

POLIISIN MÄÄRÄÄMÄ AJOKIELTO JA VAROITUS

Vertaileva tutkimus toistuvien rikkeiden seuraamuksissa
Lasse Pääkkönen

11/2017

Tiivistelmä

Tekijä Lasse Pääkkönen	Tutkinto/kurssi ja opinnäytetyö/nimike Poliisi (AMK)/Amk20153	
Julkaisun nimi Ajokiellon ja varoituksen vaikutus ajokäyttäytymiseen	Julkisuusaste Julkinen	
Ohjaajat ja opintoaine/opetustiimi Matti Hänti ja Janne Salonen	Opinnäytetyön muoto Kvantitatiivinen opinnäytetyö	
<p>Tiivistelmä</p> <p>Ajokielto on turvaamistoimenpide, jota käytetään seuraamuksena useissa liikenne rikoksissa. Ajokiellon voi määrätä käräjäoikeus tai poliisi. Poliisi määrää ajokiellon toistuvista rikkomuksista, joita tämä tutkimus koskee. Tässä opinnäytetyössä tutkittiin sitä, miten toistuvista rikkomuksista vuonna 2014 määrätyt ajokiellot ja varoitukset ovat vaikuttaneet henkilöiden ajokäyttäytymiseen. Ajokieltopäätöksiä tutkittiin Pirkanmaan alueella.</p> <p>Toistuvista rikkomuksista annettiin vuonna 2014 Pirkanmaalla 870 kappaletta, joista tarkastelun alle otettiin minimikestoiset yhden kuukauden ajokiellot ja varoitukset, yhteensä 390 kappaletta.</p> <p>Tutkimuksessa tarkasteltiin ajokiellon ja varoituksen saaneiden ikäjakaumaa ja sukupuolta. Tutkimuksessa selvisi, että suurin osa ajokiellon ja varoituksen saaneista oli miehiä. Nuoren kuljettajan ollessa kyseessä käytettiin ajokieltoa varoitusta useammin seuraamuksena, mutta iäkkäämmillä päinvastoin. Kaikista tarkasteltavista henkilöistä ajokiellon saaneet syylistyivät hieman todennäköisemmin uusiin rikkomuksiin kuin varoituksen saaneet.</p>		
Sivumäärä 34	Tarkastuskuukausi ja vuosi 11/2017	Opinnäytetyökoodi (OPS) AMK
<p>Avainsanat</p> <p>Liikenne, ajokielto, ajokorttilaki</p>		

Sisällys

1 JOHDANTO	3
1.1 Työn tarkoitus ja tarpeellisuus	3
1.2 Tutkimusmenetelmä ja työn rajaus	4
2 AJOKIELTO	6
2.1 Poliisin määräämä ajokielto toistuvista liikenne rikkomuksista	8
2.2 Poliisin määräämän ajokiellon kesto	8
2.3 Varoitus	9
2.4 Käräjäoikeuden määräämä ajokielto	9
2.5 Ehdollinen ajokielto	9
2.6 Väliaikaiseen ajokieltoon määrääminen	10
3 AJOKIELTOKÄSITTELY	10
3.1 Ajokieltokäsittelyn vireille tulo	10
3.2 Ajo-oikeusasioiden käsittely- ja menettelytavat Sisä-Suomen poliisilaitoksessa	11
3.3 Ajokieltoon määrääminen ja varoituksen antaminen toistuvien liikenne rikosten ja - rikkomusten vuoksi	13
4 TUTKIMUSTULOKSET	16
4.1 Yhden kuukauden ajokiellon ja varoituksen saaneet	17
4.2 Vertailuhenkilöiden sukupuolijakauma	20
4.3 Yhden kuukauden ajokieltoon määrättyjen sukupuolijakauma	22
4.4 Varoituksen saaneiden sukupuolijakauma	23
4.5 Vertailuhenkilöiden ikäjakauma	25
5 JOHTOPÄÄTÖKSET	29
5.1 Sukupuolen vaikutus	29
5.2 Iän vaikutus	30
5.3 Varoituksen saaminen ajokiellon sijaan?	30
6 TUTKIMUKSEN LUOTETTAVUUS JA ONGELMAKOHDAT	32
7 LÄHTEET	34

