kuin vanhan valo-ohjatun järjestelyn. Valot vaihtuivat hitaasti ja käyttämäni suojatie tuntui kovin leveältä jalkamiehen ylittää lyhyen vihreän palaessa. Valojen pimeänä ollessakin oli varottava, ettei

liikkinut jostakin päin vauhdilla lähestyvän auton eteen.

En tiedä, ovatko liikennevahingot vähentyneet tässä risteyksessä. Tiedetään kuitenkin, että 1960-luvulla Britanniassa kehitetty moderni kiertoliittymä on tuntuvasti parantanut risteysturvallisuutta. Autojen on pakko ajaa hitaammin. Kiertoliittymässä ei juuri voi tapahtua suoria nokka- ja kylkitörmäyksiä, kun kohtaavat ajoneuvot ovat aina lähes samansuuntaisia.

Yhdysvaltalaisen tutkimusten mukaan moderneissa kiertoliittymissä sattuu 35–47 prosenttia vähemmän kolareita kuin perinteisissä risteyksissä ja liikenneympyröissä. Henkilövahinkoihin johtavat tapaukset vähentyvät peräti 72–80 prosenttia – toisin päin sanottuna vammoja tulee vain 20–28 prosenttia entisestä määrästä. Euroopassa ja Australiassa mitatut hyödyt ovat olleet samaa luokkaa, joskus pienempiä ja joskus vielä suurempia. (www.iihs.org)

Liikenneympäristön parantaminen on vähentänyt kolareita ja vammoja. Samalla kiertoliittymä on vähentänyt liikennerikoksia ja niihin liittyviä vammantuottamuksia ja muita haittoja. Kaikki tämä ilman rangaistusten koventamista tai valvonnan kiristämistä – jopa ilman varsinaista asennekasvatusta (tietenkin kiertoliittymän säännöt on syytä oppia, väistämissääntö tärkeimpänä). Liikennerikoksia ja rikkeitä tehdään kiertoliittymissäkin, mutta niitä on vähemmän ja seuraukset lievempiä. Ajovirhe, jota perinteisessä risteyksessä saatetaan arvioida törkeänä liikenneturvallisuuden vaarantamisena ja joka johtaa vammantuottamukseen, ei kiertoliittymässä ehkä tuota mitään havaittavaa haittaa.

Liikenneturvallisuuden viime vuosikymmenien huima parannus – Suomen liikennekuolemat ovat vähentyneet 75–80 prosenttia 1960–70-luvun taitteesta – selittyy ajoneuvojen ja sekä fyysisen että normatiivisen liikenneympäristön kehittymisellä. Ajovirheet eivät tässä ympäristössä ole yhtä kohtalokkaita kuin aikaisemmassa suurten tilannenopeuksien, kapeiden teiden ja turvattomien autojen maailmassa.

Samaa ideaa voi yrittää soveltaa rikollisuuteen ja sen aiheuttamiin haittoihin yleisemminkin: muokata elämämme ym-

päristöistä ja rutiineista sellaisia, että tapaturmiin ja rikoksiin johtavien tapahtumakulkujen mahdollisuudet vähenevät. Niin että elämän risteävät reitit eivät ole suoralla törmäyskurssilla, silloin kun ne voidaan järjestää sujuvan kiertoliittymän tapaan helpottamaan sujuvaa ja rauhanomaista vuorovaikutusta.

Kiertoliittymä on siis tavallaan myös rikosten tilannetorjuntaa. Tätä voi olla vaikea mieltää, jos tilannetorjuntaa katsellaan ylikorostetusti rationaalisen valinnan teorian kautta: jos ajatellaan, että tilannetorjuntaa voi käyttää vain tilanteissa, joissa ihmiset tietoisesti ja rationaalisesti punnitsevat rikoksen tekemisen ja tekemättä jättämisen välillä. Kiertoliittymän etu ei ole siinä, että se alentaisi liikennerikoksesta kiinnijäämisriskiä tai vaikeuttaisi rikoksen tekemistä perinteisiin ratkaisuihin verrattuna, vaan se että liikennerikoksen syntymiseksi vaadittavan tapahtumasarjan todennäköisyys on muista syistä pienempi.

KOVAT JA PEHMEÄT KEINOT?

