AJOKIELTOPROSESSIN KULKU RATTIJUOPUMUKSISSA JA TÖRKEISSÄ LIIKENNETURVALLISUUDEN VAARANTAMISISSA

Juha Tökkäri

5/2017

POLIISIAMMATTIKORKEAKOULUN OPINNÄYTETYÖ / AMK

Tiivistelmä

<table>
<tr><td>Tekijä

Juha Tökkäri</td><td colspan="2">Tutkinto/kurssi ja opinnäytetyö/nimike

Poliisi (AMK)</td></tr>
<tr><td>Julkaisun nimi

Ajokieltoprosessin kulku rattijuopumuksissa ja törkeissä liikenneturvallisuuden vaarantamisissa</td><td colspan="2">Julkisuusaste

Julkinen</td></tr>
<tr><td>Ohjaajat ja opintoaine/opetustiimi

Mika Kyyrö, ylikonstaapeli, POLAMK
Jyrki Marttila, ylikomisario, POLAMK</td><td colspan="2">Opinnäytetyön muoto

Toiminnallinen opinnäytetyö</td></tr>
<tr><td colspan="3">Tiivistelmä

Toiminnallisen opinnäytetyön tavoitteena oli tehdä selkeä esite ajokieltoprosessin kulusta rattijuopumuksen, törkeän rattijuopumuksen ja törkeän liikenneturvallisuuden vaarantamisen kohdalla. Näiden rikosten kohdalla käräjäoikeus päättää ajokiellosta. Opinnäytetyön tarkoituksena oli antaa tietoa ajokielloista ja ajokieltoprosessin kulusta normaalin rikosprosessin yhteydessä.

Vuonna 2015 käräjäoikeudet määräsivät noin 17 000 ajokieltoa. Näistä suurin osa noin 80 prosenttia määrättiin ehdottomana. Ajokieltoprosessin tunteminen auttaa ajokieltoon määrättävää miettimään ehdottoman ajokiellon sijaan mahdollisuutta valvottuun ajo-oikeuteen ja ehdolliseen ajokieltoon. Tietämys uusintarikoksen merkityksestä ajokiellon keston kannalta on myös omiaan lisäämään ajokiellon ennalta estävää vaikutusta.

Opinnäytetyössä selvitetään ajokieltoprosessin kulku teoreettisesti lainsäädännön näkökulmasta ja luodaan yleiskatsaus ajokieltojen, sekä rattijuopumuksien ja törkeän liikenneturvallisuuden lukumääriin Suomessa. Opinnäytetyössä käydään läpi myös kehittämistyön hahmottaminen konstruktivistisen mallin mukaan ja esitteen tekemisen raportointi.

Opinnäytetyön tuotoksena syntyi esite, joka kuvaa ajokieltoprosessin kulun kronologisesti alkaen poliisimiehen määräämästä väliaikaisesta ajokiellosta ajokiellon päättymiseen ja ajokortin luovuttamiseen takaisin ajo-oikeuden haltijalle.</td></tr>
<tr><td>Sivumäärä

46 + 6 liitesivua</td><td>Tarkastuskuukausi ja vuosi

Toukokuu 2017</td><td>Opinnäytetyökoodi (OPS)

AMK2015ONT</td></tr>
<tr><td colspan="3">Avainsanat

Poliisi, ajo-oikeus, ajokielto, rattijuopumus, konstruktivismi.</td></tr>
</table>

SISÄLLYS

OPINNÄYTETYÖSSÄ KÄYTETYT LYHENTEET 4

1 JOHDANTO 5

2 TOIMINNALLINEN OPINNÄYTETYÖ 6

2.1 Mikä on toiminnallinen opinnäytetyö? 6

2.2 Kehittämistyö teoriassa 7

2.3 Konstruktivistinen malli 8

2.4 Toiminnallisen opinnäytetyön vaiheet konstruktivistisen mallin mukaan 9

3 YLEISKATSAUS AJOKIELTORIKOKSISTA 13

3.1 Rattijuopumukset Suomessa 13

3.1.1 Rattijuopon profiili 14

3.2 Törkeät liikenneturvallisuuden vaarantamiset Suomessa 14

3.3 Ajokieltojen määrä Suomessa vuonna 2015 15

4 AJOKIELTOPROSESSI LAINSÄÄDÄNNÖN NÄKÖKULMASTA 17

4.1 Ajokieltoprosessin käsitteet 17

4.2 Ajokieltoprosessin alkaminen 20

4.3 Väliaikaisen ajokiellon kesto 23

4.4 Esitutkinta 23

4.5 Syyteharkinta 24

4.6 Tuomioistuimen kirjallinen menettely 26

4.7 Pääkäsittely 27

4.7.1 Tuomioistuimen tuomio 30

4.8 Ajokielto tuomioistuimen määräämänä seuraamuksena 30

4.8.1 Tuomioistuimen määräämän ajokiellon kesto 31

4.9 Ehdollinen ajokielto 34

4.10 Valvottu ajo-oikeus 36

4.11 Kaksoisrangaistavuuden suhde ajokieltoihin 37

5 ESITE AJOKIELTOPROSESSISTA 39

6 YHTEENVETO JA POHDINTA 41

6.1 Luotettavuus 41

6.2 Opinnäytetyöprosessi 42

LÄHTEET 43

LIITTEET 46

OPINNÄYTETYÖSSÄ KÄYTETYT LYHENTEET

AKL	Ajokorttilaki
ALL	Alkolukkolaki
EOAK	Eduskunnan oikeusasiamiehelle tehty kanteluratkaisu
HE	Hallituksen esitys eduskunnalle
KHO	Korkein hallinto-oikeus
KKO	Korkein oikeus
LaVM	Eduskunnan lakivaliokunnan mietintö
OK	Oikeudenkäymiskaari
PKL	Pakkokeinolaki
PL	Suomen perustuslaki
RL	Rikoslaki
ROL	Laki oikeudenkäynnistä rikosasioissa
VKS	Valtakunnansyyttäjänvirasto

1 JOHDANTO

Ajokieltoprosessi rattijuopumuksissa, törkeissä rattijuopumuksissa ja törkeissä liikenneturvallisuuden vaarantamisissa etenee aina käräjäoikeuteen asti, sillä käräjäoikeus on toimivaltainen määräämään kyseisistä rikoksista ajokiellon oheisseuraamuksena. Käräjäoikeudet määräsivät vuonna 2015 ajokieltoja yhteensä noin 17 000 kappaletta (Tilastokeskus 2016). Ajokieltoa ei määrätä aina ehdottomana, vaan ajokieltoprosessiin liittyy myös muut ajokiellon määräämismuodot, kuten ehdollinen ajokielto ja valvottu ajo-oikeus. Ajokielto on luonteeltaan turvaamistoimenpide, jolla pyritään estämään ajokieltoon määrätty tekemästä uudelleen liikennerikoksia. Ihmiset voivat kuitenkin kokea ajokiellon jopa rikoksen rangaistusseuraamusta ankarampana, mikä on omiaan lisäämään ajokiellon ennalta estävää vaikutusta (Tuori 2002, 134).

Tässä opinnäytetyössä käsitellään ajokieltoprosessia rattijuopumuksen, törkeän rattijuopumuksen ja törkeän liikenneturvallisuuden vaarantamisen näkökulmasta. Keskeisinä käsitteinä opinnäytetyössäni ovat ajokielto, väliaikainen ajokielto, ajo-oikeuden haltija, sekä ehdollinen ajokielto. Opinnäytetyö on muodoltaan toiminnallinen ja sen teoreettinen viitekehys muodostuu lainsäädännöstä, oikeuskäytännöstä, viranomaisten ohjeistuksesta sekä keskeisestä kirjallisuudesta ja tilastoista. Toiminnallisen opinnäytetyön produktina on tarkoitus tehdä esite ajokieltoprosessista edellä mainittujen rikosten kohdalla, jotta lukijalle välittyisi selkeä kuva, kuinka ajokieltoprosessin kulku etenee rikosprosessin yhteydessä. Esite on ensisijaisesti tarkoitettu rikoksesta epäillylle ja myös poliisille. Esite on tarpeellinen, jotta lukija ymmärtää paremmin ehdottoman ajokiellon vaihtoehtoja, kuten ehdollista ajokieltoa. Esitteen myötä lukija ymmärtää myös paremmin mitä liikenteessä tehty uusintarikos ajokiellon osalta merkitsee, mikä mahdollisesti toimii ennalta estävänä vaikutuksena.

Opinnäytetyön oppimistavoitteenani on ajokieltoihin liittyvien tietojen syventäminen ja näiden tietojen soveltaminen käytännön työelämässä. Tavoitteenani on myös opinnäytetyöhön liittyviin kehittämismetodeihin ja prosessikirjoittamiseen perehtyminen. Toiminnallisen tuotoksen tekeminen vaatii aina myös erilaisia toimijoita ja näiden kautta tavoitteena on myös sidosryhmätyöskentelyyn perehtyminen.

Opinnäytetyön toisessa luvussa käsitellään toiminnallisen opinnäytetyön kehittämisprosessia. Kehittämisprosessia kuvaamaan käytän Salosen (2013, 16) konstruktivistista mallia, jossa korostuvat konkreettinen kehittäminen, arviointi ja vuorovaikutus. Lisäksi luvussa käsitellään yleisellä tasolla kehittämisteoriaa ja sitä minkä takia päädyin hahmottamaan kehittämisprosessiani konstruktivistisen mallin mukaan. Seuraavissa luvuissa käsitellään ajokieltoprosessia lainsäädännön näkökulmasta, keskeisiä käsitteitä, sekä tilastotietoa ajokieltojen ja ajokieltorikosten määrästä Suomessa. Tämän jälkeen keskitytään esitteen käytännön tekemisen vaiheisiin ja lopuksi yhteenvetona pohditaan opinnäytetyön tuloksia ja esitteen tulevaisuutta ja mahdollisuuksia käytännön työelämässä.

2 TOIMINNALLINEN OPINNÄYTETYÖ

2.1 Mikä on toiminnallinen opinnäytetyö?

Toiminnallinen opinnäytetyö on vaihtoehto ammattikorkeakoulun tutkimukselliselle opinnäytetyölle. Toiminnallinen opinnäytetyö tavoitteleekin ammatillisessa kentässä käytännön toiminnan ohjeistamista, opastamista, toiminnan järjestämistä tai järkeistämistä. Tavoitteena voivat olla alasta riippuen esimerkiksi käytäntöön suunnattu ohje tai kirja taikka mahdollisesti jonkun tapahtuman kuten messujen toteuttaminen. Ammattikorkeakoulussa annetun koulutuksen tavoitteena on, että opiskelija valmistuttuaan toimii alansa asiantuntijatehtävissä ja sekä tietää, että taitaa siihen liittyvät kehittämisen ja tutkimuksen perusteet. Opinnäytetyön tulisi olla työelämälähtöinen, käytännönläheinen, tutkimuksellisella asenteella toteutettu ja riittävällä tasolla alan tietojen ja taitojen hallintaa osoittava. (Vilkka ym. 2005, 9-10.)

Yleisesti ottaen ammattikorkeakoulun opinnäytetyö on työ, tutkimus, kehittämis- tai suunnitteluhanke, jonka opiskelija tekee opintojensa loppuvaiheessa osoittaakseen, että on ymmärtänyt koulutusohjelmansa keskeisimmät työmenetelmät. Opinnäytetyö on erityisesti ammatillisen kehittymisen väline ja siksi siitä ei välttämättä ilmene sen tutkimuksellisuus, vaan tietynlainen työelämään painottuva hyödyllisyys ja käytännöllisyys.

Opinnäytetyön ollessa ammatillisen kehittymisen väline, sen tekemisessä kuitenkin harjoitellaan tutkimukselliseen työskentelyyn kuuluvia asioita (Hakala 1998, 22). Tutkimuksellisessa ja toiminnallisessa opinnäytetyössä on siten myös samankaltaisuuksia.

Mainittavana erona kehittämistyyppisen ja tutkimuksellisen opinnäytetyön välillä voidaan pitää sitä, että kehittämistyyppisessä opinnäytetyössä opiskelija tekee konkreettisen tuotoksen ja tutkimuksellinen työ tuottaa puolestaan uutta tietoa (Myllylä ym. 2016, 67).

Toiminnallisen opinnäytetyön lopputuotoksena on aina jokin konkreettinen tuote, kuten kirja, ohjeistus, tietopaketti tai tapahtuma (Vilkka ym. 2005, 51). Rentola (2006, 92-94) määrittelee oppaan kohdalla, että opas tulee kirjoittaa lukijan tarpeisiin ja oppaan lukija luottaa kirjoittajan ammattitaitoon ja asiantuntijuuteen. Tämä tuo mukanaan tietynlaista vastuuta omasta kirjoittamisesta ja asiantuntijuudesta. Rentolan ohjeen sisäistäminen on omiaan lisäämään ammattilista kehittymistä kohti asiantuntijuutta.

2.2 Kehittämistyö teoriassa

Toikon ja Rantasen (2009, 56-62) mukaan kehittäminen edellyttää viittä kehittämistoiminnan tehtävää. Ensinnäkin kehittäminen edellyttää perusteluja. Perusteluilla pyritään vastaamaan siihen mitä ja miksi tulee kehittää. Perustelut ovat ikään kuin perustana kehittämistyölle. Ilman perusteluja ei pystytä näyttämään toteen kehittämisen tarpeellisuutta, tai jo olemassa olevaa ongelmaa. Kehittämistoiminnan toteutuksen kannalta on merkittävää, jos tavoite voidaan perustella mahdollisimman konkreettisesti. Erityisesti projektiluontoisissa kehittämistöissä on tärkeää, että toimijat perustelevat itselleen yhteisen tavoitteen. Muuten kehittämistoiminnan lopputulos ei välttämättä ole sellainen kuten alun perin oli tarkoitus. Perustelut voivat kuitenkin kehittämisprojektin aikana muuttua ja kehittämistyö saada uusia suuntia. Kuitenkaan se ei silti poista perusteluiden tarpeellisuutta. Kehittämisprojektin muuttuessa sen tulee edelleen vastata kysymyksiin kehittämistyön tarpeellisuudesta ja tärkeydestä.

Toiseksi varsinainen kehittäminen vaatii toiminnan organisointia, jolla tarkoitetaan kehittämistyön resurssien ja henkilöstön hallintaa. Varsinkin suurissa kehittämistöissä toiminnan organisointi on välttämätöntä, jotta vältytään päällekkäisestä työskentelystä ja ylimääräisistä kuluista. Perusteluissa otettiin kantaa kehittämistyön tavoitteisiin ja organisoinnilla pyritään suunnittelemaan toiminta henkilöstön ja resurssien suhteen niin, että tavoitteeseen päästään. Kehittämistoiminta vaatii yleensä useampia toimijoita, jolloin työ kannattaa organisoida siten, että jokainen toimija tietää oman roolinsa kehittämistyössä. Kehittämistoimintaa voidaan tehdä myös yksin, jolloin organisointia tulee tehdä kehittämistyön aikataulutuksen ja kustannusten suhteen. Ilman toiminnan organisointia

kehittämistyö ei välttämättä etene toivotusti tai työn aikana voi tulla yllättäviä lisäkustannuksia.

Kolmanneksi kehittäminen edellyttää myös varsinaista kehittämistä, joka sisältää sekä konkreettisen tekemisen, että pohtivan ja analysoivan tason. Kehittämistyötä voidaan tehdä monella eri tavalla riippuen kehittämisen tavoitteista. Esimerkiksi jotkin kehittämistyöt vaativat erityisiä tiloja varsinaisen kehittämisen tekemiseen, kuten laboratorion. Varsinaisessa kehittämisvaiheessa kehittämistyön perustelut ja organisointi jalkautetaan käytännön kehittämiseen. Ilman hyviä perusteluja tai organisointia kehittämistyö ei välttämättä etene oikeaan suuntaan, siksi kehittämisvaihe pitää sisällään kehittämistyön pohdinnan. Esimerkiksi erilaisissa kehittämispalavereissa on hyvä käydä läpi kehittämistyön tavoitteita ja pohdiskella eteneekö kehittämistyö kohti tavoitetta. Toikko ja Rantanen (2009, 61) ovat nimenneet kehittämistoiminnan arvioinnin yhdeksi kehittämisprosessin vaiheeksi, mikä korostaa arvioinnin merkitystä kehittämistyön onnistumisessa. Arviointia tulisi suorittaa koko kehittämisprojektin ajan ja pitää mielessä kehittämistyön tavoitteet, jotta kehittämistyö etenisi oikeanlaiseen lopputulokseen.

Kehittämistyön viimeisenä vaiheena kehittämisen tuloksena syntynyt tuotos levitetään. Tuotoksen levittäminen edellyttää usein omaa erillistä prosessia, joten sitä ei aina nähdä varsinaisen kehittämisprosessin sisällä. Kehittämisprosessi vaatii kuitenkin ajatuksen siitä, miten tuotos levitetään. Muuten tuotos voidaan nähdä jopa turhana, jos sitä ei saada levitettyä ja sitä kautta parannettua ongelmaa, jonka vuoksi varsinainen kehittämistyö alun perin aloitettiin.

2.3 Konstruktivistinen malli

Kehittämisprosessi muodostuu edellisessä kappaleessa kuvatuista tehtävistä. Tehtävistä muodostuva kehittämisprosessi voidaan hahmottaa monella eri tavalla. Käytän opinnäytetyössäni Salosen (2013, 16) kehittämistoiminnan konstruktivistista mallia kuvaamaan opinnäytetyöni prosessia. Malli sisältää ajatuksen kehittämishankkeen suunnittelusta, hankkeen vaiheistuksesta, toiminnassa oppimisesta, osallisuudesta, tutkimuksellisesta kehittämisotteesta ja monipuolisesta menetelmäosaamisestä. Kuviossa 1 sivulla 12 on havainnollistettu opinnäytetyöprosessin kulku konstruktivistisen mallin mukaisesti.