1 JOHDANTO

Tässä opinnäytetyössä tutkittiin poliisin määräämiä ajokieltopäätöksiä toistuvissa liikenne rikkomuksissa Pirkanmaan alueella vuodelta 2014. Ehdotus tutkimukselle tuli Tampereen lupapalvelulinjalta. Opinnäytetyössä tarkoituksena oli vertailla, miten ajokiellon sijasta määrätty varoitus vaikuttaa asianomaisen tulevaan ajokäyttäytymiseen. Valitsin tutkittavan aikavälin sillä perusteella, että viimeisimmän poliisin hallintorakenneuudistuksen (PORA III) jälkeen vuonna 2014 toimintatavat muuttuivat ja ovat pysyneet pääpiirteittäin samana tähän päivään asti.¹

1.1 Työn tarkoitus ja tarpeellisuus

Ajokielto on ajo-oikeuteen kohdistuva seuraamus, jolla pyritään estämään ajoneuvon kuljettajan osallistuminen liikenteeseen silloin, kun häneltä katsotaan edellytysten siihen puuttuvan. Syynä ajokiellon käyttöön voi olla liikennettä koskevien säännösten ja määräysten vastainen käyttäytyminen tai se, että kuljettajalta puuttuvat fyysiset tai psyykkiset edellytykset ajo-oikeuden säilyttämiseen, toisin sanoen ajoterveysvaatimukset. Ajokieltoa on oikeuskirjallisuudessa luonnehdittu liikenne rikosoikeudelliseksi turvaamistoimenpiteeksi. Menettelyllä pyritään ehkäisemään liikenteen turvallisuutta vaarantavan käyttäytymisen jatkuminen. Ajokielto voi olla määräaikainen tai toistaiseksi, kuitenkin enintään viisi vuotta. Sääntöjen vastaiseen käyttäytymiseen syyllistyneen kuljettajan ajokielto on määräaikainen.² Ajokorttilaissa on määritelty, missä tapauksissa poliisin on määrättävä asianomainen ajokieltoon.

Tässä opinnäytetyössä keskitytään ajokiellon määräämiseen sekä varoituksen antamiseen vain toistuvissa liikenne rikkomuksissa. Varoituksen antaminen muista syistä vaatii erityisen painavat syyt ja niitä annettiin Pirkanmaalla niin vähän, että niiden vertailu ei olisi luotettavaa.

Toistuvissa liikenne rikkomuksissa poliisi voi ajokorttilain mukaan antaa ajokiellon sijasta varoituksen, jos ajo-oikeus on ajo-oikeuden haltijalle toimeentulon tai liikkumistarpeen vuoksi välttämätön. Teot eivät myöskään saa osoittaa piittaamattomuutta tieliikennettä

¹ Sisä-Suomen poliisilaitos 2014

² Liikenne- ja viestintäministeriö 2012 s.10

koskevista säännöksistä tai hänelle niiden rikkomisesta tuomituista tai määrättyistä seuraamuksista.

Olin työharjoittelussa Tampereen lupapalvelulinjalla. Sain ehdotuksen, että tekisin opinnäytetyönä tutkimuksen siitä, miten varoituksen saaminen vaikuttaa henkilön ajokäyttäytymiseen verrattuna siihen, miten ajokielto vaikuttaisi.

1.2 Tutkimusmenetelmä ja työn rajaus

Opinnäytetyöni oli tarkoitus selvittää, millainen vaikutus varoituksella on ehdottomaan ajokieltoon verrattuna ja että kannattaisiko sellaista käyttää ennalta estävästi jopa niissä tapauksissa, joissa henkilön ajokortin tarve ei olisi riittävän perusteltua. Parantaako varoituksen käyttäminen ajokieltoa enemmän ihmisen tulevaa ajokäyttäytymistä? Opinnäytetyössäni tutkitaan Sisä-Suomen poliisilaitokseen kuuluvaa Pirkanmaan aluetta. Työssä käsitellään vain tapauksia, jossa poliisilla on ollut mahdollisuus käyttää ajokiellon sijasta varoitusta.