Tilannetorjunnan kritiikki keskittyy usein ”koviin” keinoihin, kuten lukkoihin ja suojaumureihin, asioihin joiden käytössä toisinaan on todellinen riski saada aikaan enemmän sosiaalista haittaa kuin mitä niiden tuottama hyöty tiettyjen rikosten ehkäisyn kautta on. Tämän vuoksi myös kaikkia tilannetorjuntahankkeita pitää jo etukäteen arvioida mahdollisten epätoivottujen sivuvaikutusten kannalta, ja pitää mielessä ihmis- ja kansalaisoikeuksien turvaaminen. Kiertoliittymän on tässä suhteessa onnellinen ratkaisu: se parantaa sekä liikenteen sujuvuutta että turvallisuutta. Näin on ainakin keskimäärin, vaikka nopealiikenteisen valtatie ja pienten kyläteiden tiheän kiertoliittymät voivat hidastaa päätietä kohtuuttomasti.

Sosiaalinen ja tilannetorjunta nähdään joskus vastakkaisina lähestymistapoina, mutta ne lomittuvat monella tapaa ja usein edellyttävät toisiaan. Rikoseriskin lisäksi ominaisuuksiin vaikuttaminen – siis sosiaalisen rikossentorjunnan perusidea – vaatii niiden olosuhteiden ja tilanteiden analyysia ja niihin vaikuttamista, jotka osaltaan tuottavat tällaisia ominaisuuksia. Sellaiset tulevan rikollisuuden riskiin liittyvät tekijät, kuten puutteelliset

kotioloit, vanhempien alkoholismi, ristiriitainen kasvatus, hyväksikäyttö lapsuudessa tai keskittymishäiriöt koulussa vaativat monenlaisia interventioita, joista tärkeimmät ovat toki yleensä lähinnä sosiaalisia, pedagogisia, psykologisia tai lääkinällisiä eivätkä suoraan rikossentorjunnallisia. Mutta fyysisiin tiloihin lomittuvan sosiaalisen tilanteen analyysi noissakin on usein tarpeen. Lisäksi, jos esimerkiksi koulussa sovelletut tilannetorjuntakeinot vähentävät kiusaamista ja koulutovereilta varastamista, kuten ne monesti näyttävät tekevän, tämä vähentää niiden koululaisten määrää, joilla elämän mittaan kielteisesti vaikuttavia ikäviä kokemuksia kouluajaltaan. Tällainen tilannetorjunta tukee pitkän tähtäimen sosiaalista rikosten ehkäisyä.

Osin on kyse myös siitä, että tilannetorjunta ymmärretään usein liian ahtaasti. **Richard Wortley** (1998) kommentoi tutkimusta, jossa tarkasteltiin kahta vankeilan järjestyksenpidon tapaa. Toinen korosti tiukkoja turvatoimia ja rajoituksia vankien liikkumiseen, toinen vankien oikeuksia ja itsenäisyyttä. Ensimmäinen järjestelmä oli nimitetty tilannetorjunnaksi, ja se pyrki pitämään yllä järjestystä vähentämällä mahdollisuuksia käyttäytyä huonosti. Toista kutsuttiin sosiaalseksi ennaltaehkäisyksi, ja se pyrki huolehtimaan järjestyksestä vähentämällä vankien turhautumista ja väärinkohtelun kokemuksia. Wortleyn mukaan on kuitenkin hyvät perusteet pitää molempia menetelmiä tilannetorjuntana laajassa mielessä. Sekä rikostilaisuus että turhautuminen riippuvat (myös) välittömästä ympäristöstä. ■

Wortley, R. (1998). A two-stage model of situational crime prevention. Studies on Crime and Crime Prevention, 7, 173-188.

RIIKKA KOSTIAINEN

Työperäisen ihmiskaupan torjuntahanke palkittiin

Toisen kansallisen rikosentorjuntakilpailun voitti Joutsenon ja Oulun vastaanottokeskusten yhteistyöhanke HAPKE 2. Kilpailun teemana oli ihmiskaupan torjunta. Voittajahanke edustaa Suomea Euroopan rikosentorjuntakilpailussa (ECPA).