Konstruktivistinen malli yhdistää ajatuksia lineaarisesta- sekä spiraalimallista. Lineaarinen malli yksinkertaistaa kehittämistoiminnan hahmotelman hyvinkin suoraviivaisesti. Esimerkiksi projektin osalta lineaarisessa mallissa tavoitteen, suunnittelun ja toteutuksen kautta mennään suoraan projektin päättämiseen ja sen arviointiin. Spiraalimallissa sen sijaan kehittämisprosessi voidaan hahmottaa jatkuvana syklinä eli spiraalina. Mallissa kehittämistoiminnan tehtävät muodostavat kehän, jossa perusteluvaihetta seuraavat organisointi, toteutus ja arviointi. Prosessi ei kuitenkaan pääty tähän, vaan projektin suuruudesta riippuen ensimmäistä kehää seuraa uusia kehiä perusteluineen, organisoimisineen, toteutuksineen ja arvioimisineen. Spiraalimallissa korostuu käytännön kehittäminen ja sen yhteydessä tapahtuva pohdinta perusteluista, organisoinnista ja toteutuksesta. (Toikko ym, 64-66.)

Salosen (2013, 16) lähtökohtana on, että lineaarisen ja spiraalimallin välillä on enemmän samankaltaisuuksia kuin eroja. Samankaltaisuudet ilmenevät kehittämishankkeen vaiheistuksessa, vaiheiden tehtävissä ja niiden sisällöissä. Eroavaisuuksia kuitenkin löytyy. Kun lineaarisessa mallissa yksinkertaisesti tavoitteiden määrittelyn, suunnittelun, toteutuksen, sekä päättämisen jälkeen mennään suoraan arviointiin, konstruktivistisessa mallissa arviointia suoritetaan koko kehittämishankkeen aikana arviointia, sekä vuorovaikutukseen perustuvaa keskustelua. Täten konstruktivistinen malli sisältää paljon elementtejä spiraalimallista. (Salonen 2013, 16.) Valitsin konstruktivistisen mallin kuvaamaan opinnäytetyöni kehittämisprosessia, sillä malli sisälsi samankaltaisuuksia lineaarisesta ja spiraalisesta mallista. Kehittämisprosessini tuotos olisi ollut mahdollista tehdä hyvinkin lineaarisesti, sillä tuotokselle oli selkeät tavoitteet. Kuitenkin kehittämisprosessin aikana tuotosta arviointiin itseni ja Poliisihallituksen kautta, jolloin kehittämisprosessini piti sisällään spiraalimallin ominaista toiminnan arviointia.

2.4 Toiminnallisen opinnäytetyön vaiheet konstruktivistisen mallin mukaan

Aloitusvaihe sisältää ilmaistun kehittämistarpeen, alustavan kehittämistehtävän, toimintaympäristön, sekä ajatuksen mukana olevista toimijoista ja heidän osallistumisestaan kehittämistehtävään (Salonen 2013, 17). Aloitusvaihe on käytännössä alkuidea kehittämishakkeesta, jossa vasta idean tasolla kartoitetaan kehittämistarvetta ja siihen liittyviä toimijoita. Opinnäytetyöni aloitusvaiheena oli aiheen ideointi. Halusin tehdä opinnäytetyönä

jonkin asteisen kehittämistyön. Lisäksi liikenteeseen liittyvät asiat kiinnostivat erityisesti minua. Sisä-Suomen poliisilaitoksessa työskennellessä ajokieltoihin liittyviä kysymyksiä tuli erittäin paljon ja siten liikenteeseen liittyvä kehittämishanke hahmottui ajokieltoprosessia kuvaavaan esitteeseen.

Suunnitteluvaiheessa hankkeesta tehdään kirjallinen kehittämissuunnitelma, joka on opinnäytetöiden kohdalla opinnäytetyösuunnitelma. Suunnitelmassa tulee ilmetä tavoitteet, ympäristö, vaiheet, toimijat, teoreettinen viitekehys, tiedonhankintamenetelmät ja tiedon analysointi sillä tarkkuudella kuin ne tässä vaiheessa voidaan tietää. (Salonen 2013, 17.) Opinnäytetyösuunnitelmaan keräsin alustavan tietoperustan, jonka muodosti lainsäädäntö, sekä korkeimman oikeuden ennakkopäätökset. Esitteestä muodostettiin ensimmäinen raakaversio, jossa käsiteltiin ajokieltoprosessin kulkua rattijuopumuksen, törkeän rattijuopumuksen ja törkeän liikenneturvallisuuden vaarantamisen osalta. Esitteen ensimmäinen versio pystyttiin jo tässä vaiheessa lähettämään ensimmäiseen arviointiin Poliisihallitukseen.

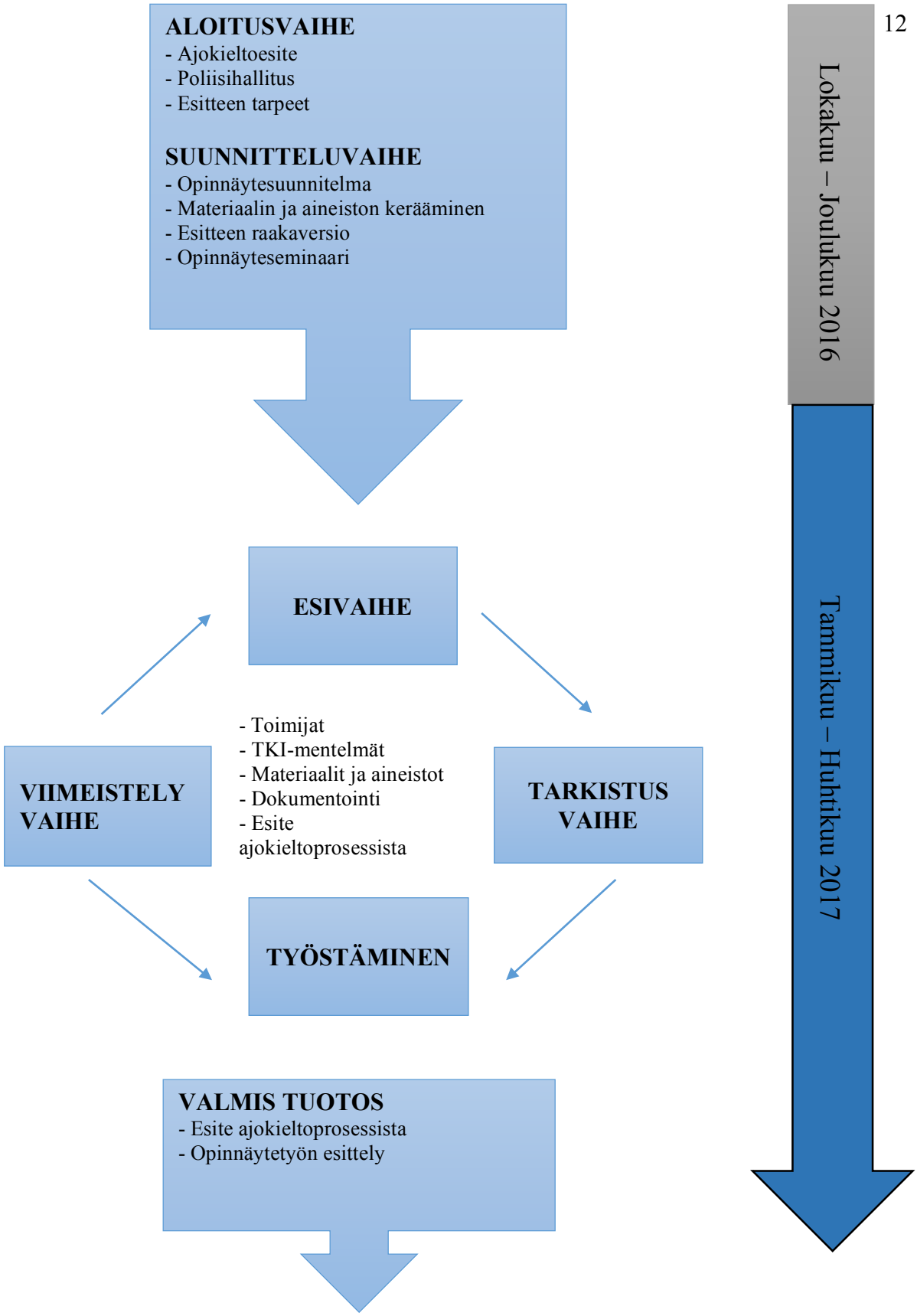
Esivaiheessa opinnäytetyön tekijät siirtyvät suunnitteluvaiheesta siihen ympäristöön, jossa varsinainen työskentely toteutuu (Salonen 2013, 17). Salosen esivaiheena näen hahmotelman isompien produktien toteutuksesta, jossa eri toimijoiden välillä on syntynyt yhteinen tavoite ja yhteinen ajatus produktin valmistumisesta. Salosen esivaihe on mielestäni mukana myös pienemmissä produkteissa. Opinnäytetyön esivaiheena näen suunnitteluvaiheen seuraavana vaiheena, jossa esitteen ensimmäisen palautteen jälkeen lähdetään työstämään opinnäytetyötä kohti kirkastunutta tavoitetta. Esivaiheessa hahmottuvat produktin vaatimat resurssit ja siihen liittyvät eri toimijat. Esivaihe on siten merkittävässä osassa produktin lopputuloksen kannalta. Esitteen osalta Poliisihallituksen ensimmäinen palaute tulevasta esitteestä ja sen sisällöstä, oli merkittävässä osassa työstövaihetta ja lopullista tuotetta. Palautteen jälkeen esiteen sisältö ja sen tavoitteellinen ulkoasu vahvistuivat ja sitä kautta oli helpompaa lähteä kehittämään esitettä kohti lopullista tavoitetta.

Työstövaihe on Salosen (2013, 18) mukaan kehittämishankkeessa toiseksi tärkein vaihe suunnitteluvaiheen jälkeen. Työstövaiheessa pyritään tekemään tiivistä yhteistyötä eri toimijoiden kanssa kohti yhteistä tavoitetta. Työstövaihetta voidaan pitää pisimpänä ja vaativampana. Tässä vaiheessa kehittämishankkeen kaikki eri osatekijät realisoituvat, kuten

toimijoiden yhteistyö, kehittämismenetelmät, kehittämisen taustatiedot ja tuotettujen aineistojen dokumentointi. Työstövaihe on käytännössä siis Toikon ja Rantasen (2009, 60) määrittelemä varsinainen kehittämisvaihe, jossa synkronoituvat käytännön tekeminen ja sekä myös analysoiva pohdinta. Työstövaiheessa tein esitteeseen muutoksia Poliisihallituksen kehittämisehdotuksien mukaan kohti lopullista versiota. Poliisihallitus halusi esitteeseen prosessikaavion helpottamaan tekstin lukemisen ymmärtämistä. Tein prosessikaaviot alkoholirattijuopumuksen ja törkeän rattijuopumuksen ajokieltoprosessin kulusta, sekä huumerattijuopumuksen ja törkeän liikenneturvallisuuden vaarantamisen prosessista. Vuoden vaiheessa 2016 – 2017 tullut ajokorttilain muutos toi mukanaan muutoksia ajokieltoprosessiin. Lakimuutoksen myötä perehdyin uuteen lainsäädäntöön ja sitä kautta päivitin esitteen uuden lain mukaiseksi.

Konstruktivistisessa mallissa tarkistusvaihe on erotettu omaksi vaiheeksi, vaikkakin sen tarkoituksena on sisältyä kaikkiin mallin vaiheisiin. Tarkistusvaiheen erottaminen omaksi vaiheekseen on kuitenkin perusteltua, sillä se antaa sille näkyvyyttä tärkeänä roolina osana kehittämishanketta. Tarkistusvaiheessa toimijat arvioivat tuotosta ja palauttavat sen mahdollisesti takaisin työstövaiheeseen tai siirtävät sen viimeistelyvaiheeseen. (Salonen 2013, 18.) Tarkistusvaihetta suoritettiin koko ajan esitteen kehittämisen yhteydessä. Tarkistusvaiheessa itsearviointi oli erittäin merkittävässä osassa, sillä lähtökohtana oli tuottaa hyvin lähellä lopullista versiota oleva esite Poliisihallituksen tarkastettavaksi.

Viimeistelyvaiheena tuotosta, sekä sen yhteydessä kulkevaa opinnäytetyöraporttia viimeistellään ja siihen tehdään vielä pieniä muutoksia. Viimeistelyvaihe on Salosen (2013, 18) mukaan yllättävän pitkä, sekä samalla vaativa vaihe. Viimeistelyvaiheen sujuvuutta parantaa kuitenkin huolellinen työskentely työstövaiheen aikana, sekä jatkuvan arvioinnin sisällyttäminen kaikkiin vaiheisiin. Viimeistelyvaiheen jälkeen opiskelijalla on toiminnallinen opinnäytetyö valmiina. Jotka siis muodostuivat itse tuotoksesta ja opinnäytetyöraportista (Salonen 2013, 18-19). Viimeistelyvaiheena sain loppupalautteen Poliisihallitukselta, jossa esitteen oikeellisuus tarkastettiin ja hyväksyttiin. Tämän jälkeen tein opinnäytetyön raporttiosuuden valmiiksi.



KUVIO 1 Salosen (2013, 20) konstruktivistinen malli kuvaamassa opinnäytetyöprosessia.

3 YLEISKATSAUS AJOKIELTORIKOKSISTA

3.1 Rattijuopumukset Suomessa

Poliisin tietoon tulleita rattijuopumuksia oli Suomessa vuonna 2015 yhteensä 17 698 kappaletta. Näistä törkeiden rattijuopumusten osuus oli 44 prosenttia, eli 7847 kappaletta. Taulukosta 1 selviää, että vaikka rattijuopumusten lukumäärä on pysynyt viimeisen viiden vuoden aikana hyvin lähellä samaa, törkeiden rattijuopumusten määrä on vähentynyt. (Tilastokeskus, luettu 15.12.2016.)

	Kuukaudet yhteensä					
	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Koko maa						
Kaikki rikokset						
Rattijuopumus 23:3	9 916	10 091	8 815	9 024	9 337	9 851
Törkeä rattijuopumus 23:4	11 246	11 409	10 351	9 029	8 325	7 847

Taulukko 1. Rattijuopumusten ja törkeiden rattijuopumusten lukumäärät vuosina 2010 – 2015. (Tilastokeskus 2017.)

Suomessa tieliikenteessä kuoli 266 ihmistä ja loukkaantui 6385 ihmistä vuonna 2015. Vuonna 2015 rattijuopumusonnettomuuksissa joko kuoli tai loukkaantui 626 ihmistä, joista kuolleiden määrä oli 57 ihmistä. Tämän perusteella rattijuopumus oli osallisena noin 9 prosentissa kaikissa henkilövahinko-onnettomuuksissa ja noin 20 prosentissa kuolemaan johtaneissa onnettomuuksissa. Taulukossa 2 pystytään huomaamaan, että yleensä rattijuopumusonnettomuuksissa loukkaantuu tai kuolee itse rattijuoppo. (Tilastokeskus, luettu 11.1.2017.)

	Henkilövahinko-onnettomuuksissa				Juopuneet kuljettajat rattijuopumusonnettomuuksissa				Juopuneen matkustajat rattijuopumusonnettomuuksissa				Sivulliset rattijuopumusonnettomuuksissa			
	2012	2013	2014	2015	2012	2013	2014	2015	2012	2013	2014	2015	2012	2013	2014	2015
Kuolleet	255	258	229	266	32	40	29	38	3	17	7	12	8	0	5	7
Loukkaantuneet (ml. vakavasti loukk.)	7 088	6 681	6 705	6 385	360	370	365	337	179	188	130	135	72	118	81	97

Taulukko 2. Tieliikenteessä kuolleet ja loukkaantuneet vuosina 2012 – 2015. (Tilastokeskus 2017.)

3.1.1 Rattijuopon profiili

Suomessa rattijuoppojen osuus miesten keskuudessa on merkittävästi suurempi kuin naisten. Tilastokeskuksen mukaan selvitettyihin rikoksiin syyllistyneiden miesten osuus rattijuopumusrikoksissa oli noin 85 prosenttia vuonna 2015 (Tilastokeskus, luettu 11.1.2017). Taulukossa 3 on esitelty miesten ja naisten välistä tilastoeroa rattijuopumusten ja törkeiden rattijuopumusten osalta vuonna 2015.

	Rattijuopumus 23:3	Törkeä rattijuopumus 23:4
2015		
Ikäluokat yhteensä		
Koko maa		
Miehet	8 353	6 713
Naiset	1 182	1 009

Taulukko 3. Rattijuopumukseen ja törkeään rattijuopumukseen syyllistyneet sukupuolen perusteella vuonna 2015. (Tilastokeskus 2017.)

Taulukko 4:ssa rattijuopumukseen ja törkeään rattijuopumukseen syyllistyneet henkilöt on jaoteltu sosiaaliekonomisen aseman perusteella. Taulukon perusteella rattijuopumuksiin syyllistyvät herkimmin muut henkilöt, jolla taulukossa tarkoitetaan työtöntä, tai muuta vastaavaa. Toiseksi eniten rattijuopumuksiin syyllistyvät työntekijät ja kolmanneksi eniten opiskelijat. (Tilastokeskus, luettu 11.1.2017).

	Yhteensä								
	Yrittäjät	Ylemmät toimihenkilöt	Alemmat toimihenkilöt	Työntekijät	Opiskelijat	Eläkeläiset	Muut	Tuntematon	Ei väestötietoja
2015									
Ikäluokat yhteensä									
Rattijuopumus 23:3	405	280	669	1 631	1 327	888	2 608	1 546	181
Törkeä rattijuopumus 23:4	425	224	570	1 557	775	1 003	2 026	965	177

Taulukko 4. Vuonna 2015 rattijuopumukseen tai törkeään rattijuopumukseen syyllistyneet sosiaaliekonomisen aseman perusteella. (Tilastokeskus 2017.)