Tässä tapauksessa vertailukohtina olivat toistuvista rikkomuksista johtuvat ajokiellot, joissa tekoja on vähimmäismäärä ja ne olivat lieviä. Näistäkin ajokielloista vertailussa käytettiin vain niitä, joissa käytettiin liukuman minimikestoa. Näin siksi, että tapauksissa, joissa varoituksen käyttö on mahdollista, vaihtoehtoisena seuraamuksena on vain yhden kuukauden minimikestoinen ajokielto. Tarkasteltavina oli ajokiellon ja varoituksen saaneista myös henkilöiden ikä- ja sukupuolijakauma.

Tieteellinen tutkimus on ongelmanratkaisua, joka pyrkii selvittämään tutkimuskohteensa lainalaisuuksia ja toimintaperiaatteita. Empiirinen eli havainnoiva tutkimus perustuu teoreettisen tutkimuksen perusteella kehitettyihin menetelmiin. Tutkimusongelma ja tutkimuksen tavoite ratkaisevat tutkimusmenetelmän. Empiirinen tutkimus jaotellaan kvantitatiivisiin eli määrällisiin tutkimusmenetelmiin ja kvalitatiivisiin eli laadullisiin tutkimusmenetelmiin.³

Tässä opinnäytetyössä tutkimuskysymykseen haettiin vastausta poliisin ja Liikenteen turvallisuusviraston (myöhemmin Trafi) ylläpitämistä tietokannoista, joiden perusteella laadittiin tilastoja. Tutkimusmenetelmäksi valikoitui siis kvantitatiivinen menetelmä.

³ Heikkilä, 2014, 12

Kvantitatiivisesta eli määrällisestä tutkimuksesta voidaan käyttää myös termiä tilastollinen tutkimus. Tutkimuksen avulla haetaan vastausta prosenttiosuuksiin ja lukumääriin liittyviin kysymyksiin, joka edellyttää otokselta riittävää suuruutta ja edustavuutta. Tuloksia tarkastellaan taulukoin ja/tai kuvioin. Asioiden välisiä riippuvuuksia ja ilmiöissä tapahtuvia muutoksia tarkastellaan kerätyn aineiston perusteella. Käynnissä oleva nykytilanne yleensä saadaan kvantitatiivisen tutkimuksen avulla selvitettyä, mutta nykytilanteeseen johtaneita syitä ei pystytä riittävällä tarkkuudella selvittämään.⁴

Kvantitatiiviseen tutkimukseen tarvittavat tiedot voidaan kerätä erilaisista muiden keräämistä aineistoista, kuten tilaistoista tai rekistereistä. Tiedot voidaan kerätä myös itse. Empiirisessä tutkimuksessa oman aineiston kerääminen onkin varsin tavanomaista. Itse kerättävässä aineistossa tutkimusongelman perusteella on päätettävä, mikä tiedonkeruumenetelmä sopii tilanteeseen parhaiten. Kvantitatiivisessa menettelyssä käytetään usein kyselyitä, jotka kohdistetaan suureen massaan ihmisiä.⁵

Tämän opinnäytetyön teoreettisessa osuudessa käsitellään ajokieltoon määräämistä, erityisesti poliisin määräämää ajokieltoa. Aihetta käydään läpi lakitasolla, poliisihallituksen ohjeiden sekä lupapalvelulinjan omien määräysten pohjalta. Opinnäytetyön aineisto koottiin valmiiden rekisterien ja tietokantojen pohjalta, joita ovat Sisä-Suomen poliisilaitoksen projektikansio sekä Liikenteen turvallisuusviraston (myöhemmin Trafi) ylläpitämä Ajoneuvotietojärjestelmä eli ATJ. Sisä-Suomen poliisilaitoksen ajokieltopäätöksistä tarkastelun alle otettiin vuonna 2014 toistuvien liikenne rikkomusten perusteella annetut ajokieltopäätökset.

Sisä-Suomen poliisilaitoksen projektikansioista selvisi, että toistuvista rikkeistä annettiin Pirkanmaalla vuonna 2014 kaikkiaan 870 ajokieltopäätöstä, joista vertailuun otettiin kaikki yhden kuukauden mittaiset ajokiellot (225 kappaletta) sekä kaikki annetut varoitukset (165 kappaletta).