Hankkeen tavoitteena oli ihmiskaupan vastainen työ ja etenkin työvoiman hyväksikäyttöön liittyvän ihmiskaupan torjunta. Toiminta keskittyi haavoittuvassa asemassa oleviin turvapaikanhakijoihin vastaanottojärjestelmässä. Hankkeella pyrittiin parantamaan palvelujärjestelmän mahdollisuuksia ja kykyä ehkäistä ihmiskauppaa sekä tunnistaa ja auttaa ihmiskaupan uhreja.

Hankkeessa laadittiin toimintakäsikirja, jossa kuvataan ihmiskaupan uhrien auttamisjärjestelmän toiminta ja prosessit. Käsikirja on hyödyllinen vastaanottokeskusten sekä muiden viranomaisten ja yhteistyökumppanien toiminnassa. Li-

säksi vastaanottokeskusten henkilökunta sai koulutusta ihmiskaupaan ja uhrien tunnistamiseen ja auttamiseen liittyen.

Hankkeessa myös kehitettiin Ihmiskauppa.fi -sivustoa palvelemaan paremmin mahdollisia uhreja sekä ihmiskaupan vastaista työtä tekeviä ja uhreja auttavia tahoja. Yhteistyössä eri asiantuntijoiden kanssa sivustolle tuotettiin mm. yksinkertaisessa muodossa ajantasaista tietoa selkosuomeksi, 12 muulla kielellä ja äänitteenä.

Rikosentorjuntaneuvoston puheenjohtajan, Suomen Mielenterveysseuran toiminnanjohtaja **Marita Ruohosen** mielestä hankkeen vahvuutena voidaan pitää sen perustumista eri toimijoiden yhteistyöhön. Vaikka hankkeen vaikutuksia ei ole selvitetty, voidaan olettaa, että hankkeen toimintatavat parantavat ihmiskaupan tunnistamista turvapaikanhakijoiden keskuudessa sekä vastaanottojärjestelmän ja ihmiskaupan uhrien



REGINA JÄRG-TÄRNÖ

Kilpailun voittaja julistettiin rikosentorjuntaneuvoston ja Vantaan kaupungin järjestämän rikosentorjuntaseminaarin yhteydessä syyskuussa. Kuvassa (vas.) Olli Snellman Maahanmuuttovirastosta, Inkeri Mellanen ihmiskaupan uhrien auttamisjärjestelmästä, Jari Kähkönen Joutsenon vastaanottokeskuksesta ja Marita Ruuhonen RTN:sta.

auttamisjärjestelmän valmiutta auttaa mahdollisia uhreja.

Euroopan rikosentorjuntakilpailun voittaja julistetaan joulukuussa Italiassa.

Tukholman kriminologian palkinto 2014 vankeustutkijoille

Tukholman kriminologian palkinnon jakavat tänä vuonna politiikan ja tilastotieteen professori **Daniel S. Nagin** ja oikeustieteen professori **Joan Petersilia**, molemmat Yhdysvalloista. Palkintoraati halusi nostaa esiin rangaistusten vaikuttavuuden tutkimusta ja vapautumisen tukitoimia.

Nagin näyttöön perustuvat analyysit vankilan nolla- tai negatiivisesta vaikutuksesta ovat edesauttaneet vankiluvun pienenemistä maailman tiheimmän vankiluvun maassa ensimmäisen kerran 40 vuoteen. Hänen tutkimuksensa ovat tarjonneet rationaalisia perusteita investoida enemmän yhteiskunnallisiin toimenpiteisiin kuin vangitsemiseen.

Nagin mukaan vankeusrangaistus pääsääntöisesti epäonnistuu uusintarikollisuuden vähentämisessä ja usein jopa lisää rikoslukuja verrattuna yhdyskuntaseuraamuksiin. Daniel S. Nagin on tutkinut urallaan rikollisen ja epäsosiaalisten käyttäytymisen elinaikaista kehitystä, erilaisten rangaistusten pelotusvaikutuksia ja kehittänyt tilastotieteellisiä menetelmiä. Hän työskentelee Pittsburghissa.

Joan Petersilian työ on puolestaan vaikuttanut siihen, että Yhdysvallat on moninkertaistanut tukeaan vankilasta vapautuville korkean uusimisriskin ajan. Monilla vangeilla ei ole vapautuessaan esimerkiksi asuntoa, mikä altistaa rikok-

senteolle. Petersilia on tutkinut 30 vuotta rikosoikeuden toimintaa Kaliforniassa ja eri rangaistusten vaikuttavuutta. Hänen tutkimuksensa ovat olleet avainasemassa Kalifornian rangaistusjärjestelmän uudistuksessa. Petersilia oli myös kehittämissä osavaltion toimia vapautuville vangeille, kun vankeja oli vähennettävä yli 40 000:lla Yhdysvaltain korkeimman oikeuden (2011) päätöksestä.