3.2 Törkeät liikenneturvallisuuden vaarantamiset Suomessa

Poliisin tietoon tulleita törkeitä liikenneturvallisuuden vaarantamisia oli Suomessa 3926 kappaletta vuonna 2015. Näistä 2537 kappaletta, johtui nopeusrajoituksen rikkomisesta (Tilastokeskus, luettu 11.1.2017). Taulukko 5:sta voidaan todeta, että törkeän liikenneturvallisuuden vaarantamisen tekotapana nopeusrajoituksen rikkominen on

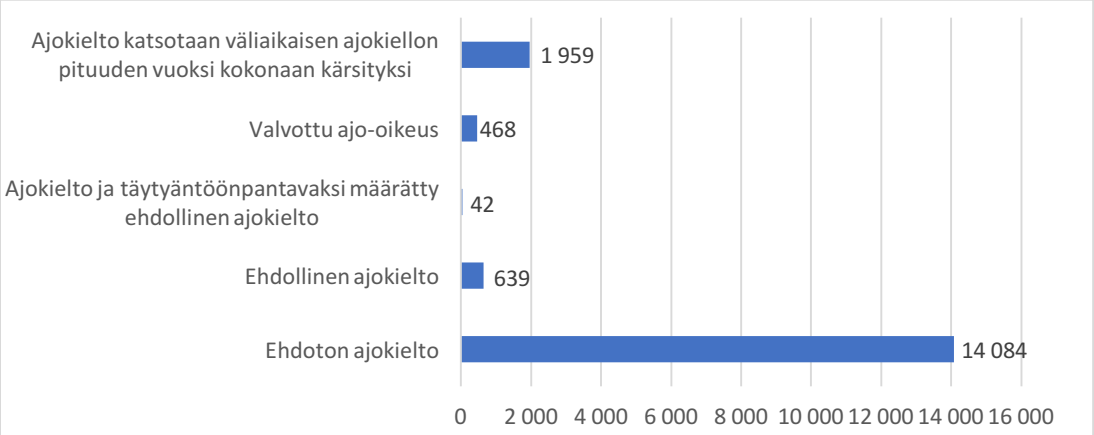
huomattavassa osassa. Nopeusrajoituksen rikkomista tulee arvioida törkeänä liikenneturvallisuuden vaarantamisena yleensä, kun sallitun ja todetun nopeuden erotus kohoaa yli 40 km/h ja erityisesti yli 50 km/h. Kuitenkaan estettä säännöksen soveltuvuuden harkitsemiselle ei ole, vaikka ylitys olisi olennaisesti alhaisempikin, yleensä kuitenkin enemmän kuin 30 km/h. Tällöin teko-olosuhteet (esim. pihakatu, koulujen ympäristö, liukas keli) vaikuttavat kokonaisharkintaan. (HE 32/1997.)

	Kuukaudet yhteensä					
	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Koko maa						
Kaikki rikokset						
Törkeä liikenneturvallisuuden vaarantaminen 23:2	3 652	4 144	3 645	3 821	3 855	3 926
...nopeusrajoitusten rikkomiset törkeistä liikenneturvallisuuden vaarantamisista	2 437	2 766	2 375	2 559	2 511	2 537

Taulukko 5. Törkeät liikenneturvallisuuden vaarantamiset Suomessa vuosina 2010 – 2015. Nopeusrajoituksen rikkomiset eroteltu tekotapana suhteessa kaikkiin törkeisiin liikenneturvallisuuden vaarantamisiin. (Tilastokeskus 2017.)

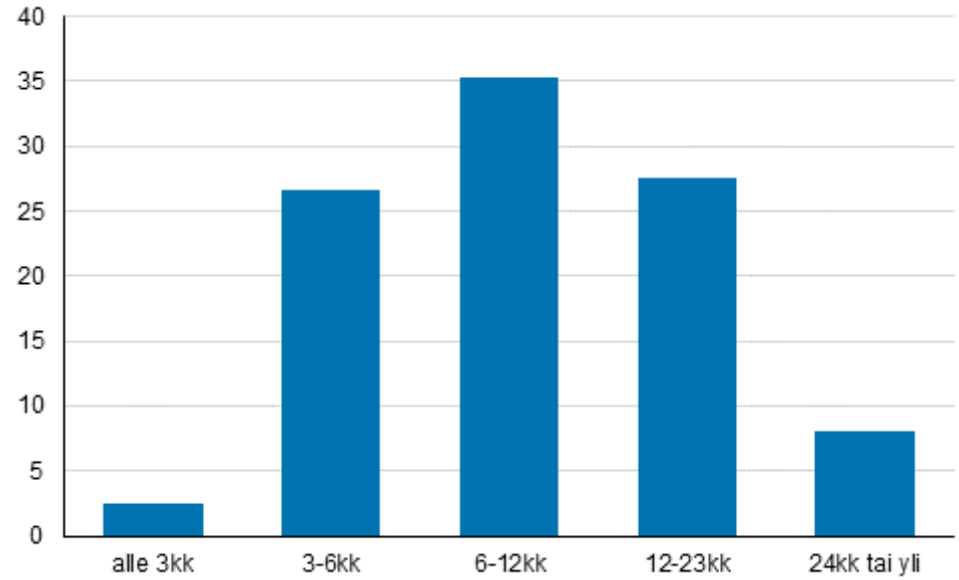
3.3 Ajokieltojen määrä Suomessa vuonna 2015

Vuonna 2015 ajokieltoja määrättiin käräjäoikeuksissa yhteensä 17 192 kertaa. Taulukosta 6 selviää, että valtaosa 82 prosenttia kaikista ajokielloista määrättiin ehdottomana. Ehdollisia ajokieltoja määrättiin 639 kappaletta ja alkolukolla valvottuja ajo-oikeuksia 468. Käräjäoikeuksien pidentyneet käsittelyajat näkyvät ajokielloissa, jotka katsottiin poliisin määräämän väliaikaisen ajokiellon takia kokonaan kärsityksi. Näitä oli hyvinkin paljon eli 1 959 kappaletta. Taulukon mukaan myös ehdollinen ajokielto on ollut toimiva, sillä vain 42 kappaletta ehdollisista ajokielloista määrättiin täytäntöönpantavaksi. (Tilastokeskus 2016, luettu 25.3.2017.)



Taulukko 6: Käräjäoikeuden määräämien ajokieltojen lukumäärät vuonna 2015.

Kaikkien käräjäoikeuksien määräämien ajokieltojen keskimääräinen pituus oli 11,1 kuukautta. Valvottujen ajo-oikeuksien ja ehdollisten ajokieltojen keskimääräinen pituus oli noin 20,6 kuukautta. Taulukon mukaan noin 60 prosenttia kaikista ajokielloista määrättiin 3 kuukauden ja 12 kuukauden välille. Yli vuoden kestävät ja varsinkin yli kahden vuoden kestävät ajokiellot ovat siten Suomessa melko harvinaisia. (Tilastokeskus 2016, luettu 25.3.2017.)



Taulukko 7: Käräjäoikeuksien määräämien ajokieltojen kestot prosenteissa vuonna 2015. (Tilastokeskus 2016.)

4 AJOKIELTOPROSESSI LAINSÄÄDÄNNÖN NÄKÖKULMASTA

Käräjäoikeus päättää ajokorttilain (386/2011) mukaan rattijuopumuksen, törkeän rattijuopumuksen ja törkeän liikenneturvallisuuden vaarantamisen osalta niistä määrättävistä ajokielloista. Käräjäoikeuden päättäessä ajokielloista, ajokieltoprosessi kulkee siten normaalin rikosprosessin mukana aina käräjäoikeuden käsittelyyn saakka. Tässä luvussa käsitellään, kuinka edellä mainittujen rikosten rikosprosessi etenee ja miten ajokielto kulkee normaalin rikosprosessin mukana aina käräjäoikeuden käsittelyyn saakka.

4.1 Ajokieltoprosessin käsitteet

Ajo-oikeus

Ajo-oikeudella tarkoitetaan, että henkilöllä on voimassa oleva oikeus ajaa tiettyä ajoneuvoa. Ajo-oikeus alkaa kun, henkilölle luovutetaan ajokortti tai kuljettajatutkintotodistus (AKL 6§ 1.mom, 29.4.2011/386).

Ajo-oikeuden haltija

Ajo-oikeuden haltijalla tarkoitetaan henkilöä, jolla on voimassa oleva ajokortti, tai kuljettajatutkinnon hyväksytystä suorittamisesta annettu kuljettajan tutkintotodistus (AKL 3 § 1.mom 1-kohta, 29.4.2011/386).

Ajokielto

Ajokiellolla tarkoitetaan ajo-oikeuteen kohdistuvaa turvaamistoimenpidettä, jolla henkilöltä otetaan ajokiellon ajaksi ajo-oikeus pois. Ajokiellolla pyritään estämään henkilön osallistuminen liikenteeseen silloin, kun edellytykset siihen puuttuvat moitittavan teon tai muun syyn vuoksi. (HE 212/2010, s.12.) Ajo-oikeuden haltijuus ei häviä, vaikka henkilö olisikin ajokiellossa.

Väliaikainen ajokielto

Väliaikaisella ajokiellolla tarkoitetaan tilannetta, jossa ajo-oikeuden haltijalle määrätään ajokielto väliaikaisesti heti ja otetaan ajokortti tai kuljettajatutkintotodistus poliisin haltuun. Väliaikainen ajokielto on yleensä voimassa siihen asti, kun toimivaltainen viranomainen tekee päätöksen varsinaisesta ajokiellosta. Rattijuopumus, törkeä rattijuopumus ja törkeä liikenneturvallisuuden vaarantaminen ovat rikoksia, joissa poliisimies voi määrätä kuljettajan edellytysten täyttyessä väliaikaiseen ajokieltoon (AKL 70 §, 29.4.2011/386).

Tuomioistuin

Tuomioistuimilla tarkoitetaan lainkäyttöä harjoittavia julkisia elimiä, joiden tulee olla laillisesti perustettuja, vakinaisia ja riippumattomia (Lager 1994, 20-24, viitattu teoksessa Jokela 2016, 53). Suomen perustuslain (11.6.1999/731) mukaan tuomiovaltaan käyttävät riippumattomat ja vakinaiset tuomioistuimet. Yleisiä riita- ja rikosasioiden tuomioistuimia ovat korkein oikeus, hovioikeudet ja käräjäoikeudet (PL 98 § 1.mom, 11.6.1999/731).

Rikokseen syyllistyminen

Tuomioistuin ratkaisee tuomiolla henkilön syyllisyyden rikosasiassa. Tuomio voi olla joko syylliseksi tuomitseva tai vapauttava (ROL 11 luku, 11.7.1997/689).

Ehdollinen ajokielto

Ehdollisella ajokiellolla tarkoitetaan tilanteita, joissa ajokielto määrätään, mutta jätetään pantavaksi täytäntöön käräjäoikeuden asettaman koeajan ajaksi. Koeajan pituus on vähintään vuosi ja enintään kolme vuotta. Ehdollisen ajo-oikeuden perusteena on, että ajo-oikeus on ajokieltoon määrättävällä ammatin takia välttämätön, tai siihen on muu erityisen painava syy. Lisäksi teosta ei ole saanut aiheutua vaaraa toisten turvallisuudelle. Ehdollinen ajokielto pannaan täytäntöön, jos henkilö rikkoo ehdollisen ajokiellon ehtoja. (ALK 67 §, 25.8.2016/731.)

Alkolukolla valvottu ajo-oikeus

Alkolukolla valvotulla ajo-oikeudella tarkoitetaan, että käräjäoikeus on määrännyt rattijuopumukseen tai törkeään rattijuopumukseen syyllistyneen henkilön pyynnöstä hänelle alkolukolla valvotun ajo-oikeuden. Edellä mainitut rikokset tulee olla tehty käyttämällä ainoastaan alkoholia. Esimerkiksi huumausaineen käytön vuoksi rattijuopumukseen syyllistynyttä ei voida määrätä alkolukolla valvottuun ajo-oikeuteen. Alkolukolla valvottuun ajo-oikeuteen määrättävällä henkilöllä tulee olla lisäksi vakituinen asuinpaikka Suomessa ja hän ei saa olla muusta syystä ajokiellossa. Kuitenkaan alkolukolla valvotun ajo-oikeuden määräämiseen ei tarvita ehdollisen ajokiellon edellytyksiä ammatista tai muista syistä. (AKL 67a §, 25.8.2016/731.)

Rattijuopumus

Rikoslain 23 luvun 3 § määrittelee rattijuopumuksen: *”Joka kuljettaa moottorikäyttöistä ajoneuvoa tai raitiovaunua nautittuaan alkoholia niin, että hänen verensä alkoholipitoisuus ajon aikana tai sen jälkeen on vähintään 0,5 promillea tai että hänellä tällöin on vähintään 0,22 milligrammaa alkoholia litrassa uloshengitysilmaa, on tuomittava rattijuopumuksesta sakkoon tai vankeuteen enintään kuudeksi kuukaudeksi.*

Rattijuopumuksesta tuomitaan myös se, joka kuljettaa moottorikäyttöistä ajoneuvoa tai raitiovaunua käytettyään huumausainetta niin, että hänen veressään on ajon aikana tai sen jälkeen käytetyn huumausaineen vaikuttavaa ainetta tai sen aineenvaihduntatuotetta. Tämän momentin säännöstä ei kuitenkaan sovelleta, jos mainittu aine tai aineenvaihduntatuote on peräisin lääkevalmisteesta, jota kuljettajalla on ollut oikeus käyttää.

Rattijuopumuksesta tuomitaan niin ikään se, joka kuljettaa moottorikäyttöistä ajoneuvoa tai raitiovaunua käytettyään muuta huumaavaa ainetta kuin alkoholia taikka tällaista ainetta ja alkoholia niin, että hänen kykynsä tehtävän vaatimiin suorituksiin on huonontunut.”

Törkeä rattijuopumus

Rikoslain 23 luvun 4 § määrittelee törkeän rattijuopumuksen: *” Jos rattijuopumuksessa*

1) rikoksentekijän veren alkoholipitoisuus on vähintään 1,2 promillea tai hänellä on vähintään 0,53 milligrammaa alkoholia litrassa uloshengitysilmaa,
2) rikoksentekijän kyky tehtävän vaatimiin suorituksiin on tuntuvasti huonontunut taikka
3) rikoksentekijä on käyttänyt muuta huumaavaa ainetta kuin alkoholia tai tällaista ainetta ja alkoholia niin, että hänen kykynsä tehtävän vaatimiin suorituksiin on tuntuvasti huonontunut,

ja olosuhteet ovat sellaiset, että rikos on omiaan aiheuttamaan vaaraa toisen turvallisuudelle, rikoksentekijä on tuomittava törkeästä rattijuopumuksesta vähintään 60 päiväsakkoon tai vankeuteen enintään kahdeksi vuodeksi."

Törkeä liikenneturvallisuuden vaarantaminen

Rikoslain 23 luvun 2 § määrittelee törkeän liikenneturvallisuuden vaarantamisen: *"Jos liikenneturvallisuuden vaarantamisessa moottorikäyttöisen ajoneuvon tai raitiovaunun kuljettaja tahallaan tai törkeästä huolimattomuudesta*

1) huomattavasti ylittää sallitun enimmäisnopeuden,
2) ryhtyy ohittamaan näkyvyyden ollessa turvalliseen ohitukseen riittämätön taikka ohituksen ollessa muutoin kielletty,
3) laiminlyö liikenneturvallisuuden vaatiman pysähtymisvelvollisuuden tai väistämisvelvollisuuden, taikka
4) muulla näihin rinnastettavalla tavalla rikkoo liikennesääntöjä

siten, että rikos on omiaan aiheuttamaan vakavaa vaaraa toisen hengelle tai terveydelle, hänet on tuomittava törkeästä liikenneturvallisuuden vaarantamisesta vähintään 30 päiväsakkoon tai vankeuteen enintään kahdeksi vuodeksi."

4.2 Ajokieltoprosessin alkaminen

Ajokieltoprosessi alkaa yleensä, kun poliisi tai muu viranomainen tapaa liikenteessä kuljettajan jota on syytä epäillä rattijuopumuksesta, törkeästä rattijuopumuksesta ja törkeästä liikenneturvallisuuden vaarantamisesta ja hänet määrätään teon vuoksi väliaikaiseen ajokieltoon. Klassinen tilanne ajokieltoprosessin alkamisesta voisi olla rattijuopumuksien

kohdalla seuraava: Poliisipartio pysäyttää tiellä ajoneuvon, jonka kuljettajalle tehdään puhalluskoe. Puhalluskokeen tuloksen ylittäessä rattijuopumuksen rajan 0,5 promillea henkilöä epäillään rattijuopumuksesta. Henkilö viedään joko tarkkuusalkometrikokeeseen tai verikokeeseen, jotta varmistetaan hengitysilman tai veren alkoholipitoisuus. Toimenpiteen jälkeen häneltä otetaan ajokortti pois ja hänet määrätään väliaikaiseen ajokieltoon.

Poliisimiehellä on oikeus määrätä moottorikäyttöisen ajoneuvon kuljettaja kokeeseen (seulontatesti), joka tehdään tämän mahdollisesti nauttiman alkoholin tai muun huumaavan aineen toteamiseksi. Poliisin suorittama seulontatesti tehdään alkometrillä tai sylkitesterillä (Poliisihallituksen ohje, POL-2014-9220). Kokeesta kieltäytymisen taikka kokeen suorittamisen turvaamiseksi tai luotettavan koetuloksen saamiseksi voidaan toimittaa henkilönkatsastus. (PKL 9:2 § 1.mom, 22.7.2011/806.) Henkilönkatsastuksella tarkoitetaan henkilön kehon tarkastamista, verinäytteen tai muun näytteen ottamista, sekä kehoon kohdistuvaa muuta tutkimusta (PKL 8:30 §, 22.7.2011/806). Tarkkuusalkometrillä suoritettava uloshengitysilman alkoholipitoisuuden mittaus on myös henkilönkatsastus (Poliisihallituksen ohje, 2020/2013/4940). Eduskunnan oikeusasiamiehen kannanottojen mukaan puhalluskokeen suorittamiselle ja kieltäytyneen henkilön verikokeen toimittamiseen ei tarvita rikosepäilyä. Verikokeeseen toimittamisessa tulee kuitenkin käyttää kokonaisharkintaa ottaen huomioon pakkokeinolain 1 luvun suhteellisuus- ja vähimmän haitan periaatteet. (EOAK Dnro 3372/2009.)