Seuraavassa vaiheessa tarkasteltiin Trafian ATJ-järjestelmästä, millaisiin liikenne rikkomuksiin tai liikenne rikoksiin vertailussa olevat henkilöt ovat syyllistyneet sen jälkeen, kun he ovat kärsineet ajokiellon tai ovat saaneet varoituksen. Rikkeitä seurattiin vuonna 2014 annetun ajokiellon tai varoituksen jälkeen tarkastelupäivään 15.10.2017 asti.

⁴ Heikkilä, 2014, 15

⁵ Heikkilä, 2014, 16-17

Tarkasteltavana oli sekä liikenne rikkomukset että niistä seuranneet uudet ajokiellot. Näistä tuloksista saatiin selville, kummassa kohderyhmässä oli prosenttiosuutena enemmän liikenne rikkomuksia ja uusia ajokieltoja vuoden 2014 ajokiellon tai varoituksen jälkeen. Tilastot tehtiin myös vertailuryhmien ikä- ja sukupuolijakaumasta.

Aiheesta ei ole tehty aiemmin vastaavaa opinnäytetyötä. Niko Hilden (2017) on tutkinut Kymenlaakson käräjäoikeuden toimeksiannosta ehdollisen ajokiellon ja valvotun ajo-oikeuden edellytyksiä.

2 AJOKIELTO

Ajokielto on ajo-oikeuteen kohdistuva turvaamistoimenpide, jolla pyritään estämään ajoneuvon kuljettajan osallistuminen liikenteeseen silloin, kun katsotaan edellytysten siihen puuttuvan.⁶ Ajokiellon tehokkuus perustuu sen pituuteen sekä siihen, että se pannaan täytäntöön välittömästi rikkomuksen tapahduttua. Ajokiellon on oltava riittävän pitkä suhteutettuna liikennekäyttäytymisen moitittavuuteen. Ajokiellon on todettu vaikuttavan sitä paremmin, mitä välittömämpi se on rikkomukseen nähden. Ajokiellon uhan kokeminen on kuitenkin yksilöllistä riippuen esimerkiksi siitä, miten tarpeelliseksi kuljettaja ajo-oikeuden kokee tai millaiseksi hän kokee kiinnijäämisriskin liikennesääntöjen rikkomisesta.⁷

Ajokielto turvaamistoimenpiteenä on käytännössä erittäin merkittävä seuraamus. Se tulee lähes poikkeuksetta seuraamuksena tietyistä liikenne rikoksista, ja ajokieltoja määrätäänkin ajoneuvon kuljettajille varsin usein.⁸ Perinteisen näkemyksen mukaan turvaamistoimenpiteet kuten ajokiellot eivät ole rangaistuksia. Niiden tarkoituksena on ollut puuttua henkilön tulevaan käyttäytymiseen ja estää mahdollisesti uusiin rikoksiin syyllistymistä. Perusteena turvaamistoimenpiteen määräämiseen ei ole katsottu liittyneen rikoksiin, jotka on jo tehty, vaan ennen kaikkia ennalta estävästi tuleviin rikoksiin. Turvaamistoimenpiteiden perusteena onkin ollut tarve suojella tulevilta lainvastaisilta teoilta.⁹

⁶ HE 212/2010

⁷ HE 104/2004

⁸ Melander 2012

⁹ Lappi-Seppälä 2000, s 6-7

Poliisin ajo-oikeuskäsittelyt ovat hallintomenettelyä ja niissä sovelletaan hallintolakia. Hallintolain tarkoitus on toteuttaa ja edistää hyvää hallintoa sekä oikeusturvaa hallintoasioissa, tarkoitus on myös edistää hallinnon palvelujen laatua sekä tuloksellisuutta. Hallintolakia sovelletaan kaikessa viranomaisten toiminnassa ja julkisten hallintotehtävien hoitamisessa.¹⁰