Kriminologian palkinto (noin miljoona Ruotsin kruunua) jaetaan vuosittain kesäkuussa Tukholman kriminologian symposiumin yhteydessä.

Ihmiskaupparaportti kiinnittää huomion seksikauppaan

Prostituutiossa ja muussa seksikaupassa tapahtuvaan ihmiskauppaan puututaan Suomessa heikosti. Tämä käy ilmi Kansallisen ihmiskaupparaportin toisesta laajasta tutkimusraportista, joka luovutettiin eduskunnalle syyskuussa. Kertomuksessa kiinnitetään erityistä huomiota seksuaaliseen hyväksikäyttöön liittyvään ihmiskauppaan ja haasteisiin sen tunnistamisessa rikosprosessissa.

Kansallinen ihmiskaupparaportti toteaa keräämänsä laajan (paritus- ja ihmiskauppajutut 2009–kesä 2013) esitutkinta- ja tuomioistuinaineiston perusteella, että seksuaaliseen hyväksikäyttöön liittyvää ihmiskauppaa on huomattavasti enemmän kuin mihin on onnistuttu puuttumaan. Mahdollisia ihmiskaupan uhreja ei ohjata avun piiriin ja ihmiskaupan piirteitä sisältävää seksuaalista hyväksikäyttöä tutkitaan, syytetään ja tuomitaan pääasiassa parituksen.

Ihmiskaupan vastaisessa työssä on

päästy eteenpäin viime vuosina. Tämä myönteinen kehitys näkyy etenkin työperäiseen ihmiskauppaan puuttumisessa. Seksuaaliseen hyväksikäyttöön liittyvässä ihmiskaupassa tilanne on toinen.

– Tilanne ei ole ratkaisevasti muuttunut niiden kymmenen vuoden aikana, kun ihmiskauppa on ollut rikoslaisena oma rikoksena. Tutkimuksemme osoittaa, että väkivalta ja hyväksikäyttö prostituutiossa ja muussa seksikaupassa jäävät edelleen tunnistamatta ja selvittämättä. Tämän vuoksi uhrit eivät saa apua, ja hyväksikäyttäjät jäävät rankaisematta. Ihmiskauppaa tapahtuu silmiemme edessä, mutta tähän rikollisuuteen ei puututa, vähemmistövaltuutettu **Eva Biaudet** sanoo.

Viranomaiset ja kansalaisjärjestöt voisivat tunnistaa useampia ihmiskaupan uhreja sekä paljastaa ja tutkia useampia ihmiskaupparikoksia, jos voimavarat ohjattaisiin tehokkaammin esimerkiksi ri-

kosten selvittämiseen. Raportti korostaa myös, ettei ihmiskauppa ole ainoastaan ulkomaalais- tai rikosentorjuntakysymys. Merkittävä osa uhreista on suomalaisia nuoria naisia ja tyttöjä, jotka tarvitsevat nykyistä vahvempia sosiaali- ja terveyspalveluja.

– Osalla viranomaisista ei edelleenkään ole käytössään selkeää lainsäädäntöä tai toimintaohjeita. Päättäjien tulisi asettaa ihmiskauppaan puuttuminen viranomaisten työn tärkeäksi tavoitteeksi. Tähän tarvitaan poliittista tahtoa, ohjausta ja rahaa, ylitarkastaja **Venla Roth** sanoo.

Suomelta puuttuu toimintaohjelma ihmiskaupan ennalta ehkäisemiseksi, vaikka EU:n ihmiskauppadirektiivi velvoittaa jäsenvaltiot ehkäisemään ihmiskauppaa ja puuttumaan myös ihmiskauppaa aiheuttavaan kysyntään.

Ihmiskauppaan liittyvää lainsäädäntöä aiotaan selkeyttää

Rikoslain ihmiskauppaa ja paritusta koskevia rangaistussäännöksiä aiotaan täsmentää. Elokuussa eduskunnalle annetun hallituksen esityksen tavoitteena on, että lainsäädäntö ja sen soveltamiskäytäntö nykyistä paremmin vastaavat Suomea sitovia kansainvälisiä asiakirjoja, muun muassa vuonna 2011 säädettyä EU:n ihmiskauppadirektiiviä.