Ajokorttilain 70 §:n 1.momentin 1 – 2 kohdat (29.4.2011/386) säätelevät rattijuopumuksen, törkeän rattijuopumuksen ja törkeän liikenneturvallisuuden vaarantamisen osalta väliaikaiseen ajokieltoon määräämisen perusteita. Edellä mainittujen lainkohtien mukaan väliaikaiseen ajokieltoon voidaan määrätä, jos on todennäköisiä syitä epäillä ajo-oikeuden haltijan syyllistyneen alkoholin vaikutuksen alaisena tapahtuneeseen rattijuopumukseen tai törkeään rattijuopumukseen. Huumerattijuopumuksen ja törkeän liikenneturvallisuuden osalta väliaikaiseen ajokieltoon voidaan määrätä, jos ajo-oikeuden haltijaa on syytä epäillä kyseisestä rikoksesta. Alkoholirattijuopumuksessa ja törkeän rattijuopumuksessa edellytykset väliaikaisen ajokiellon määräämiseen ovat siten astetta korkeammalla tasolla. Kuitenkin alkoholirattijuopumuksen ja törkeän rattijuopumuksen kohdalla kuljettaja määrätään väliaikaiseen ajokieltoon käytännössä aina, sillä alkometrin antama tulos riittää rattijuopumusrikoksen todennäköisten syiden ylittämiseen, vaikka kuljettaja vietäisiin

verikokeisiin puhalluskokeen jälkeen. Väliaikaisen ajokiellon määräämistä tulee kuitenkin harkita, jos seulonta-alkometrin tulos on ollut rangaistavuuden alarajalla. (Poliisihallituksen ohje POL-2014-9220.)

Huumausaineiden osalta tieliikenteessä on nollatoleranssi. Pelkästään huumausaineiden löytyminen kuljettajan verestä täyttää rattijuopumuksen tunnusmerkistön, vaikka huumausaineella ei olisikaan vaikutusta kuljettajan ajokykyyn. Rattijuopumuksen tunnusmerkistön täyttää myös muun huumaavan aineen kuin alkoholin käyttö siten, että aineella on heikentävää vaikutusta kuljettajan ajokykyyn. Poliisimies voi siten määrätä ajo-oikeuden haltijan väliaikaiseen ajokieltoon, jos kuljettajaa on syytä epäillä huumausaineen vaikutuksen alaisena ajamisesta joko nollarajasäännöstä soveltaen taikka jos muun huumaavan aineen kuin alkoholin epäillään heikentäneen kuljettajan ajokykyä. Väliaikainen ajokielto voidaan määrätä myös, vaikka kuljettaja ilmoittaisi käyttäneensä huumaavaa ainetta sisältävää lääkevalmistetta, jota hänellä on ilmoituksensa tai reseptin mukaan oikeus käyttää. Käytetyn aineen tai valmisteen laadusta voidaan kuitenkin saada varmuus vasta laboratorioanalyysilla. Vaikka analyysit myöhemmin vahvistaisivat epäillyn ilmoituksen lääkevalmisteen käyttämisen paikkansa pitämisestä, esitutkinnassa on lisäksi selvitettävä hänen oikeutensa käyttää kyseistä lääkevalmistetta. Lääkevalmiste on myös voinut vaikuttaa heikentävästi kuljettajan ajokykyyn, mitä voidaan arvioida laboratorioanalyysien ja kliinisen päihdetutkimuksen valossa. Väliaikaisen ajokiellon määrääminen ja sen voimassa pitäminen näiden seikkojen tutkinnan ajaksi voi siten olla perusteltua. (HE 90/2002, 21.) Väliaikaisen ajokiellon määräämisessä tulee kuitenkin käyttää kokonaisharkintaa. Esimerkiksi huumerattijuopumusten osalta kuljettajaa ei ole syytä määrätä väliaikaiseen ajokieltoon pelkästään huumepikatestin perusteella. Tämä tulee kysymykseen varsinkin silloin, jos ajoneuvon kuljettajassa ei ole havaittavissa muita merkkejä päihtymyksestä. Poliisi käyttää kuljettajan arvioinnissa apunaan päihdetutkimuslomake C:tä, johon merkitään kuljettajassa havaitut merkit päihtymyksestä. (Poliisihallituksen ohje, POL-2014-9220.)

Väliaikaiseen ajokiellon määräämistoimet koskevat ainoastaan ajo-oikeuden haltijaa. Henkilöä jolla ei ole voimassa olevaa ajokorttia tai kuljettajatutkintodistusta ei voida määrätä väliaikaiseen ajokieltoon. (AKL 70 § 1.mom, 29.4.2011/386.)

4.3 Väliaikaisen ajokiellon kesto

Poliisimiehen määräämä väliaikainen ajokielto on voimassa käräjäoikeuden käsittelyyn asti, jos kyseessä on alkoholirattijuopumus tai törkeä rattijuopumus. Ajo-oikeuden haltijaa epäiltäessä huumerattijuopumuksesta taikka törkeästä liikenneturvallisuuden vaarantamisesta on poliisin viipymättä päätettävä, pidetäänkö väliaikainen ajokielto voimassa. (AKL 72 §, 29.4.2011/386.) Poliisilla tarkoitetaan tässä yhteydessä yleensä esitutkinnan tutkinnanjohtajaa, joka päättää väliaikaisen ajokiellon voimassaolosta (Poliisihallituksen ohje, POL-2014-9220). Poliisin katsoessa, että väliaikaiseen ajokieltoon määrätty on todennäköisesti syyllistynyt huumerattijuopumukseen tai törkeään liikenneturvallisuuden vaarantamiseen, väliaikainen ajokielto pidetään voimassa käräjäoikeuden käsittelyyn asti (AKL 72 §, 29.4.2011/386). Poliisimiehen väliaikaiseen ajokieltopäätökseen ei saa haettua muutosta valittamalla. Sen sijaan poliisin päätös, joka tehdään väliaikaisen ajokiellon voimassapitämisestä, on hallinnollinen päätös. Tähän päätökseen voi hakea muutosta noudattaen hallintolainkäyttölain säännöksiä, valitus ei kuitenkaan estä poliisin päätöstä pitää väliaikainen ajokielto voimassa. (KHO: 2014:108 ja AKL 95 § 3.mom, 6.2.2015/70.)

4.4 Esitutkinta

Esitutkinnalla tarkoitetaan rikoksen johdosta suoritettavaa tutkintaa. Esitutkintalain 1 luvun 2 §:n perusteella esitutkinnassa selvitetään seuraavat seikat:

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

Ajokieltorikosten osalta esitutkinnassa ei välttämättä tarvitse selvittää kaikkia edellä mainittuja seikkoja. Esimerkiksi asianomistajaa ei välttämättä ole rattijuopumuksissa, eikä törkeissä liikenneturvallisuuden vaarantamisissa.

Esitutkinta on lähtökohtaisesti rikoksen selvittämiseen pyrkivää, mutta ajokieltorikosten osalta esitutkinta laajenee koskemaan myös ajokiellon edellytysten selvittämistä. Poliisi kutsuu yleensä rikoksesta epäillyn kuulusteluun, ellei poliisin kenttäpartio tee kuulustelua heti teon jälkeen. Esitutkinnassa selvitetyn rikoksen teko-olosuhteet vaikuttavat tuomioistuimen määräämän ajokiellon kestoon. Lisäksi esitutkinnassa selvitetään mahdollisuudet ehdollisen ajokiellon ja valvotun ajo-oikeuden määräämiseen.

Esitutkinnan kesto riippuu yleensä tapauksen laajuudesta. Rattijuopumusrikoksen esitutkinta etenee yleensä hyvinkin nopeasti syyteharkintaan, jos epäillyllä on otettu tarkkuusalkometrikoe teon jälkeen. Tällöin kuulustelujen jälkeen esitutkinta on yleensä valmis ja poliisi lähettää esitutkintapöytäkirjan eteenpäin syyttäjälle syyteharkintaan. Tarkkuusalkometrikoetta ei voida kuitenkaan aina ottaa epäillyltä. Verikokeen ottamiseen joudutaan turvautumaan, jos epäilty on käyttänyt huumaavia aineita tai epäilty ei kykene suoriutumaan tarkkuusalkometrikokeesta taikka epäilty kertoo nauttineensa alkoholia ajon päättymisen jälkeen (Poliisihallituksen ohje, 2020/2013/4940). Tällöin esitutkinta kestää pidempään, sillä verikokeen tulosta voi joutua odottamaan pitkäänkin.

4.5 Syyteharkinta

Rikosasiaa ei oteta tuomioistuimessa tutkittavaksi, ellei syytettä rikoksesta ole nostanut se, jolla on siihen lain mukaan oikeus (ROL 1:1 §, 22.8.2014/670). Suomessa syyttäjän tehtävänä on nostaa rikoksesta syyte ja ajaa sitä. Syyteharkinnalla tarkoitetaan syyttäjän tekemää arviota jokaisen epäillyn rikoksen kohdalla siitä, onko tapahtunut rikos ja onko siitä riittävää näyttöä (Valtakunnansyyttäjänvirasto 2017).

Syyttäjän on nostettava syyte epäillystä rikoksesta, jos syyttäjä katsoo, että rikos on laissa säädetty rangaistavaksi, rikoksen syyteoikeus ei ole vanhentunut ja on olemassa todennäköisiä syitä rikoksesta epäillyn syyllisyyden tueksi (ROL 1:6 §, 22.8.2014/670). Syyttäjällä on kuitenkin mahdollisuus jättää syyte nostamatta, vaikka edellä mainitut edellytykset täyttyisivätkin. Syyttäjä voi tehdä syyttämättäjättämispäätöksen, jos tapauksessa on olemassa

erityisiä vähäisyys, nuoruus, tai kohtuusperusteita. Tällä pyritään syyttäjän ja tuomioistuimen voimavarojen säästämiseen ja niiden suuntaamiseen tarkoituksenmukaisella tavalla hankalampien rikosasioiden käsittelyyn. (Helminen ym. 2014, 335-336, 338-339.)

Syyttäjän tulee omassa toiminnassa pyrkiä huolehtimaan syyteharkintakäytännön yhdenmukaisuudesta ja oikeudenmukaisuudesta. Huomioon tulee ottaa mm. tasapuolisuus, oikeusprosessin kustannukset suhteessa tavoiteltavaan päämäärään, asianosaisten oikeusturva sekä yleinen ja yksityinen etu. Syyttäjän päätösten tulee perustua suoritettuun esitutkintaan, joka on tehty riittävässä laajuudessa. Ennen syyttämättä jättämistä koskevan päätöksen tekemistä syyttäjän on harkittava, onko asia tullut sen laadun edellyttämällä tavalla selvitetyksi. (Valtakunnansyyttäjänviraston ohje, VKS:2016:6.)

Syyttäjä nostaa syytteen toimittamalla kirjallisen haastehakemuksen käräjäoikeuden kansliaan (ROL 5:1 §, 31.3.2006/243). Haastehakemuksessa syyttäjä esittää epäillyn rikoksen johdosta teonkuvauksen ja rangaistusvaatimuksen, sekä ottaa kantaa myös muihin rikoksen oheisseuraamuksiin kuten ajokieltoon (HE 82/1995, 63-64). Haastehakemuksessa tulee ilmoittaa myös todisteet, joita syyttäjä aikoo esittää ja mitä hän kullakin todisteella aikoo näyttää toteen (todistusteema). Todistusteemana voisi olla esimerkiksi kirjallinen asiakirja henkilön veren alkoholipitoisuudesta ajon jälkeen. (Jokela 2012, 448-449.)

Jos tuomioistuin katsoo, että haastehakemuksessa ei ole puutteita, tuomioistuimen tulee antaa haaste rikosasian vastaajalle (ROL 5:8 §, 10.6.2011/612). Haasteessa vastaajaa kehotetaan vastaamaan häntä vastaan esitettyihin vaatimuksiin kirjallisesti tuomioistuimen määräämässä ajassa tai suullisesti pääkäsittelyssä (ROL 5:9 §, 11.7.1997/689). Tuomioistuin tai syyttäjä huolehtii tiedoksiannosta. Tiedoksianto toimitetaan ensisijaisesti joko postitse saantitodistusta vastaan tai kirjeellä, jolloin vastaanottaja palauttaa todistuksen tiedoksiannon vastaanottamisesta (OK 11:3 §, 22.7.1991/1056). Jollei tiedoksiantoa saada toimitettua postitse tai kirjeellä, tiedoksiannon toimittaa haastemies henkilökohtaisesti annettuna (OK 11:4 §, 14.5.2010/362).

4.6 Tuomioistuimen kirjallinen menettely

Haasteen tiedoksiannon jälkeen tuomioistuin ratkaisee rikosasian joko pääkäsittelyssä tai kirjallisessa menettelyssä. Oikeudenkäynnistä rikosasioissa annetun lain 5a luvun 1 §:ssä säädellään kirjallisen menettelyn edellytyksistä:

”Asia voidaan ratkaista pääkäsittelyä toimittamatta (kirjallinen menettely), jos:

1) mistään syyttäjän syytteessä tarkoitetusta yksittäisestä rikoksesta ei syytteessä mainittujen seikkojen vallitessa tehtynä ole säädetty ankarampaa rangaistusta kuin sakko tai vankeutta enintään kaksi vuotta; (13.5.2011/455)

2) vastaaja tunnustaa syyttäjän syytteessä kuvatun teon sekä käräjäoikeudelle antamallaan nimenomaisella ilmoituksella luopuu oikeudestaan suulliseen käsittelyyn ja suostuu asian ratkaisemiseen kirjallisessa menettelyssä; (13.5.2011/455)

3) vastaaja on teon tehdessään ollut täysi-ikäinen;

4) asianomistaja on esitutkinnassa tai kirjallisesti myöhemmin ilmoittanut, ettei vaadi pääkäsittelyn toimittamista; ja

5) pääkäsittelyn toimittaminen on asian selvitettyyn tilaan nähden myös kokonaisuutena arvioiden tarpeetonta.

Kirjallisessa menettelyssä rangaistukseksi ei voida tuomita ankarampaa rangaistusta kuin yhdeksän kuukautta vankeutta.”

Rattijuopumus, törkeä rattijuopumus ja törkeä liikenneturvallisuuden vaarantaminen soveltuvat rikoksena kirjallisen menettelyn piiriin. Pykälän 2-kohdan mukaan kirjallisen menettelyn edellytyksenä on, että vastaaja eli syytetty tunnustaa syyttäjän syytteessä kuvatun teon ja käräjäoikeudelle antamallaan ilmoituksella suostuu asian käsittelemiseen kirjallisessa menettelyssä. Vastaajan tulee siis myöntää syyttäjän kirjoittama teonkuvaus tapauksesta. Vastaaja voi siten olla eri mieltä teon oikeudellisesta arvioinnista. Liikennerikoksen osalta

tämä voisi tarkoittaa sitä, että vastaaja kyllä tunnustaisi ajaneensa huomattavaa ylinopeutta, mutta pitäisi tekoaan enemmän liikenneturvallisuuden vaarantamisena kuin törkeänä liikenneturvallisuuden vaarantamisena. Erimielisyys rikosnimikkeen osalta ei siis vaikuttaisi asian käsittelyyn kirjallisessa menettelyssä. Lisäksi pykälän 2-kohta pitää sisällään sen, että vastaajan tulee luopua asian käsittelemisestä suullisessa käsittelyssä. Esitutkinnassa rikoksesta epäillyllä tulee kysyä suostumus kirjalliseen menettelyyn. Pelkästään esitutkinnassa saatu suostumus ei kuitenkaan ole sitova, sillä esitutkintavaiheessa voi olla vielä epäselvää, mistä rikoksesta epäiltyä tullaan lopulta syyttämään. Lopullinen suostumus kirjalliseen menettelyyn annetaan vasta haasteen tiedoksiannon jälkeen. (HE 271/2004 vp, 42-43.)

Jos rikosasiassa on mukana myös asianomistaja hänen suostumisensa kirjalliseen menettelyyn esitutkintavaiheessa riittää, eikä häneltä tulla enää uudelleen syytteen nostamisen yhteydessä kysymään kantaa kirjalliseen menettelyyn. Toisaalta vaikka asianomistaja ei olisi esitutkinnassa suostunut asian käsittelemiseen kirjallisessa menettelyssä, hän voi vielä myöhemmin ilmoittaa suostumuksensa kirjalliseen menettelyyn. (HE 271/2004 vp, 44.)

Vastaajan toimitettaessa määräajassa käräjäoikeudelle tunnustuksen syyttäjän teonkuvauksesta ja suostumuksensa kirjalliseen menettelyyn, rikosasiassa ei järjestetä suullista pääkäsittelyä, vaan asia ratkaistaan kirjallisessa menettelyssä. Kirjallisessa menettelyssä käräjäoikeuden ratkaisu perustuu esitutkintapöytäkirjan sisältöön siltä osin kuin asianosaiset ovat siihen vedonneet (ROL 5a:7§, 31.3.2006/243).

Kirjallisessa menettelyssä käräjäoikeus on ratkaisua antaessaan päätösvaltainen, kun siinä on yksin puheenjohtaja (OK 2:6§ 2.mom, 25.8.2016/683). Ratkaisun antamisen jälkeen käräjäoikeus lähettää rikosasian vastaajalle ja vaatimuksia esittäneelle asianomistajalle jäljennöksen tuomiosta ja seuraamuksesta, sekä muutoksenhakuohjeet asianosaisen viimeksi ilmoittamaan osoitteeseen (ROL 5a:8§, 31.3.2006/243).

4.7 Pääkäsittely

Rikosasian käsittely etenee käräjäoikeuden suulliseen käsittelyyn (pääkäsittely), jos syyttäjä on nostanut syytteen rikosasian vastaajaa vastaan ja asiaa ei voida käsitellä kirjallisessa menettelyssä.

Pääkäsittelyn on lähtökohtaisesti tarkoitus toimittaa yhtäjaksoisesti. Kuitenkaan aina pääkäsittelyä ei voida aloittaa tai se on peruutettava ja pääkäsittelylle on määrättävä uusi käsittelypäivä. Tällainen tilanne voi syntyä, jos syyttäjä tai asianosainen jää pois käsittelystä ROL 6:2 §, 11.7.1997/689). Rikosasia voidaan kuitenkin ratkaista vastaajan poissaolosta huolimatta, jos vastaajan läsnäolo ei ole asian selvittämiseksi tarpeen ja hänet on sellaisella uhalla kutsuttu tuomioistuimeen. Rikosasiassa voidaan tällöin tuomita vastaaja rikesakkoon, sakkorangaistukseen tai enintään kolmen kuukauden vankeusrangaistukseen. Jos vastaajalla on ollut laillinen este siihen, ettei hän ole päässyt asian pääkäsittelyyn, eikä ole pystynyt ilmoittamaan siitä ajoissa, vastaajalla on oikeus saattaa asia uudelleen käsiteltäväksi ilmoittamalla siitä tuomioistuimelle 30 päivän kuluessa siitä, kun hän on saanut tiedon tuomitusta rangaistuksesta. (ROL 8:11 §, 26.10.2001/894.)