Lakiesityksen tavoitteena on selventää rajanvetoa ihmiskaupparikosten ja paritusrikosten välillä. Esimerkiksi painostamista koskeva tekotapa siirrettäisiin paritussäännöksestä ihmiskauppa-säännökseen. Painostamista sisältävät teot katsottaisiin jatkossa ihmiskaupaksi eikä paritukseksi. Esityksessä koroste-

taan myös, että alle 18-vuotiaan parittamista on arvioitava lähtökohtaisesti ihmiskaupparikoksena.

Parituksen kohteena olleen henkilön asemaa rikosprosessissa parannettaisiin. Hänelle voitaisiin esitutkintaa varten määrätä avustaja riippumatta siitä, onko hänet katsottu asianomistajaksi. Parituksen kohteelle voitaisiin määrätä myös tukihenkilö esitutkintaa ja oikeudenkäyntiä varten. Avustajan ja tukihenkilön palkkio ja korvaus maksetaan valtion varoista.

Oikeushenkilön rikosoikeudellista vastuuta kiskonnantapaisesta työsyrynnästä laajennettaisiin siten, että myös oikeushenkilö eli yritys tai yhteisö voitai-

siin ehdotuksen mukaan tuomita tästä rikoksesta yhteisösakkoon. Lisäksi liiketoiminnassa kiskonnantapaiseen työsyryntään syyllistynyt voitaisiin määrätä liiketoimintakieltoon.

Lakiesityksen taustalla ovat olleet erityisesti kansallisena ihmiskaupparaporttina toimivan vähemmistövaltuutetun kertomus ja sen johdosta annetut eduskunnan lausumat sekä ihmiskaupan vastaista toimintasuunnitelmaa päivittäneen ohjausryhmän loppuraportti.

Kiina ja Suomi vaihtoivat rikosentorjunnan kokemuksia

Monitieteinen joukko suomalaisia ja kiinalaisia asiantuntijoita tapasi elokuussa seminaarissa, joka käsitteli rikosentorjuntaa osana maiden välistä yhteistyöohjelmaa. Vuonna 1995 solmittu sopimus pyrkii kehittämään oikeudellista yhteistyötä Kiinan ja Suomen välillä sekä tukemaan Kiinan oikeusvaltioajattelun kehitystä. Vuosien 2013–2016 ohjelman painopisteitä ovat yhdyskuntaseuraamukset, rikosentorjunta sekä asianajajien asema ja rooli oikeudenkäynnissä. Rikosentorjuntaan liittyvä yhteistyö toteutetaan yhdessä Heilongjiangin maakunnan kanssa.

Helsingissä järjestettyyn seminaariin osallistui Kiinan oikeusministeriön jäsenten lisäksi myös väkeä Heilongjiangin

maakunnan oikeusjaostosta. Seminaari sisälsi kiinalaisten ja suomalaisten asiantuntijoiden esityksiä mm. seuraavista teemoista: rikosongelmien torjunnan haasteet, ohjelmat ja strategiat, modernit lähestymistavat rikosentorjuntaan, yhdyskuntalähtöiset rikosentorjuntakäytänteet, uusintarikollisuuden arviointi ja torjunta, rikosentorjunnan strategiat ja suuntaukset yhteiskunnallisen muutoksen aikana, nuorisorikollisuuden ehkäisy, uhrien tukeminen sekä lähisuhdeväkivallan ja uusiutuvan uhriksi joutumisen ehkäisy. Esitykset tarjosivat yleiskatsauksen Kiinan ja Suomen tämänhetkisistä rikosentorjunnan tarpeista ja haasteista. Noin kolmenkymmenen osanottajan vilkkaassa keskustelussa nousivat esille

mm. koulutuksen ja oikeudellisen tiedon jakamisen merkitys, kansan ja hallinnon välisen vuorovaikutuksen tärkeys, nuorisorikollisuuden estäminen sekä rikosentorjuntaa harjoittavien hankkeiden laadukkaan arvioinnin kehittäminen.

Kansainvälisen yhteistyön kehittämisen ja sen edistäminen on tulevaisuuden kannalta tärkeää. Rikokset jalostuvat ja ne luovat uusia haasteita rikosentorjunnalle, johon Kiina pyrkii kiinnittämään entistä enemmän huomiota tulevaisuudessa. Varaoikeusministeri **Hao Chiyou** kertoi Kiinan tavoittelevan reilua ja toimivaa oikeusjärjestelmää, jonka toimintaan kansalaiset tutustutetaan entistä paremmin.

Euroopan rikosseuraamusalan päättäjät Helsingissä

Rikosseuraamuslaitos isännöi kesäkuussa Helsingissä kansainvälisen vankeinhoito- ja yhdyskuntaseuraamuskokouksen. Euroopan neuvoston 47 jäsenen ammattilaiset pohtivat teemaa ”Yhteiset päämäärät ja arvot vankeinhoidossa ja yhdyskuntaseuraamustyössä”. Kokouksen aiheita olivat mm. vankilan ja yhdyskuntaseuraamustyön roolit uusintarikollisuuden ehkäisemisessä, tarve vankilan ja yhdyskuntaseuraamustyön laadukkaalle arvioinnille sekä rikosentekijöiden uudelleen integrointi yhdyskuntaan.

Vankeudella todettiin olevan suuri vaikutus rikosentekijän elämään, mikä luo vaatimuksia myös vankilaympäristölle. Ympäristöä pitäisi kehittää niin, että se helpottaisi vankeusajan jälkeiseen elämään sopeutumista. Lisäksi korostettiin oikeanlaisen rangaistuksen löytämisen

merkitystä. Sopivalla rangaistuksella pyritään vähentämään uusintarikollisuutta sekä parantamaan rikosentekijöiden sopeutumista takaisin yhdyskuntaan. Yhteiskunnan antama tuki on tärkeä osa tätä prosessia.

Suurimmaksi huolenaiheeksi kokouksessa nousi ympäri Eurooppaa tapahtuva vankiloiden täyttyminen. Euroopan neuvoston ihmisoikeuspääosaston johtaja **Philippe Boillat** totesi loppupuheenvuorossaan vankiloiden täyttymisen johtavan pahimmillaan vankien epäinhimilliseen kohteluun. Hän painotti, ettei vankilaa tulisi käyttää kaikkivoipana lääkkeenä yhteiskunnallisten ongelmien hoitoon. Vankeusrangaistuksen tehokkuus tulisi kyseenalaistaa ja se pitäisi nähdä viimeisenä vaihtoehtona. Erilaiset vaihtoehdot kuten yhdyskuntapalvelus tai sähköinen valvonta ovat hänen mukaan



MINNA TIKKA

sa toimivia ratkaisuja, kuitenkin vankeus soveltuu erityisesti väkivaltaisten rikosentekijöiden rangaistukseksi.

Loppupuheenvuorossaan Boillat tähdensi alan ammattilaisten keskinäisen keskustelun avoimuuden merkitystä sekä kansallisella että kansainvälisellä tasolla. Myös muut osallistujat jakoivat ajatuksen avoimesta dialogista.

RIKOLLISUUS VUONNA 2013

Oikeuspoliittisen tutkimuslaitoksen vuosikatsaus ”Rikollisuustilanne 2013” sisältää tietoja tilastoitujen rikosten määrästä, piiloon jääneestä rikollisuudesta ja kontrollijärjestelmän toiminnasta. Vuonna 2013 poliisin, tullin ja rajavartiolaitoksen tietoon tuli noin 517 000 rikosta, mikä on prosentin vähemmän kuin vuotta aiemmin. Sen lisäksi vuonna 2013 kirjattiin 352 600 liikennerikkomusta, hieman edellisvuotta enemmän. Murhia, tappoja ja surmia tehtiin vuonna 2013 yhteensä 95, mikä on selvästi alle kymmenen vuoden keskiarvon (115).

Rikollisuustilanne 2013. Oikeuspoliittisen tutkimuslaitoksen tutkimuksia 266.