Rikosasian pääkäsittely on laissa määritelty suoritettavaksi tietyssä järjestyksessä (ROL 6:7 §, 12.6.2015/733). Pääkäsittely alkaa alkukeskustelulla, jossa esitetään syyttäjän ja asianomistajan vaatimukset ja vastaajan vastaus niihin. Alkukeskustelun jälkeen on asiaesittely, jossa syyttäjä ja asianomistaja tarkemmin perustelevat kantansa. Syyttäjä voi kertoa oman kantansa tapahtumien kulusta ja sen, mitä hän aikoo todistelulla jutussa selvittää. Objektiivisuusperiaatteen mukaan syyttäjän tulee tuoda esille myös vastaajalle edullisia seikkoja. Tarvittaessa syyttäjä voi esittää vaihtoehtoisen syytteen ja teonkuvauksen sen varalta, ettei hänen pääsyytteensä menesty. Asianomistajalle on myös annettava tilaisuus täydentää syyttäjän esitystä. Käytännössä asianomistaja usein yhtyy syyttäjän rangaistusvaatimus, joten asianomistajalle jää lähinnä yksityisoikeudellisen vaatimuksen perustelu. Syyttäjän ja asianomistajan jälkeen vastaajalla on mahdollisuus lausua kantansa syyttäjän ja asianomistajan perusteluihin. (Jokela 2015, 88-90.)

Alkukeskustelun ja asianosaisten asiaesittelyn jälkeen pääkäsittelyssä on vuorossa todistelun vastaanotto pääkuulustelussa. Tässä vaiheessa kuullaan asianomistajaa ja vastaajaa todistelutarkoituksessa, jos he haluavat tulla henkilökohtaisesti kuulluksi. Asianosaisten jälkeen otetaan vastaan todistajien todistelut (Jokela 2015, 90.) Kuultavan tulee oma-aloitteisesti tai tarpeen vaatiessa hänelle esitettyjen kysymysten avulla kertoa kertomuksensa yhtäjaksoisesti. (OK 17:48 § 2.mom, 12.6.2015/732). Pääkuulustelun aikana asianosaiset eivät saa testata tai horjuttaa kertomusten todenperäisyyttä, vaan ne tulee tehdä vasta pääkuulustelun jälkeen pidettävässä vastakuulusteluvaiheessa. Vastakuulustelun jälkeen asianosaiset, sekä

tuomioistuimen puheenjohtaja ja jäsenet voivat vielä tehdä kuultavalle kysymyksiä. Tuomioistuin määrää tarvittaessa kyselyjärjestyksen. (OK 17:48 §, 12.6.2015/732 ja Jokela 2015, 96-97.)

Kuulusteluvaiheessa vastaajalla on itsekriminointisuoja eli hänelle ei ole velvollisuutta pysyä totuudessa häntä kuulusteltaessa, eikä hänen tarvitse vastoin tahtoaan edes lausua asiassa. Itsekriminointisuoja perustuu kansainväliseen yleissopimukseen, jonka mukaan ketään ei saa pakottaa todistamaan itseään vastaan tai tunnustamaan syyllisyytensä. Tähän perustuu myös syytetylle myönnetty oikeus poiketa totuudesta. (KP-sopimus 14 art. 3g-kohta ja Jokela 2012, s. 28.) Asianomistajalla ei myöskään ole velvollisuutta lausua asiassa tai vastata hänelle esitettyihin kysymyksiin, mutta asianomistajan tulee pysyä totuudessa, kun hän oma-aloitteisesti kertoo asiasta. (OK 17:26 §, 12.6.2015/732.)

Todistajalla on koko rikosprosessin aikana totuudessa pysymisvelvollisuus ja hänen tuleekin mitään salaamatta kertoa tapahtumista totuudenmukaisesti. Todistajan tulee antaa totuusvakuutus tuomioistuimen pääkäsittelyssä, ennen todistajan kuulustelua (OK 17:44 §, 12.6.2015/732). Todistajalla on kuitenkin tiettyjä oikeuksia olla todistamasta, mitkä liittyvät yleensä tiettyihin ammatteihin tai lähisukulaisuuteen. Lisäksi kansainvälisen yleissopimuksen perusoikeus olla todistamasta itseään vastaan tai tunnustamaan syyllisyytensä koskee myös todistajia. Täten heilläkin on oikeus olla todistamasta sellaisista seikoista, jotka saattaisivat heidät tai heidän läheisensä syytteen vaaraan (OK 17:18 §, 12.6.2015/732).

Rikosasioissa asianosaisia ja todistajia on kuultu jo aikaisemmin esitutkinnassa. Tämän vuoksi tuomioistuimen pääkuulustelussa vastakuulustelulle ei ole aina suurta tarvetta, jos pääkuulustelussa annettu kertomus ei eroa esitutkinnassa annetusta kertomuksesta. Esitutkintapöytäkirjan kuulustelukertomukset ovat toissijaisessa asemassa tuomioistuimen kuulemisiin nähden (Jokela 2015, 98.) Esitukintapöytäkirjan kuulustelukertomukset tulevat kuitenkin arvioitaviksi todisteena, kun asianomainen henkilö poikkeaa esitutkinnassa kerrotusta tai ei anna kertomusta tuomioistuimen kuulustelussa (OK 17:47 § 2.mom, 12.6.2015/732).

Pääkäsittelyn lopuksi asianosaisten on esitettävä loppulausuntonsa (ROL 6:7 § 1.mom 6-kohta, 12.6.2015/732). Loppulausunnossa asianosaiset esittävät suullisesti käsityksensä

esitetyistä todisteista ja siitä, miten asia heidän mielestään tulisi ratkaista. Loppulausunnossa asianosaisten on tarvittaessa esitettävä käsitetyksensä vastaajan syyllisyydestä ja rikoksen seuraamuksesta, sekä mahdollisesta ajokiellon kestosta. Lisäksi ennen loppukeskustelun päättämistä, asianosaiset voivat vielä vaatia korvausta oikeudenkäyntikuluistaan ja esittää niistä eritellyt laskut. (Jokela 2015, 99; ROL 9:6 §, 31.3.2006/243.)

4.7.1 Tuomioistuimen tuomio

Pääkäsittelyn jälkeen tuomioistuin ratkaisee rikosasian tuomiolla, joka on joko syylliseksi tuomitseva tai vapauttava (ROL 11:4 §, 12.6.2015/733). Käräjäoikeuden tuomio julistetaan päätösneuvottelun jälkeen, joka pidetään yleensä heti pääkäsittelyn päätyttyä. Tuomiota julistettaessa ilmoitetaan tuomion perustelut ja tuomiolauselma (ROL 11:7 § 1.mom, 30.8.2002/769). Tuomioistuin laatii tuomiosta erillisen pöytäkirjan. Pöytäkirjasta tulee ilmetä selkeät ja riittävät tiedot asian käsittelystä tuomioistuimessa ja lisäksi tuomion perustelut. Tuomiopöytäkirja on laadittava siten, että asianosaiset, muutoksenhakutuomioistuin, tuomion täytäntöönpanija, sekä muut asiasta kiinnostuneet saavat tuomiosta kaikki ne tiedot, jotka ovat tarpeet tuomion ymmärtämiseksi. (LaVM 19/1997, s. 9.)

Rikosasioiden oikeudenkäynti perustuu niin sanottuun akkusatoriseen menettelyyn. Tuomioistuin ei sen mukaan tuomitse rangaistusta omasta aloitteestaan, vaan se edellyttää joko syyttäjän syytettä tai asianomistajan rangaistusvaatimusta. Tuomioistuinta sitoo ainoastaan se teonkuvaus, jonka perusteella rangaistusta vaaditaan. Kuitenkaan tuomioistuin ei ole sidottu vastaajalle tuomittavaa rangaistusta koskevaan vaatimukseen. Tuomioistuinta ei voi asianosaisten taholta rajata päättämästä rangaistusseuraamuksen lajia tai sen määrää. Tuomioistuimen tehtävänä on siis viran puolesta kussakin tapauksessa arvioida vastaajan teon moitittavuus ja siitä tuomittava rangaistus. Rangaistuksen lisäksi tuomioistuin tuomitsee omasta aloitteesta myös ajokiellon muuna rikosoikeudellisena seuraamuksena. (HE 82/1995, 126.)

4.8 Ajokielto tuomioistuimen määräämänä seuraamuksena

Käräjäoikeuden tulee määrätä rattijuopumukseen, törkeään rattijuopumukseen tai törkeään liikenneturvallisuuden vaarantamiseen syyllistynyt vastaaja ajokieltoon, jos käräjäoikeus tuomiolla toteaa vastaajaan syyllistyneen rikokseen. Ajokieltoa ei kuitenkaan välttämättä määrätä sellaisissa tilanteissa, joissa vastaajaa ei tuomita edellä mainituista teoista

rangaistukseen. (AKL 64 § 1.mom, 29.4.2011/386.) Käräjäoikeuden velvoite on siten harkinnanvarainen, joskin rangaistukseen tuomitsematta jättäminen on ajokieltorikosten kohdalla hyvinkin poikkeuksellista. Rattijuopumuksiin ja törkeään liikenneturvallisuuden vaarantamiseen liittyy kuitenkin vahvasti sellaisia konkreettisia liikenneturvallisuutta vaarantavia piirteitä, joita ei yleisesti ottaen voida pitää rangaistukseen tuomitsematta jättämisen perusteina. Tulee myös huomata, että vaikka vastaajaa ei tuomita rangaistukseen, tuomitsematta jättämiseen liittyy aina moitteen osoitus ja syyllisyyden vahvistaminen (HE 44/2002, s. 223).

Ajokielto merkitsee siis sitä, että ajokortti otetaan pois eikä asianomainen saa ajokieltoaikana kuljettaa mitään sellaista ajoneuvoa, jonka kuljettamiseen vaaditaan ajokortti. Käräjäoikeuden tulee määrätä ajokieltoon myös sellainen henkilö jolla ei ole voimassa olevaa ajokorttia, eikä hän ole tällöin myöskään ajo-oikeuden haltija. Ajokielto on tällöin hyvin symbolinen, mutta silti esimerkiksi kulkuneuvon kuljettaminen oikeudetta on ankarampi teko, kun sen tekee ajokiellon aikana, vaikka henkilöllä ei olisi koskaan ollutkaan ajokorttia. Ajokiellot rekisteröidään valtakunnallisesti Liikenteen turvallisuusvirastossa. Ajokielto koskee myös mopon kuljettamista. Tulkinnanvaraista on se, koskeeko ajokielto myös niitä henkilöitä, joilta ei vaadita mopokorttia. Korkeimman oikeuden ennakkopäätöstä lain tulkinnasta ei ole, mutta ainakin alioikeuskäytännössä on katsottu, että ajokielto ei koske mopon kuljettamista sellaisilta henkilöiltä, jotka olivat täyttäneet 15 vuotta ennen 1.1.2000. (Tolvanen 2017, 224-225.)

4.8.1 Tuomioistuimen määräämän ajokiellon kesto

Tuomioistuimen todetessa vastaajan syyllistyneen rattijuopumukseen hänet määrätään vähintään kuukauden ja enintään viiden vuoden ajokieltoon. Törkeän rattijuopumuksen ja törkeän liikenneturvallisuuden vaarantamisen osalta tuomioistuin määrää vastaajan vähintään kolmen kuukauden ja enintään viiden vuoden ajokieltoon. Ajokiellon kestoa määrättäessä otetaan huomioon vaikutukset, jotka ajokiellolla on vastaajan toimeentuloon ja välttämättömään liikkumiseen. (AKL 66 §, 29.4.2011/386.)

Tuomioistuimen harkittaessa ajokiellon kestoa sen tulee huomioida aika, jona kuljettaja on ollut väliaikaisessa ajokiellossa, tai katsottava ajokielto väliaikaisen ajokiellon pituuden vuoksi kokonaan kärsityksi (AKL 66 § 5.mom, 29.4.2011/386). Nykyaikana on ongelmallista

käräjäoikeuden pidentyneet käsittelyajat. Rattijuopumusasioiden käsittelyaika vaihtelee tuomioistuimissa, mutta se on muutamasta viikosta jopa yli kuuteen kuukauteen (HE 68/2016, 32). Rattijuopumuksen kohdalla ajokiellon vähimmäiskesto yksi kuukausi siten harvoin toteutuu.

Uusintarikosten kohdalla, jos vastaaja syyllistyy viiden vuoden aikana kahdesti rattijuopumukseen taikka viiden vuoden aikana rattijuopumukseen ja lisäksi törkeään rattijuopumukseen tai törkeään liikenneturvallisuuden vaarantamiseen tuomioistuin määrää ajokielloksi vähintään kuusi kuukautta. Viiden vuoden aikana vastaajan syyllistyessä kahteen törkeään rattijuopumukseen tai törkeään liikenneturvallisuuden vaarantamiseen ajokiellon vähimmäisaika on yksi vuosi. Uusintarikosten ja mahdollisten yhteisten rikosten kohdalla ajokiellon enimmäisaika on silti enintään viisi vuotta. (AKL 66 §, 29.4.2011/386.)

Ajokiellon vuoden vähimmäisaikaa pystytään soveltamaan vain kuljettajan syyllistyessä toistuvasti törkeisiin rattijuopumuksiin tai törkeisiin liikenneturvallisuuden vaarantamisiin. Tämä perustuu korkeimman oikeuden ratkaisuun KKO: 2010:29. Mainitussa ratkaisussa kuljettaja oli syyllistynyt viiden vuoden aikana aiemmin kahteen törkeään rattijuopumukseen ja oli nyt syyllistynyt rattijuopumukseen. Tällöin vuoden vähimmäisaikaa ei voida soveltaa. korkeimman oikeuden päätös perustuu vanhan lainsäädännön esitöihin (HE 104/2004, 13), jonka mukaan ajokiellon vähimmäisaika olisi vuosi, jos kuljettaja syyllistyy toistuvasti joko törkeisiin rattijuopumuksiin tai törkeisiin liikenneturvallisuuden vaarantamisiin. Nykyisen ajokorttilain esitöissä (HE 212/2010, 72) tätä kantaa ei ole haluttu muuttaa, vaan edelleen vuoden vähimmäisaikaa voidaan soveltaa vain törkeiden tekomuotojen uusimisen johdosta määrättävästä ajokiellosta.

Korkeimmalta oikeudelta on tullut vuoden 2014 aikana kaksi ennakkopäätöstä jotka liittyvät väliaikaisen ajokiellon keston huomioon ottamiseen tuomioistuimen määräämän ajokiellon yhteydessä. Tapauksessa KKO: 2014:43 ajo-oikeuden haltija oli syyllistynyt ajokiellon aikana törkeää rattijuopumukseen ja hänet oli siitä teosta määrätty väliaikaiseen ajokieltoon. Korkein oikeus katsoi, että vaikka ajo-oikeuden haltija olikin toisen teon vuoksi ajokiellossa, hänellä oli kuitenkin voimassa oleva ajokortti. Hänet voitiin siten määrätä väliaikaiseen ajokieltoon ja tämä väliaikainen ajokielto tuli ottaa huomioon vähennyksenä, kun tuomioistuin määrää teosta ajokiellon.

Toisessa tapauksessa KKO: 2014:42 ajo-oikeuden haltija syyllistyi kymmenen päivän sisällä kahteen törkeään rattijuopumukseen. Hänet oli määrätty ensimmäisen törkeän rattijuopumuksen johdosta väliaikaiseen ajokieltoon, mutta toisen törkeän rattijuopumuksen kohdalla ei. Käräjäoikeus ja hovioikeus katsoivat, että vaikka toisesta törkeästä rattijuopumuksesta ei oltu määrätty väliaikaiseen ajokieltoon, tulee kuitenkin ottaa huomioon ajokieltoa määrättäessä vähennyksenä aika, jona vastaaja olisi voinut olla väliaikaisessa ajokiellossa. Korkein oikeus sen sijaan katsoi, että tällaista mahdollisuutta ei tule ottaa huomioon ajokieltoa määrättäessä, vaan ajokieltojen vähimmäisajat ovat ehdottomia. Tapaus on mielenkiintoinen, kun verrataan tapausta edeltävän kappaleen ratkaisuun KKO: 2014:43:en. Tapauksessa KKO: 2014:43 ajokieltoon määrätty kuitenkin pääsee käytännössä vähemmällä ajokiellolla, koska toinen ajokielto menee päällekkäin edellisen voimassa olevan ajokiellon kanssa. Mielestäni oikeudenmukaista on, että rattijuopumuksen, törkeän rattijuopumuksen ja törkeän liikenneturvallisuuden vaarantamisen kohdalla epäilty ajo-oikeuden haltija määrättäisiin aina edellytysten täyttyessä väliaikaiseen ajokieltoon, vaikka epäilty olisikin jo ajokiellossa. Tällöin ajokiellot olisivat yhdenvertaisia, vaikka KKO: 2014:42 päätöksen mukaan väliaikainen ajokielto voidaankin jättää määräämättä.

Korkein oikeus on kahdessa tapauksessa tulkinnut ajokorttilain (29.4.2011/386) määrittelemää uusintarikosta. Tapauksessa KKO 2006:101 henkilö oli syyllistynyt kahteen törkeään liikenneturvallisuuden vaarantamiseen noin neljän tunnin väliajoin. Molemmilla kerroilla poliisi oli antanut kuljettajalle pysähtymiskäskyn, jota hän ei ollut kuitenkaan noudattanut. Käräjäoikeus katsoi, että ajokorttilain vaatima uusintarikos vaatii oikeuden tuomiota hänen syyllistymisestään mainittuun tekoon. Koska henkilöä ei oltu aikaisemmin tuomittu tällaisesta teosta, hänelle määrättävää vähintään vuoden kestävää ajokieltoa ei tule soveltaa. Korkein oikeus sen sijaan katsoi, että henkilön ensimmäiseen törkeään liikenneturvallisuuden vaarantamiseen viranomaisen taholta puututtiin, joten toista törkeää liikenneturvallisuuden vaarantamista voitiin pitää uusintarikoksena. Uusintarikoksesta tulee siten määrätä henkilö vähintään vuoden kestävään ajokieltoon.

Toisessa tapauksessa KKO: 2011:3 henkilö oli ajanut ensin henkilöautolla suistuen sillä ojaan. Tämän jälkeen hän oli hakenut traktorin siirtääkseen ojaan suistuneen auton. Korkein oikeus viittasi päätöksessä ratkaisuun KKO: 2006:101, jossa todetaan uusintarikosta arvioitaessa, että

merkityksellistä on sillä, voidaanko tekoja pitää erillisinä rikoksina. Korkeimman oikeuden mukaan, vaikka hänen ensimmäiseen ajoon henkilöautolla ei ole puututtu viranomaisen toimesta, kyseessä on kuitenkin kaksi erillistä törkeää rattijuopumusta, joista tulee määrätä vähintään vuoden kestävä ajokielto.

4.9 Ehdollinen ajokielto

Käräjäoikeus voi määrätä rattijuopumukseen, törkeään rattijuopumukseen ja törkeään liikenneturvallisuuden vaarantamiseen syyllistyneelle ajokiellon ehdollisena. Edellytyksenä on, että ajo-oikeus on ajokieltoon määrättävälle ammatin tai muun erityisen syyn vuoksi välttämätön. Lisäksi liikennerikoksesta ei ole saanut aiheutua vaaraa toisten turvallisuudelle. Ehdollisessa ajokiellossa määräaikainen ajokielto jätetään täytäntöön panematta käräjäoikeuden määräämän koeajan ajaksi. Koeajan pituus on vähintään vuosi ja enintään kolme vuotta. Ehdollinen ajokielto alkaa, kun käräjäoikeus antaa tai julistaa päätöksen ehdollisesta ajokiellosta ja päättyy käräjäoikeuden mainitsemana päättymispäivänä. (ALK 67 §, 25.8.2016/731.)

Alkoholilla tehtyyn rattijuopumukseen tai törkeään rattijuopumukseen syyllistyneelle määrätty ehdollinen ajokielto edellyttää, että hänen kuljettamassa ajoneuvossa on ehdollisen ajokiellon ajan alkolukko (AKL 67 § 2.mom, 25.8.2016/731). Ehdolliseen ajokieltoon määrätyn ajaessa muuta kuin alkolukolla varustettua ajoneuvoa käräjäoikeuden tulee määrätä ehdollinen ajokielto pantavaksi kokonaisuudessaan täytäntöön (AKL 69 § 1.mom, 25.8.2016/731).

Käräjäoikeus ei voi määrätä ehdollista ajokieltoa, jos henkilö ajokiellon tai väliaikaisen ajokiellon aikana taikka ehdollisen ajokiellon koeaikana syyllistyy rattijuopumukseen, törkeään rattijuopumukseen tai törkeään liikenneturvallisuuden vaarantamiseen (AKL 67 § 4.mom, 25.8.2016/731). Ajokielto tai väliaikainen ajokielto ei tarvitse liittyä edellä mainittuihin liikennerikoksiin, vaan myös muihin ajokieltorikoksiin. Esimerkiksi poliisin määräämä ajokielto vakavaa piittaamattomuutta osoittavasta liikenneturvallisuuden vaarantamisesta.

Käräjäoikeus määrää ehdollisen ajokiellon pantavaksi täytäntöön, jos ajokieltoon määrätty koeaikana syyllistyy rattijuopumukseen, törkeään rattijuopumukseen tai törkeään liikenneturvallisuuden vaarantamiseen. Käräjäoikeudella on tässäkin kuten yleisesti

ajokieltoon määräämisessä harkinnanvaraa ja käräjäoikeus voi jättää ehdollisen ajokiellon täytäntöön panematta, jos henkilöä ei tuomita rangaistukseen edellä mainituista teoista. Käräjäoikeuden määrättäessä ehdollisen ajokiellon täytäntöön pantavaksi ajokiellon viimeinen voimassaolopäivä on ajokielloista pisimpään voimassa olevan ajokiellon viimeinen voimassaolopäivä. Käräjäoikeuden päätös pannaan täytäntöön, vaikka ajokieltoon määrätty valittaisi tuomiosta hovioikeuteen. Ehdollisen ajokiellon täytäntöönpano voi myös vanhentua. Jollei ajokieltoa panna täytäntöön yhden vuoden kuluessa koeajan päättymisestä se raukeaa. (AKL 68 §, 28.12.2012/1081.)

Ehdollisen ajokiellon yhtenä edellytyksenä on, että teosta ei ole saanut aiheutua vaaraa toisten turvallisuudelle. Päätöksessä KKO: 2004:14 henkilö oli syyllistynyt törkeään liikenneturvallisuuden vaarantamiseen ajamalla henkilöautoa 161 km/h tiellä, jossa oli voimassa 80 km/h nopeusrajoitus. Henkilö oli ohitanut edellä ajavia autoja ja lisäksi hänellä oli kyydissään kolme matkustajaa. Korkein oikeus pohti tapauksessa, voidaanko ajokielto määrätä ehdollisena, sillä ajo-oikeus oli henkilölle välttämätön hänen myyntipäällikön ammattinsa takia. Lisäksi hän oli ottanut asuntolainan, jonka takaisinmaksu vaikeutuisi, jos hän menettäisi työpaikkansa. Korkein oikeus kuitenkin totesi, että olosuhteet huomioon ottaen suuri ylinopeus on aiheuttanut sellaista vaaraa toisten turvallisuudelle, jota tarkoitetaan ehdollisen ajokiellon edellytyksissä. Ajokieltoa ei näin voitu määrätä ehdollisena.

Korkeimman oikeuden päätöksessä KKO: 2005:132 oli kysymys, voitiinko kuorma-auton kuljettajana työskennelleen toinen törkeä liikenneturvallisuuden vaarantaminen viiden vuoden sisällä määrätä ehdollisena ajokieltona. Tapauksessa henkilö oli ajanut moottoripyörällä 114 km/h tunnissa teollisuustiellä, jolla nopeusrajoitus oli 40 km/h. Teon aikana tiellä ei ole ollut muuta liikennettä, joten olosuhteet huomioon ottaen teosta ei ole aiheutunut vaaraa toisen turvallisuudelle. Korkein oikeus kuitenkin katsoi, että rikoksen uusijan ajokiellon määrääminen ehdolliseksi edellyttäisi erityisen painavia syitä, eikä ajo-oikeuden välttämättömyyttä asianomaisen ammatin takia voida sinänsä pitää tällaisena syynä. Korkein oikeus tulkitse siten, että yleinen etu vaati tässä tilanteessa ajokiellon määräämistä ehdottomana.

4.10 Valvottu ajo-oikeus

Alkoholiperusteiseen rattijuopumukseen tai törkeään rattijuopumukseen syyllistyneelle käräjäoikeuden tulee määrätä alkolukolla valvottu ajo-oikeus, jos ajokieltoon määrättävä (valvottava) sitä pyytää. Ajokielto on tällöin ehdollinen. Alkolukon saamisen edellytyksenä on, että henkilöllä on vakituinen asuinpaikka Suomessa ja hän ei saa olla muusta syystä ajokiellossa. (AKL 67a §, 25.8.2016/731.) Hänellä tulee olla voimassa oleva ajokortti henkilö-, paketti-, kuorma-, tai linja-auton taikka traktorin kuljettamiseen, sillä alkolukko voidaan asentaa vain edellä mainittuihin ajoneuvoihin (ALL 8 §, 25.8.2016/730). Toisin kuin ehdollisessa ajokiellossa, valvottu ajo-oikeus tulee määrätä edellä mainittujen edellytysten täyttyessä, vaikka teosta olisi aiheutunut vaaraa toisen turvallisuudelle (AKL 67a §, 25.8.2016/731). Korkein oikeus on päätöksessä KKO: 2009:71 todennut, että vaikka henkilö oli syyllistynyt viiden vuoden sisällä kahdesti törkeään rattijuopumukseen, hänelle voitiin määrätä alkolukolla valvottu ajo-oikeus. Korkein oikeus totesi, että valvottua ajo-oikeutta määrättäessä saadaan ottaa huomioon vain laissa säädetyt esteet, mutta sovellettavaksi eivät tule ehdollisen ajokiellon harkinnanvaraiset edellytykset (yleinen etu, teosta vaaraa toisen turvallisuudelle).

Alkolukko estää ajoneuvon käynnistymisen, jos kuljettajalla on vähintään 0,1 milligrammaa alkoholia litrassa uloshengitysilmaa (ALL 9 § 1.mom). Alkolukko vaatii puhalluksia myös ajon aikana satunnaisin määräajoin. Alkoholipitoisuuden ylittäessä sallitun raja-arvon ajon aikana vaaditussa puhalluksessa, alkolukko ei saa sammuttaa ajoneuvon käynnissä olevaa moottoria, vaan alkolukko kytkee ajoneuvon äänimerkinantolaitteen päälle. (Trafin määräys 2016.)

Valvottua ajo-oikeutta koskeva pyyntö tulee esittää joko esitutkinnan aikana poliisille, tai viimeistään asian käsittelyvaiheessa käräjäoikeudelle. Poliisi kertoo esitutkinnan aikana valvotusta ajo-oikeuden sisällöstä, ehdoista ja sen kustannuksista. Poliisilla on mahdollisuus määrätä alkolukolla valvottu ajo-oikeus jo ennen käräjäoikeuden käsittelyä. (AKL 67 a §, 25.8.2016/731.) Henkilön halutessa alkolukolla valvotun ajo-oikeuden hänen tulee toimittaa poliisille todistus siitä, että hän on käynyt lääkärin tai muun terveydenhuollon ammattihenkilön luona keskustelemassa päihteiden käytöstä, niiden vaikutuksista terveyteen, sekä päihteiden käyttöön liittyvistä hoitomahdollisuuksista (AKL 68a §, 25.8.2016/731).

Valvottava hankkii tai vuokraa Liikenteen turvallisuusvirasto Trafin hyväksymän alkolukon ajoneuvoon ja muutoskatsastaa ajoneuvon asennuksen jälkeen. Alkolukosta tehdään merkintä ajoneuvon rekisteritietoihin. Valvottava on myös mahdollisuus noudattaa alkolukko-ohjelmaa esimerkiksi vuokra-autolla. (HE 68/2016, 17-18.) Alkolukko tulee kalibroida säännöllisin väliajoin ja kalibrointitodistus tulee pitää ajossa mukana (ALL 7 §, 25.8.2016/731). Liikenteen turvallisuusviraston (2016) mukaan kalibrointiväli on enintään vuosi ja tämä on useimpien laitemallien määrittelemä kalibrointiväli.

Valvottava vastaa itse alkolukolla valvotusta ajo-oikeudesta hänelle aiheutuvista kustannuksistaan. Tolvasen (2017, 227) mukaan alkolukon kustannukset ovat vuositasolla noin 2 000 euroa.

Valvottavan tulee luovuttaa ajokorttinsa poliisille ja haettava uutta alkolukkoehdon sisältävää ajokorttia Liikenteen turvallisuusvirasto Trafilta. Poliisi voi antaa valvottavalle väliaikaisen ajokortin. Väliaikainen ajokielto päättyy ja valvottu ajo-oikeus alkaa, kun valvottavalle luovutetaan alkolukkoehdon sisältämä ajokortti. Alkolukolla valvottu ajo-oikeus on voimassa käräjäoikeuden määräämän koeajan päättymispäivään saakka. Henkilön ajo-oikeus palautuu ennalleen, kun valvotun ajo-oikeuden päättymisen jälkeen henkilö hakee vanhan ajokorttinsa takaisin poliisilta. (AKL 68a §, 25.8.2016/731.)

Valvottava voi valvotun ajo-oikeuden päättymisen jälkeen jättää ajoneuvoon alkolukon. Laitteen voi ohjelmoida toimimaan väljemmällä tavalla. Esimerkiksi siten, että se ei vaatisi ajon aikaisia puhalluksia. Alkolukko voidaan myös poistattaa ajoneuvosta, jolloin se tulee uudelleen muutoskatsastaa. (HE 68/2016, 18.) Valvotun ajo-oikeuden päätyttyä on myös mahdollista edelleen pitää alkolukkoajokortti. Tällöin henkilö voi ajaa vain alkolukolla varustettua ajoneuvoa (Trafin esite 2017.)

4.11 Kaksoisrangaistavuuden suhde ajokieltoihin

Oikeuskirjallisuudessa kaksoisrangaistavuuden kielto tunnetaan yleisesti latinankielisellä ”Ne bis in idem” periaatteena. Kaksoisrangaistavuuden kielto tulee Suomen lainsäädäntöön Euroopan ihmisoikeussopimuksen seitsemännen lisäpöytäkirjan 4 artiklasta, jonka mukaan ketään ei saa tutkia uudelleen tai rangaista sellaisesta rikoksesta, josta hänet on jo lopullisesti

vapautettu tai tuomittu syylliseksi. Tämä artikla pitää sisällään ne bis in idem –periaatteen, joka on rajattu koskemaan nimenomaisesti kansallista tasoa. (Pellonpää ym. 2012, 915-916.)

Fränden (2012, 317) mukaan ajokielto on tyypiltään rikosoikeudellinen muu seuraamus, joka ei ole rangaistus, mutta edellyttää sitä, että on tehty rikos. Rikosoikeusopissa on tapana tehdä erottelu rangaistusten ja turvaamistoimenpiteiden välillä. Tämän luokittelun ratkaiseva erottelukriteeri on toimenpiteen tarkoitus. Turvaamistoimenpiteen ensisijainen tarkoitus on suojata yhteiskuntaa uusilta rikoksilta. Ajokiellon tavoitteena on siten estää ajokieltoon määrättyä syyllistymästä uusiin liikennerikoksiin. Tuorin (2002, 134) mukaan ajokielto voi kuitenkin olla käytännössä rikosoikeudellista seuraamusta ankarampikin, ottaen huomioon esimerkiksi sellaisen maaseudulla asuvan henkilön joka tarvitsee päivittäiseen liikkumiseen autoa. Tulee kuitenkin huomata, että ajokiellon kokeminen rangaistuksena voi myös ennalta estää ajokieltorikokseen syyllistymistä.

Suomessa yhtenä merkittävämpänä oikeustapauksena nähdään korkeimman hallinto-oikeuden tapaus KHO: 2014:95. Tapauksessa on otettu kantaa ajokiellon suhteesta ne bis in idem –kieltoon. Kyseisessä tapauksessa henkilö oli kahden vuoden aikana syyllistynyt neljään liikennerikkomukseen, joista hänelle oli määrätty sakkorangaistus ja rikesakkorangaistus. Lisäksi poliisilaitos oli määrännyt hänet ajokieltoon kahden kuukauden ajaksi. Korkein hallinto-oikeus katsoi, että ajokieltoa koskevassa harkinnassa ei arvioida yksittäisten tekojen moitittavuutta, vaan sitä täyttääkö A kyseisten tekojen jälkeenkin ne vaatimukset, joita ajo-oikeuden haltijalta vaaditaan ja täyttääkö hän ajo-oikeuden edellytykset. Ajokiellon määrääminen kuuluu Suomen oikeuden mukaisiin toistuvien ylinopeuksien seuraamuksiin eikä ajokiellon määräämisestä ole ollut kysymys uudesta oikeudenkäynnistä, eikä uudesta rangaistuksesta. Näin ollen henkilöä ei ole ajokieltoa määrättäessä syytetty tai rangaistu uudelleen rikoksesta, josta hänet oli jo lainvoimaisesti tuomittu. Henkilölle aiemmin määrätyt sakkorangaistukset ja rikesakot eivät estä hänen määräämistään määräaikaiseen ajokieltoon. (KHO: 2014:95.)

Edellä oleva tapauksessa korkein hallinto-oikeus ei katso ajokiellon olevan rangaistusseuraamus yksittäisistä liikennerikoksista. Ajokiellon osalta arvioidaan ainoastaan sitä, täyttääkö ajo-oikeuden haltija ajo-oikeuden edellytykset ajokorttilain mukaisesti liikennerikosten jälkeen. Lisäksi ajokielto kuuluu Suomen lainsäädännön mukaisiin

seuraamuksiin tietyistä liikennerikoksista eikä kyseessä näin ollen ole uusi rangaistus. Tämän päätöksen lisäksi hallituksen esityksessä (HE 212/2010, 12) on korostettu ajokiellon merkitystä nimenomaan turvaamistoimenpiteenä. Korkeimman oikeuden päätöksessä KKO: 2006:101, lausutaan myös viitaten hallituksen esitykseen (HE 104/2004, 4), että ajokielto ei ole seuraamus vaan turvaamistoimenpide, jolla pyritään estämään ajoneuvon kuljettajan osallistuminen liikenteeseen silloin, kun häneltä katsotaan edellytykset siihen puuttuvan.

Ajokiellon suhdetta enemmän turvaamistoimenpiteenä kuin rangaistuksena käsiteltiin myös korkeimman oikeuden ratkaisussa KKO: 2007:98. Mainitussa ratkaisussa vastaajan kaksi törkeää rattijuopumusta olisi voitu käsitellä tuomioistuimessa samalla kertaa, mutta ne käsiteltiin eri oikeudenkäynneissä. Ratkaisussa oli kysymys rikoslain yhteisen rangaistuksen säännösten soveltaminen ajokiellon määräämiseen. Tämä tarkoittaisi, että aikaisemmin määrätty ajokielto tulisi ottaa toista ajokieltoa määrättäessä huomioon ajokieltoa alentavana seikkana. Korkein oikeus kuitenkin katsoi, että rikoslain 7 luvun säännökset eivät koske ajokieltoa, sillä ajokielto ei ole rangaistus vaan turvaamistoimenpide. Lisäksi ajokieltoa määrättäessä ei tule ottaa huomioon mitä ajokiellon keston määrä olisi, jos tapaukset käsiteltäisiin samassa oikeudenkäynnissä.

5 ESITE AJOKIELTOPROSESSISTA

Opinnäytetyössäni tein esitteen ajokieltoprosessin kulusta. Esite on tehty ensisijaisesti rikoksesta epäillylle, vaikka esitteestä on varmasti hyötyä poliisillekin.