MAAHANMUUTTAJAT JA RIKOKSET

Oikeuspoliittisen tutkimuslaitoksen raportti ”Maahanmuuttajat rikosten uhreina ja tekijöinä” sisältää kaksi osaa, joista toinen pohjautuu vuosina 2010–2011 poliisin tietoon tulleisiin rikoksiin ja toinen uusimpien (2012) rikollisuutta koskevien kansallisten kyselytutkimusten tuloksiin. Tutkimuksessa tarkastellaan maahanmuuttajaryhmien ja kantaväestön välisiä eroja rikosten uhriksi joutumisessa, rikosten tekemisessä sekä rikollisuuden rakenteessa. Tutkimus osoitti, että eräiden maahanmuuttajaryhmien rikollisuustaso ja rikosten uhriksi joutumisriski perinteisissä omaisuus- ja väkivaltarikoksissa on maassamme selvästi kantaväestöä korkeampi. Toisaalta maahanmuuttajaryhmien väliset erot rikosten tekemisessä ja uhriksi joutumisessa olivat suurempia kuin koko maahanmuuttajaväestön ja kantaväestön erot. Maahanmuuttajat eivät siten ole yhtenäinen ryhmä rikollisuusriskin tai rikollisuuden rakenteen suhteen. Tutkimus osoitti myös, että rikollisuustasoaerot maahanmuuttajataustaisessa aikuisväestössä ovat Suomessa, Norjassa ja Ruotsissa väkivalta- ja omaisuusrikoksissa tällä hetkellä käytännössä identtiset. Tämä koskee sekä maahan-

muuttajaryhmien keskinäisiä eroja että eroa kantaväestöön.

Lehti & Salmi & Aaltonen & Danielsson & Hinkkanen & Niemi & Sirén & Suonpää: Maahanmuuttajat rikosten uhreina ja tekijöinä. OPTL:n tutkimuksia 265.

KATUVÄKIVALTATYÖN VAIKUTTAVUUS

Oikeuspoliittinen tutkimuslaitos on arvioinut katuväkivaltatyötä tekevää HelsinkiMission Aggredi- ohjelmaa. Se on HelsinkiMission vuonna 2006 aloittama työmuoto, jonka tavoitteena on vähentää 18–39-vuotiaiden katuväkivaltaan syyllistyneiden henkilöiden väkivaltarikosten uusimista. Arviointi selvittää ohjelman vaikutuksia väkivaltarikosten uusimiseen. Rikosten uusimista tarkasteltiin sekä Aggredin eri asiakasryhmissä että suhteessa iän, sukupuolen ja rikostaustan perusteella kaltaistettuun verrokkiryhmään. Kokonaisuudessaan tulokset ovat varsin lupaavia ohjelman onnistuneesti suorittaneiden henkilöiden osalta; tästä syystä työmuodon jatkaminen ja sen kehittäminen olisi perusteltua. Verrokkiryhmän luominen käytettävissä olevien rekisteritietojen perusteella ei ole paras ratkaisu, vaan rikosentorjuntaohjelmien arviointi voisi hyötyä merkittävästi satunnaistetusta koaasetelmasta, jolloin tutkimus- ja verrokkiryhmien samankaltaisuus voitaisiin taata jo lähtötilanteessa.

Mikko Aaltonen & Ville Hinkkanen: Katuväkivaltatyön vaikuttavuus: HelsinkiMission Aggredi-ohjelman arviointi. OPTL:n verkkokatsauksia 40/2014.

KÄSIKIRJA LAPSEN EDUNVALVONNASTA RIKOSPROSESSISSA

Poliisiammattikorkeakoulun julkaisemassa teoksessa **Mia Tuominen** valaisee lapsen edunvalvontaa rikosprosessissa. Joutuessaan rikosprosessissa asianomistajaksi lapsi kohtaa asioita, joita on vaikea ymmärtää. On myös tilanteita, joissa lapsella ei ole vanhempia tukeaan. Tällöin lapsi tarvitsee puolueettoman edunvalvojan huolehtimaan lapsen

eduista koko rikosasian käsittelyn ajan. Tänä vuonna voimaan tullessa esitutkintalaissa on ensimmäistä kertaa annettu poliisille suoraan mahdollisuus hakea edunvalvojaa, mutta uuden käytännön oppiminen edellyttää poliisilta edunvalvonnan perusteiden hahmottamista. Käsikirjan tavoitteena on antaa käytännönläheisiä vastauksia näihin tilanteisiin ja kysymyksiin, sekä auttaa käytäntöjen yhtenäistämässä ja selkeyttämässä.