Poliisiammattikorkeakoulun opintojen ensimmäisenä vuonna olin erityisen kiinnostunut liikenneaiheista ja siksi halusin tehdä liikenneaiheisen opinnäytetyön. Ajatus esitteen tekemisestä syntyi, kun olin opinnoissani harjoittelussa Sisä-Suomen poliisilaitoksen Tampereen pääpoliisiasemalla. Harjoittelun kuuluu muutaman kuukauden pituinen jakso rikostorjuntasektorilla. Siellä ollessani huomasin, että hyvin monet jotka olivat epäiltynä ajokieltorikoksesta, kyselivät ajokieltoprosessin kulusta. Lisäksi mahdollinen ajokiellon kesto kiinnosti epäiltyjä. Ymmärrettävää kyllä, varsinkin sellaisten henkilöiden kohdalla joilla kysymyksessä oli ensimmäinen ajokieltorikos, olivat varsin epätietoisia ajokieltoprosessin kulusta. Perehdyin poliisin luomiin esitteisiin ja huomasin, että valvotusta ajo-oikeudesta oli olemassa hyvä esite, mutta muuten ajokielloista ei ollut esitettä olemassa. Lisäksi poliisin

internet sivuilla ei ollut käytännössä lainkaan tietoa ajokielloista, jotka koskivat rattijuopumuksia ja törkeitä liikenneturvallisuuden vaarantamisia. Esiteelle ajokieltoprosessin kulusta oli siten tarvetta.

Suunnitelmissani oli alusta alkaen tarkoituksena tehdä esite sähköisessä muodossa ja ajatuksena oli saada esite poliisin internetsivuille, jotta se olisi kaikille sitä tarvitseville helposti saatavissa. Esitteestä tein rikostorjunta harjoittelujakson aikana aluksi raakaversion, jossa oli muutama kuva ja yhteensä kuusi sivua. Saadakseni esitteen poliisin internet-sivuille ja muutenkin yleisempään jakeluun otin yhteyttä Poliisihallitukseen. Poliisihallituksen liikenteen vastuualue piti esitettä hyvänä ja hyödyllisenä kehittämisideana. Poliisihallituksesta ehdotettiin, että esitteeseen tulisi tekstiosuuden lisäksi prosessikaavio helpottamaan ajokieltoprosessin kulun ymmärtämistä. Liikenteen vastuualueelta esite lähti Poliisihallituksen lupahallinnon vastuualueelle, jonka kanssa työstin esitettä siitä eteenpäin. Poliisihallituksen ehdottamien muutosten jälkeen lähetin lopullisen version esitteestä Poliisihallituksen lupahallinnon vastuualueelle.

Esitteessä on yhteensä kuusi sivua. Esiteessä ajokieltoprosessin kulkua esitellään kronologisesti poliisimiehen määräämästä väliaikaisesta ajokiellosta alkaen ja päättyy kahteen ajokieltoprosessin kulkua kuvaavaan prosessikaavioon. Esitteen kirjoittaminen on yllättävän haasteellista, sillä tämänlaisen ajokieltoprosessin kulkua kuvaavan esitteen tekemisessä pitää muistaa tiivistäminen ja samalla selkeys. Tiivistäminen on erittäin tärkeää, sillä jos esite on liian pitkä, lukija ei välttämättä jaksa lukea koko esitettä ja silloin joitakin tärkeitä kohtia jää lukijalta huomaamatta. Tällöin esite menettää merkityksensä. Esitteen tulee olla myös selkeä, jotta lukija pystyy esitteestä tulkitsemaan kirjoittajan ajatuksen. Esitettä kirjoittaessa piti muistaa, että esite tehdään lukijan tarpeisiin. Esitteen tekemisessä piti siten asettua lukijan näkökulmaan ja miettiä esitteen oikeanlaista rakennetta.

Esitteen tekstisisällön tein opinnäytetyön teoreettisen viitekehyksen pohjalta Word-tekstinkäsittelyohjelmassa. Esitteen kaksi prosessikaaviota tein Applen kehittämällä Pages-tekstinkäsittely- ja sivuntaitto-ohjelmalla. Lopuksi Word-tiedoston ja Pages-tiedoston muutin PDF-muotoon ja yhdistin nämä kaksi tiedostoa yhdeksi PDF-tiedostoksi. Esitteessä on käytetty fonttina Times New Romania ja fonttikokona normaalitekstissä 14pt. Rivivälinä käytin 1,3, jotta sain esitteessä tekstiosuuden muotoiltua neljälle sivulle, eikä teksti siten

loppunut puolessa välissä sivua. Lukijan on myös helpompi lukea suuremmalla rivivälillä olevaa tekstiä. Esitteessä aluksi olleet kuvat jouduin poistamaan, sillä se olisi kasvattanut esitteen kokoa useammalla sivulla. Lisäksi esitteestä muodostuneen tiedoston koko olisi kasvanut ja tämä voisi haitata esitteen lataamista poliisin internet-sivuilta. Lopullisen version esitteestä lähetin Poliisihallituksen tarkastettavaksi huhtikuussa 2017. Poliisihallitus piti esitettä erittäin onnistuneena ja sitä tullaan hyödyntämään Poliisihallituksen toimesta. Esitteen julkaiseminen poliisin internet-sivuilla tulee tapahtumaan siten, että esitteen tekstiosuus siirretään esitteestä suoraan internet-sivuille.

Esitteen tekemisessä en kohdannut suurempia haasteita, vaikka monimuotoisen ajokieltoprosessin tiivistäminen ja selkeyttäminen neljän sivun tekstiosuuteen olikin yllättävän haasteellista.

6 YHTEENVETO JA POHDINTA

6.1 Luotettavuus

Ajokieltoprosessi perustuu voimassa olevaan lainsäädäntöön ja sen vuoksi olen käyttänyt lähteenä paljon ajantasaista lainsäädäntöä, lain esitöitä, sekä korkeimman oikeuden ennakkopäätöksiä. Käyttämäni kirjallisuus ajokieltoprosessin tietoperustaksi on pääosin alle viisi vuotta vanhaa. Ajokorttilain muutos 30.12.2016 aiheutti sen, että jouduin suhtautumaan hyvinkin kriittisesti tarjolla olevaan lähdemateriaaliin. Tarkempi tarkastelu johti kuitenkin siihen, että pystyin oikeudellisessa arvioinnissa käyttämään myös vanhempia lain esitöitä ja korkeimman oikeuden ennakkopäätöksiä. Tämä johtui siitä, että vaikka ajokorttilaki muuttui lain sanamuodot eivät pääosin muuttuneet. Poliisin sisäisistä ohjeistuksista sain myös tietoa liittyen poliisin toimintaan ajokieltorikoksissa.

Opinnäytetyössäni olen käyttänyt lähteitä harkitusti ja tarkistanut lähteen oikeudellisuuden. Lainsäädäntöön perehtyminen vaatii laajasti perehtymistä oikeuskäytäntöön ja lain esitöihin, jotta opinnäytetyöhön välittyy oikeanlainen lainsäätäjän tarkoitus lain tulkinnasta. Lisäksi perehdyin oikeuskirjallisuuteen, jotta pystyin vahvistamaan omaa käsitystäni lain oikeasta tulkinnasta. Lainsäädännön kirjoittaminen siten, että lukija ymmärtää lainkohdan tarkoituksen on haasteellista ja vastuullista. Kirjoittamisessani olen pyrkinyt siihen, että lainkohdan merkitys säilyy muuttumattomana lukijalle. Kuitenkin tarkoituksenani on ollut kirjoittaa myös

siten, että mahdollinen koukeroimainen lakiteksti välittyisi lukijalle selkeänä ja ymmärrettävänä. Tämä yhtälö on haastava ja tämä on ollut omiaan lisäämään oppimistani teoreettisessa kirjoittamisessa. Olen tehnyt opinnäytetyötä pääosin opintojeni loppuvaiheessa ja koen lainopillisen osaamiseni olevan tällä hetkellä sillä tasolla, että pystyn tulkitsemaan vallitsevaa oikeutta ja tekemään siitä päätelmiä. Produktina tekemäni esitteen työstäminen yhdessä Poliisihallituksen kanssa lisää varmasti esitteen luotettavuutta oikeudellisessa mielessä. Poliisihallituksen loppupalautteessa esiteen sisältöä ei kommentoitu virheelliseksi, joten koen oikeudellisesti onnistuneeksi tekemäni esitteen ajokieltoprosessin kulusta.

6.2 Opinnäytetyöprosessi

Kyseessä oli minun ensimmäinen korkeakoulutasoinen opinnäytetyöni. Ennen opinnäytetyön tekoa Poliisiammattikorkeakoulussa suoritettiin tutkimus- kehittämis- ja innovointi kurssi, jossa tuli perehtyä opinnäytetyön tekemiseen lukemalla oppaita ja perehtymällä tutkimus- ja kehittämismetodeihin. Kurssin aikana en vielä ymmärtänyt niiden merkitystä opinnäytetyön tekemisessä, mutta opinnäytetyöprosessin aikana olen huomannut, että kurssista oli valtavasti hyötyä ja ymmärrän nyt kurssin merkityksen uudella tavalla. Opinnäytetyöprosessi tuntui aluksi valtavalta työltä, mutta sen tekeminen on iso prosessi, joka vaatii myös aikaa. Opinnäytetyötä tulee tehdä pienin paloin kerrallaan ja siten opinnäytetyö ei tunnu suurelta urakalta. Opinnäytetyön tekeminen on ollut kuitenkin erittäin mieluisaa ja varsinkin erilaisiin kehittämismetodeihin perehtyminen on ollut palkitsevaa. Mahdollisesti hakiessani joskus jatko-opiskelemaan erilaisiin tutkimus- ja kehittämismetodeihin paneutuminen on tämän opinnäytetyön ansiosta entistä helpompaa ja antoisampaa.

Opinnäytetyöprosessi on näyttänyt sen, että aiheen tulee olla itselle mielenkiintoinen. Opinnäytetyössä on kuitenkin kohtuullisen paljon aikaa vievää työtä, joten epäkiinnostava aihe ei palvele tekijää eikä myöskään opinnäytetyön lukijaa. Vahvasti uskon, että kiinnostavalla aiheella opinnäytetyön tekijästä tulee valitsemansa aiheen yksi asiantuntijoista.

Vilkan ja Airaksisen (2005, 9-10) mukaan ammattikorkeakoulun opinnäytetyön tulisi olla työelämälähtöinen ja käytännönläheinen, mutta myös tutkimuksella asenteella toteutettu. Mielestäni tämä korostaa sitä, että toiminnallinen muoto ammattikorkeakoulutasoisen opinnäytetyön tekemisessä on perusteltua. Opinnäytetyön ollessa toiminnallinen tulee kuitenkin huomata, että siihen tulee kytkeytyä tutkimuksellinen asenne. Koen tämän

tarkoittavan perehtymistä tutkimus- ja kehittämismetodeihin ja näiden menetelmien esiin tuomiseen opinnäytetyössä. Tiesin, että haluan tehdä toiminnallisen opinnäytetyön johonkin oikeus- tai liikenneaiheeseen liittyen. Toiminnallisessa opinnäytetyössä minua houkutti jonkun konkreettisen kehittämistyön tekeminen, josta on apua minulle, sekä myös muille poliisihallinnossa. Esitteen tekeminen ajokieltoprosessin kulusta ei ole itsessään mitenkään haastavaa tai ongelmallista. Esitteen tekemisessä haastavin osuus on sen sisällön luominen, jotta esitteestä tulee sitä kautta luotettava ja asiantunteva. Esitteen ongelmana on sen vanhentuminen. Esitettä tulee siten päivittää, kun sen sisältö vanhenee ja itselläni esitteen rakentajana on parhaat edellytykset siihen. Tekemäni esitteen tekstiosuus tullaan julkaisemaan poliisin internet-sivuilla, joten esitteen tietosisällön pitäminen ajantasaisena on myös Poliisihallituksen vastuulla.

Toiminnallinen opinnäytetyö on näyttänyt sen, että tulevaisuudessa voisin tehdä hyvinkin kvalitatiivisen tai kvantitatiivisen opinnäytetyön. Varsinkin kun erilaisiin tutkimus- ja kehittämismetodeihin on päässyt toiminnallisen opinnäytetyöni aikana paneutumaan tosissaan. Yleisesti ottaen, vaikka opinnäytetyön aiheeksi kannattaakin valita jokin itseään kiinnostava aihe, niin myös johonkin täysin uuteen ja vieraaseen aiheeseen paneutuminen voisi olla erittäin palkitsevaa. Ratkaisevaa on aiheen kiinnostavuus, jota tarvitaan opinnäytetyön teossa. Opinnäytetyöprosessin ansiosta kirjoittajasta tulee aiheensa yksi asiantuntija, joten mahdollisen seuraavan opinnäytetyöni aiheeksi voisin valita jonkun vieraamman aiheen ja sitä kautta kehittää osaamistani.

LÄHTEET

Eduskunnan oikeusasiamiehen kanteluratkaisu 12.5.2011 Dnro 3372/4/09.

Frände, Dan 2012: Yleinen rikosoikeus. 2. uud. painos. Helsinki, Edita.

Hakala, Juha T 1998: Opinnäyte luovasti, kehittämis- ja tutkimustyön opas. Tampere, Gaudeamus.

HE 82/1995 vp. Hallituksen esitys eduskunnalle rikosasioiden oikeudenkäyntimenettelyn uudistamista alioikeuksissa koskevaksi lainsäädännöksi.

HE 32/1997 vp. Hallituksen esitys eduskunnalle liikennerikoksia koskevan lainsäädännön uudistamisesta.

HE 44/2002 vp. Hallituksen esitys eduskunnalle rikosoikeuden yleisiä oppeja koskevan lainsäädännön uudistamiseksi.

HE 90/2002 vp. Hallituksen esitys eduskunnalle laeiksi rikoslain 23 luvun, tieliikennelain 76 §:n ja liikennevakuutuslain 7 ja 20 §:n muuttamisesta.

HE 104/2004 vp. Hallituksen esitys eduskunnalle laiksi tieliikennelain muuttamisesta

HE 271/2004 vp. Hallituksen esitys eduskunnalle laeiksi oikeudenkäynnistä rikosasioissa annetun lain, oikeudenkäymiskaaren ja eräiden muiden lakien rikosasioiden käsittelyä käräjäoikeudessa koskevien säännösten muuttamisesta.

HE 212/2010 vp. Hallituksen esitys eduskunnalle ajokorttilaiksi ja eräiksi siihen liittyvistä laeiksi.

HE 68/2016 vp. Hallituksen esitys eduskunnalle alkolukkolaiksi sekä laiksi ajokorttilain muuttamisesta.

Helminen, Klaus & Fredman, Markku & Kanerva, Markku & Tolvanen, Matti & Viitanen, Marko 2014: Esitutkinta ja pakkokeinot. 5. uud. painos. Helsinki, Talentum.

Jokela, Antti 2012: Oikeudenkäynnin asianosaiset ja valmistelu. 3. uud. painos. Helsinki, Talentum.

Jokela, Antti 2015: Pääkäsittely, todistelu ja tuomio. 2. uud. painos. Helsinki, Talentum.

Jokela, Antti 2016: Oikeudenkäynnin perusteet, periaatteet ja instituutiot. 3. uud. painos. Helsinki, Alma Talent.

Katsaus rangaistuksiin 2015. Tilastokeskus 2016. Luettavissa: http://www.stat.fi/til/syyttr/2015/syyttr_2015_2016-09-30_kat_001_fi.html. Luettu 25.3.2017

KHO: 2014:10

KHO: 2014:95

KKO: 2004:14

KKO: 2005:132

KKO: 2006:101

KKO: 2007:98

KKO: 2009:71

KKO: 2010:29

KKO: 2014:42

KKO: 2014:43

LaVM 19/1997 vp. Hallituksen esityksestä (33/1997) oikeudenkäymiskaaren muutoksenhakua hovioikeuteen ja asian käsittelyä hovioikeudessa koskevien säännösten sekä eräiden niihin liittyvien lakien muuttamisesta.

Liikenteen turvallisuusvirasto Trafin esite: Alkolukolla valvottu ajo-oikeus. Julkaistu 16.2.2017

Liikenteen turvallisuusvirasto Trafin määräys: TRAFI/118120/03.04.04.00/2016, Alkolukon tekninen toiminta. Julkaistu 5.12.2016

Liikenteen turvallisuusvirasto Trafin perustelumuistio: TRAFI/118120/03.04.03.00/2016, Alkolukon tekninen toiminta. Julkaistu 21.11.2016

Myllylä, Markku & Salonen, Kari 2016: Kehittämistyön soveltuvuus poliisitutkinnon opinnäytteeksi. Teoksessa: Poliisin toimintaympäristö, Poliisiammattikorkeakoulun katsaus 2016. Muttilainen, Vesa & Potila, Pauliina (toim.). Tampere, Poliisiammattikorkeakoulu.

Pellonpää, Matti & Gullans, Monica & Pölönen, Pasi & Tapanila, Antti 2012: Euroopan ihmisoikeussopimus. 5. uud. painos. Helsinki, Talentum.

Poliisihallituksen ohje: POL-2014-9220, Puhalluskoe, sylkitesti ja henkilönkatsastus rattijuopumustapauksissa. Julkaistu 22.12.2014

Poliisihallituksen ohje: 2020/2013/4940, Tarkkuusalkometrin käyttö. Julkaistu 27.3.2014.

Päihdetapauksissa kuolleet ja loukkaantuneet vuosina 2012-2015, Tilastokeskus, Tieliikenneonnettomuudet. Luettavissa: http://tieliikenneonnettomuudet.stat.fi/PXWeb/pxweb/fi/Tieliikenneonnettomuudet/Tieliikenneonnettomuudet__3_Paihdetiedot/030_alko_tau_103.px/table/tableViewLayout1/?rxid=b119dd8d-033e-4855-ba80-f696cacfbd4a. Luettu 11.1.2017

Rentola, Marketta 2006: Hyvä opas. Teoksessa: Tieto kirjaksi 2006. Jussila, Raimo & Ojanen, Eero & Tuominen, Taija (toim.). Helsinki, Kansanvalistusseura.

Rikokset kuukausittain muuttujina Kunta, Tiedot, Rikosnimike, Aika ja Vuosi, Tilastokeskus, Statfin.
Luettavissa: http://pxnet2.stat.fi/PXWeb/pxweb/fi/StatFin/StatFin__oik__rpk/010_rpk_tau_107.px/table/tableViewLayout1/?rxid=c54bade8-f4b5-4aa5-9c10-4c2f7a3a224a. Luettu 15.12.2016

Salonen, Kari 2013: Näkökulmia tutkimukselliseen ja toiminnalliseen opinnäytetyöhön, opas opiskelijoille, opettajille ja TKI-henkilöstölle. Turku, Turun ammattikorkeakoulu.

Selvitettyihin rikoksiin syylliseksi epäillyt muuttujina Vuosi, Ikäluokka, Rikos, Sukupuoli ja Sosioekonominen asema, Tilastokeskus, Statfin. Luettavissa:

http://pxnet2.stat.fi/PXWeb/pxweb/fi/StatFin/StatFin__oik__rpk/055_rpk_tau_155.px/table/tableViewLayout1/?rxid=c54bade8-f4b5-4aa5-9c10-4c2f7a3a224a. Luettu 11.1.2017

Selvitettyihin rikoksiin syylliseksi epäillyt muuttujina Vuosi, Syylliseksi epäillyn ikä, Kunta, Sukupuoli ja Rikos, Tilastokeskus, Statfin.
Luettavissa:
http://pxnet2.stat.fi/PXWeb/pxweb/fi/StatFin/StatFin__oik__rpk/050_rpk_tau_105.px/table/tableViewLayout1/?rxid=c54bade8-f4b5-4aa5-9c10-4c2f7a3a224a. Luettu 11.1.2017

Toikko, Timo & Rantanen, Teemu 2009: Tutkimuksellinen kehittämistoiminta, näkökulmia kehittämisprosessiin, osallistamiseen ja tiedontuotantoon. 3. korjattu painos. Tampere, Tampere University Press.

Tolvanen, Matti 2017: Tieliikenteen käsikirja 2017. Helsinki, Matti Tolvanen ja Edita publishing.

Tuori, Risto 2002: Tieliikenteen ylinopeusrikkomukset summaarisessa menettelyssä. Turku, Turun yliopiston oikeustieteellinen tiedekunta.

Valtakunnansyyttäjänviraston yleinen ohje: Syyttämättäjättämispäätöksen laatiminen ja sisältö, VKS:2016:6, Dnro 23/31/16. Luettavissa:
http://www.vksv.fi/material/attachments/valtakunnansyyttajanvirasto/vksvliitetiedostot/vksnyleisetohjeet/NBpy8h8YJ/23-31-16_VKS-2016-6_.pdf. Julkaistu 8.12.2016

Valtakunnansyyttäjänviraston yleiset ohjeet, syyteharkinta. Luettavissa:
http://www.vksv.fi/fi/index/julkaisutjaohjeet/valtakunnansyyttajanyleisetohjeet/syyteharkinta.html. Julkaistu 3.1.2017.

Vilkka, Hanna & Airaksinen, Tiina 2003: Toiminnallinen opinnäytetyö, 1.-2. painos. Jyväskylä, Kustannusosakeyhtiö Tammi.

LIITTEET

Liite 1. Ajokieltoprosessin kulku rattijuopumuksissa ja törkeissä liikenneturvallisuuden vaarantamisissa.

LIITE 1

POLIISI

AJOKIELTOPROSESSIN KULKU RATTIJUOPUMUKSISSA JA TÖRKEISSÄ LIIKENNETURVALLISUUDEN VAARANTAMISISSA

AJOKIELLON ALKAMINEN

Ajokiellon määräämisestä säädellään ajokorttilaissa.

Ajokielto alkaa yleensä silloin, kun epäillään ajo-oikeuden haltijan syyllistyneen rattijuopumukseen, törkeään rattijuopumukseen tai törkeään liikenneturvallisuuden vaarantamiseen. Näissä tapauksissa poliisimies voi määrätä kuljettajan väliaikaiseen ajokieltoon. Samalla ajokortti otetaan poliisin haltuun.

Ajokieltoprosessi rattijuopumuksissa, törkeissä rattijuopumuksissa, ja törkeissä liikenneturvallisuuden vaarantamisissa etenee käräjäoikeuteen asti, sillä käräjäoikeus päättää ajokielloista edellä mainittujen rikosten kohdalla.

Poliisi suorittaa näiden rikosten osalta esitutkinnan. Poliisi kutsuu yleensä väliaikaiseen ajokieltoon määrätyn kuulusteluun, ellei kuulustelua suoriteta heti teon jälkeen poliisipartion toimesta. Kuulustelussa käydään läpi myös ajokieltoprosessiin vaikuttavia asioita. Näitä ovat esimerkiksi ehdollinen ajokielto ja alkolukolla valvottu ajo-oikeus.

VÄLIAIKAISEN AJOKIELLON KESTO

Alkoholirattijuopumuksen sekä törkeän rattijuopumuksen kohdalla poliisimiehen määräämä väliaikainen ajokielto jatkuu käräjäoikeuden käsittelyyn asti.

Huumerattijuopumuksen ja törkeän liikenneturvallisuuden vaarantamisen osalta, kuljettajaa ei aina määrätä väliaikaiseen ajokieltoon. Jos kuljettaja määrätään väliaikaiseen ajokieltoon, yleensä tutkinnanjohtaja päättää kokonaisharkinnan perusteella väliaikaisen ajokiellon voimassapitämisestä käräjäoikeuden käsittelyyn asti.

POLIISI

Esitutkinnan jälkeen poliisi toimittaa esitutkintapöytäkirjan syyttäjälle syyteharkintaa varten. Syyttäjä päättää syytteen nostamisesta eli siitä, viedäänkö asia käräjäoikeuden käsiteltäväksi. Tuomioistuin käsittelee rikosasian ja ajokieltoasian joko suullisessa tai kirjallisessa menettelyssä. Kirjallisessa menettelyssä tuomioistuin käsittelee asian esitutkinta-aineiston perusteella ja lähettää päätöksen asianosaiselle postitse.

AJOKIELLON KESTO

Rattijuopumukseen syyllistynyt kuljettaja määrätään ajokieltoon **vähintään yhdeksi kuukaudeksi ja enintään viideksi vuodeksi.**

Törkeään liikenneturvallisuuden vaarantamiseen tai törkeään rattijuopumukseen syyllistynyt **vähintään kolmeksi kuukaudeksi ja enintään viideksi vuodeksi.**

Käräjäoikeuden päätöksessä mainitaan ajokiellon viimeinen voimassaolopäivä. Käräjäoikeuden päätöksestä valitettaessa, ajokielto pannaan täytäntöön valituksesta huolimatta.

Ajokiellon kestossa otetaan huomioon ajokieltoon määrättävän toimeentuloon ja välttämättömään liikkumiseen liittyvät seikat. Siinä huomioidaan myös vähennyksenä aika, jona kuljettaja on ollut väliaikaisessa ajokiellossa. Ajokielto voidaan katsoa myös kokonaan kärsityksi väliaikaisen ajokiellon pituuden vuoksi.

Ajoneuvon kuljettaja voidaan määrätä ajokieltoon, vaikka häntä ei tuomittaisikaan törkeästä liikenneturvallisuuden vaarantamisesta, rattijuopumuksesta tai törkeästä rattijuopumuksesta rangaistukseen. Ajokieltoon määrääminen edellyttää ainoastaan ajokieltorikokseen syyllistymistä. Käräjäoikeus harkitsee näissä tapauksissa erikseen, määrätäänkö henkilö ajokieltoon vai ei.

POLIISI

UUDELLEEN SYYLLISTYMINEN AJOKIELTORIKOKSEEN

Jos kuljettaja syyllistyy **uudestaan viiden vuoden aikana:**

1) kahdesti rattijuopumukseen

tai

2) rattijuopumukseen ja lisäksi törkeään rattijuopumukseen tai törkeään liikenneturvallisuuden vaarantamiseen

Tällöin ajokiellon kestoksi määrätään **vähintään kuusi kuukautta ja enintään viisi vuotta.**

Jos kuljettaja syyllistyy **uudestaan viiden vuoden aikana:**

1) kahdesti törkeään rattijuopumukseen

tai

2) kahdesti törkeään liikenneturvallisuuden vaarantamiseen

Tällöin ajokiellon kestoksi määrätään **vähintään yksi vuosi ja enintään viisi vuotta.**

EHDOLLINEN AJOKIELTO

Ehdollinen ajokielto tarkoittaa, että ajokielto jätetään täytäntöön panematta käräjäoikeuden asettaman koeajan ajaksi.

Ajokielto voidaan määrätä ehdollisena, jos ajo-oikeus on ajokieltoon määrättävälle ammatin takia välttämätön tai jos siihen on muu erityisen painava syy, eikä teosta ole aiheutunut vaaraa toisten turvallisuudelle. Ajokiellon tai väliaikaisen ajokiellon aikana syyllistyttyään rattijuopumukseen, törkeään rattijuopumukseen, tai törkeään liikenneturvallisuuden vaarantamiseen ajokieltoa ei voida määrätä ehdollisena.

POLIISI

Alkoholilla tehtyyn rattijuopumukseen tai törkeään rattijuopumukseen syyllistyneelle ehdollisen ajokiellon edellytyksenä on, että hänen kuljettamassa ajoneuvossa on ehdollisen ajokiellon ajan alkolukko. Henkilö huolehtii itse alkolukon asennuskustannuksista. Liikenteen turvallisuusvirasto Trafi on julkaissut erillisen esitteen alkolukolla valvotusta ajo-oikeudesta.

Ajokielto on ehdollinen käräjäoikeuden asettaman koeajan, jonka pituus on **vähintään vuosi ja enintään kolme vuotta.** Koeaika alkaa ehdollisen ajokiellon sisältävän päätöksen antamisesta ja päättyy päätöksessä määrättynä päivänä. Koeaikana tehdystä teosta ei voida määrätä ajokieltoa ehdollisena. Jos koeaikana ehdolliseen ajokieltoon määrätty syyllistyy rattijuopumukseen, törkeään rattijuopumukseen tai törkeään liikenneturvallisuuden vaarantamiseen ja saa teosta rangaistuksen, käräjäoikeus määrää ehdollisena määrätyn ajokiellon pantavaksi täytäntöön.

Henkilön halutessa ajokiellon määräämistä ehdollisena, hänen on hyvä pyytää sitä jo esitutkintavaiheessa.

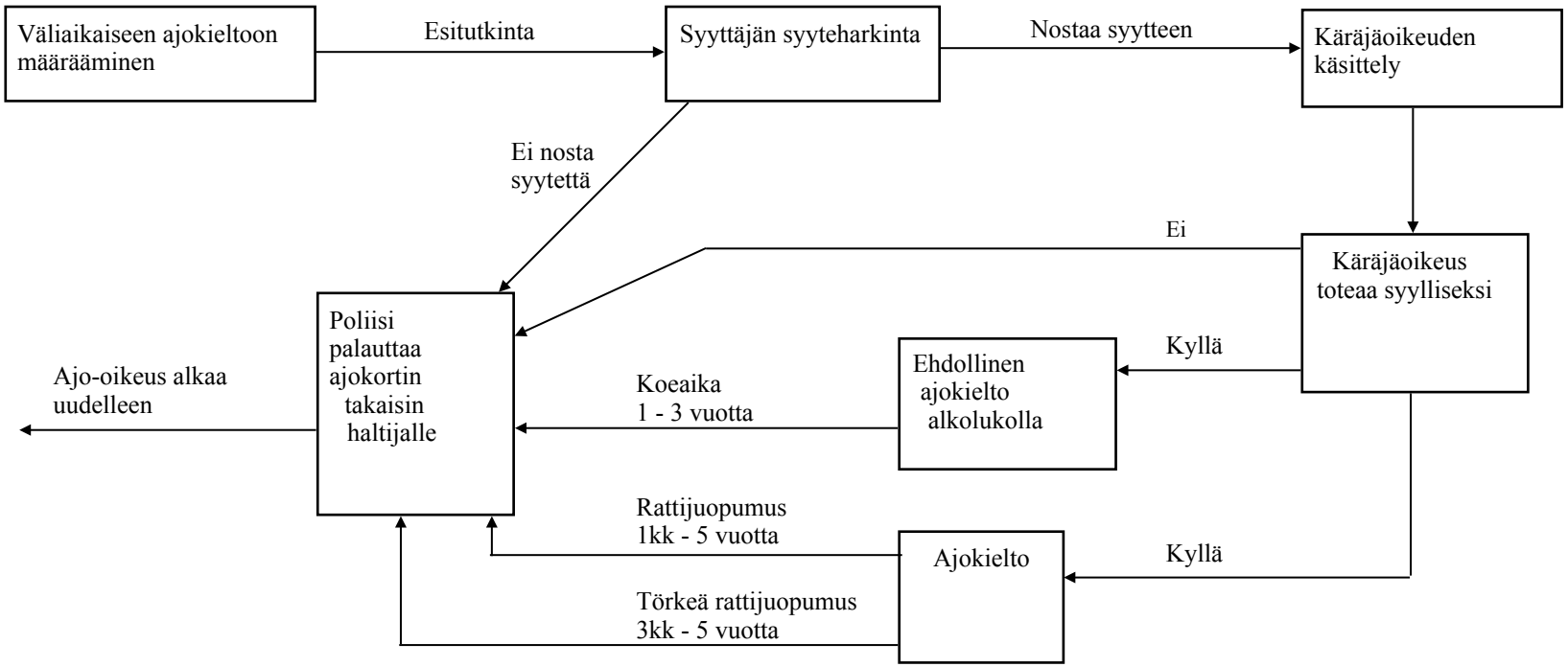
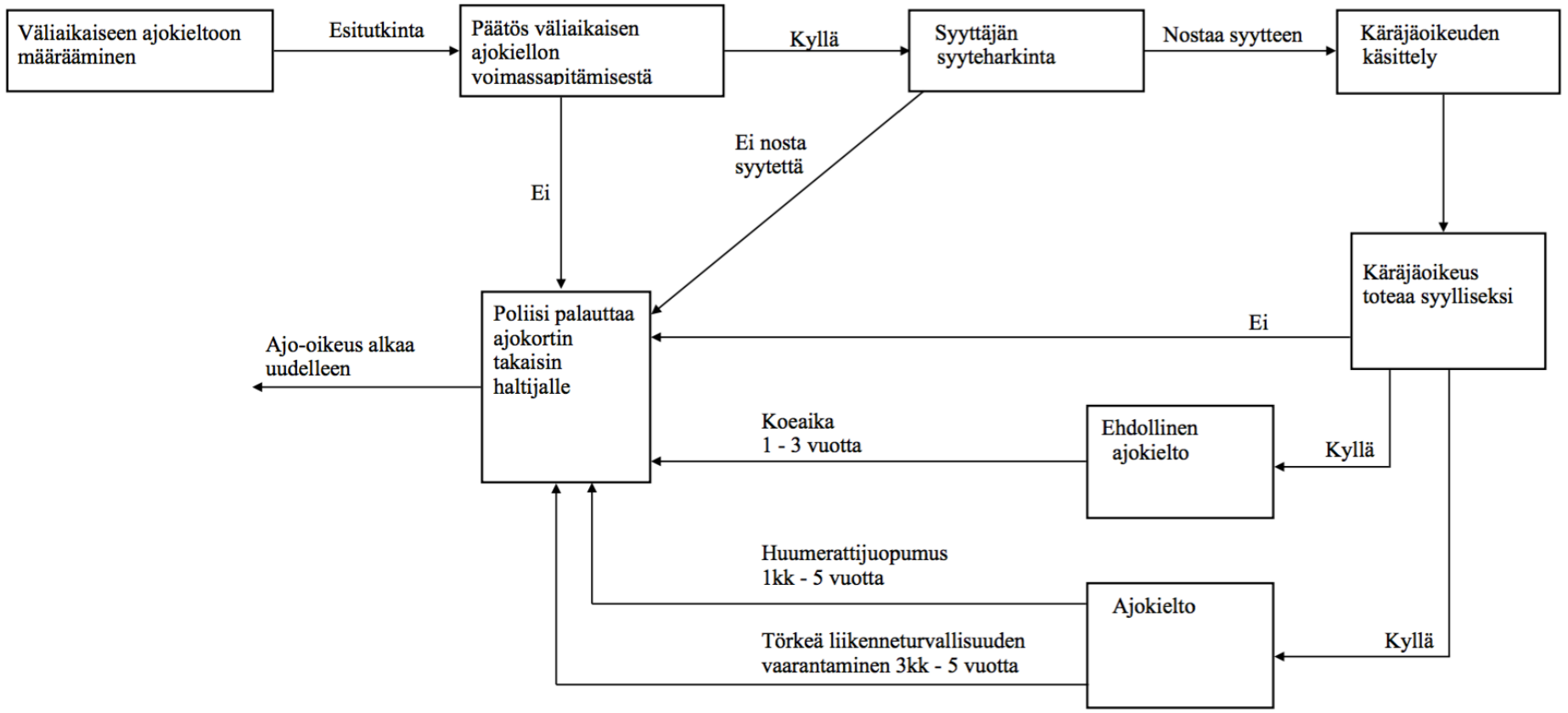
AJOKIELLON PÄÄTTYMINEN JA AJOKORTIN PALAUTTAMINEN KULJETTAJALLE.

Poliisi palauttaa ajokortin takaisin kuljettajalle, jos rattijuopumuksesta, törkeästä rattijuopumuksessa tai törkeästä liikenneturvallisuuden vaarantamisesta **ei nosteta syytettä tai syyte hylätään tai jos teosta määrätään ajokielto ehdollisena.**

Ajokiellon tai väliaikaisen ajokiellon päättymisen **jälkeen ajo-oikeus alkaa uudelleen vasta, kun poliisi palauttaa ajokortin haltijalleen tai antaa hänelle väliaikaisen ajokortin.**

Jos ajokortin haltijalle **on jäänyt ajokortti haltuunsa ajokiellon ajaksi, ajo-oikeus alkaa uudelleen, kun haltija käy ajokiellon päättymisen jälkeen näyttämässä ajokorttia poliisille.** Jos ajokortti on hävinnyt, hänen tulee ajokiellon päättymisen jälkeen hakea uutta ajokorttia Ajovarman toimipisteestä.

AJOKIELTOPROSESSI ALKOHOLIRATTIJUOPUMUKSESSA JA TÖRKEÄSSÄ RATTIJUOPUMUKSESSA



AJOKIELTOPROSESSI HUUMERATTIJUOPUMUKSESSA JA TÖRKEÄSSÄ LIIKENNETURVALLISUUDEN VAARANTAMISESSA