*Mia Tuominen Lapsen edunvalvonta esitutkin-
nan näkökulmasta. Poliisiammattikorkeakou-
lun raportteja 111, 2014.*

RIKOLLISUUS JA RANKAISU ERI TIETEENALOJEN NÄKÖKULMASTA

Matti Laineen uusi teos ”Kriminologia ja rankaisun sosiologia” käsittelee teemoja rikollisuuteen ja kriminologiaan liittyen. Kirjan toiseen, uudistettuun ja ajantasaistettuun painokseen on lisätty muun muassa uusinta tietoa rikollisten kuntouttamisesta ja rikollisuudesta irrottautumisesta. Lisäksi kriminologian historian, rikollisuuden syiden, vankiloiden perusluonteen ja vankimääriin vaikuttamisen käsittelyä on laajennettu. Kirja soveltuu sekä ammattilaisille, että teemoista muutoin kiinnostuneille lukijoille.

*Matti Laine: Kriminologia ja rankaisun sosiolo-
gia (2.painos). Tietosanoma 2014.*

SELVIYTYMISOPAS SOSIAALISEEN MEDIAAN

Suomen tunnetuin nettipoliisi **Marko ”Fobba” Forss** on kirjoittanut kokemus-
tensa pohjalta someoppaan, joka avaa lukijalle sosiaalisen median maailmaa ja neuvoo kuinka siellä tulee toimia. Kirja tarjoaa esimerkkejä ja toimintaohjeita mm. identiteettivarkauksien ja nettikiusaamisen varalle. Selkokielineen kirja on suunnattu kaikille kasvattajille mutta on samalla myös kätevä työkalu nettiä työsään käyttäville ihmisille.

Marko Forss: Fobban sosiaalisen median selviytymisopas. CrimeTime 2014.

HAASTE

ASiantuntevasti
Rikksentorjunnasta
ja kriminaalipolitiikasta

HAASTE-lehdestä saa tietoa rikollisuudesta, kriminaalipolitiikasta ja rikksentorjunnasta, tutkimuksesta ja käytännön työstä Suomessa ja muualla. Lehdessä eri tahot keskustelevat ja kirjoittavat samalla foorumilla ajankohtaisista ja periaatteellisista kysymyksistä. Lehteä julkaisevat oikeusministeriö ja rikksentorjuntaneuvosto.

HAASTE kertoo rikksista ja rangaistuksista, tekijöistä ja uhreista, rikksentorjunnasta sekä lainsäädännöstä ja tutkimuksesta. Lehdessä julkaistaan asiantuntija-artikkeleita, kannanottoja, haastatteluja, uutisia sekä kuvauksia käytännön paikallisesta rikksentorjuntatyöstä.

HAASTE on tarkoitettu rikollisuuteen liittyvien ongelmien parissa työskenteleville sekä aihepiiristä muutoin kiinnostuneille. Erityisesti lehdestä on hyötyä niille, jotka tekevät rikksentorjuntatyötä poliisissa, sosiaali- ja nuorisotoimessa, yhdyskuntasuunnittelussa, elinkeinoelämässä, vakuutus- alalla, kirkossa ja kansalaisjärjestöissä.

HAASTE ilmestyy neljä kertaa vuodessa. Lehden vuositilaus maksaa 25 euroa + alv. 10 %. Lasku lähetetään erikseen.

Tilaa HAASTE oheisella tilauskortilla, nettilomakkeella (www.haaste.om.fi) tai sähköpostitse haaste@om.fi.

HAASTE

- Tilaa HAASTE-lehden hintaan 25 euroa + alv. 10% /4 numeroa/12 kk
- kestotilaus, tilaukseni jatkuu, kunnes ilmoitan sen päätymisestä (laskutusväli 12 kk)
 - määräaikaistilaus (12 kk)

Tilaaaja

Nimi _____

Yritys/Yhteisö _____

Lähiosoite _____

Postinumero ja -toimipaikka _____

Puhelinnumero _____

Lehden saaja (mikäli eri kuin tilaaaja)

Nimi _____

Yritys/Yhteisö _____

Lähiosoite _____

Postinumero ja -toimipaikka _____

Vastaanottaja
maksaa
postimaksun

Rikksentorjuntaneuvosto
VASTAUSLÄHETYS
Tunnus 5011705
00003 Helsinki