Hyvän hallinnon takeet on turvattu perustuslaissa ja niitä ovat mm. oikeus tulla kuulluksi, saada perustelu päätös hallintoasiassa sekä oikeus hakea muutosta. Muita hyvän hallinnon takeita ovat mm. asiakkaiden tasapuolinen kohtelu. Hyvää hallintoa on turvattu myös muilla lailla kuten hallinto- ja virkamieslailla. Näissä on mainittu hyvään hallintoon kuuluvan palveluperiaate, virkatoiminnan puolueettomuus sekä menettelyä koskeva neuvonta.¹¹

Ajokorttilain 7. luvussa määritellään, missä tapauksissa moottorikäyttöisen ajoneuvon kuljettaja on määrättävä ajokieltoon. Ajokiellon määrää käräjäoikeus, mikäli moottorikäyttöisen ajoneuvon kuljettajan todetaan syyllistyneen törkeään liikenneturvallisuuden vaarantamiseen, rattijuopumukseen, törkeään rattijuopumukseen tai vaarallisten aineiden kuljetusrikokseen.

Poliisi määrää ajokiellon, mikäli

1. ajo-oikeuden haltija ei täytä ajokorttiluvan myöntämisen edellytyksiä
2. ei toimita säädetyssä ajassa vaadittua lääkärintodistusta, optikon antamaa todistusta tai suorita hyväksyttävästi uutta kuljettajantutkintoa, ajokoetta tai ajonäytettä.
3. Poliisin on määrättävä ajokieltoon myös, jos ajo-oikeuden haltija on syyllistynyt liikenneturvallisuuden vaarantamiseen, joka osoittaa vakavaa piittaamattomuutta liikenneturvallisuutta kohtaan.
4. Ajokielto määrätään myös, jos hän on syyllistynyt kulkuneuvon kuljettamiseen oikeudetta tai jos hän on syyllistynyt liikennejuopumukseen moottorikäyttöisellä ajoneuvolla ulkomailla.

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

Taulukko 1. Ajokiellon kesto vakavissa piittaamattomuuksissa. (Poliisihallitus 2016)

¹⁰ Mäenpää 2013, 303

¹¹ Mäenpää 2016, 2

2.1 Poliisin määräämä ajokielto toistuvista liikenerikkomuksista

Ajokorttilain mukaan poliisilla on velvollisuus määrätä ajo-oikeuden haltija toistuvien liikenerikkomusten vuoksi ajokieltoon. Ajokielto on ensisijainen seuraamus. Varoituksen antaminen on mahdollista vain laissa mainituilla erityisillä perusteilla. Ajokiellon aikana ajo-oikeuden haltijalla ei ole ajo-oikeutta.¹²

Poliisin on määrättävä ajo-oikeuden haltija ajokieltoon, jos ajo-oikeudenhaltija on vähintään neljästi kahden vuoden tai kolmesti vuoden kuluessa syyllistynyt moottorikäyttöistä ajoneuvoa kuljettaessaan:

- 1) tieliikennelain 103 §:ssä tarkoitettuun liikenerikkomukseen, lukuun ottamatta muita rikesakolla rangaistavia tekoja kuin:
 - a) tieliikennelain 24 a §:n 2 momentissa tarkoitettua matkapuhelimen kiellettyä käyttöä ajon aikana;
 - b) tieliikennelain 25 §:n 1 ja 2 momentissa tarkoitettua nopeusrajoituksen rikkomista moottorikäyttöisellä ajoneuvolla;
- 2) tieliikennelain 105 a §:ssä tarkoitettuun tieliikenteen sosiaalilainsäädännön rikkomiseen;
- 3) rikoslain 23 luvun 1 §:ssä tarkoitettuun liikenneturvallisuuden vaarantamiseen tai 11 §:ssä tarkoitettuun liikennepakoon tieliikenteessä;
- 4) ajoneuvolain 96 §:n 1 momentissa tarkoitettuun ajoneuvorikkomukseen;
- 5) kuorma- ja linja-auton kuljettajien ammattipätevyydestä annetun lain 24 §:ssä tarkoitettuun kuljettajan ammattipätevyyssäännösten rikkomiseen;
- 6) liikennevalvontaa vaikeuttavien laitteiden kieltämisestä annetun lain (546/1998) 3 §:n 1 kohdassa tarkoitettuun paljastinlaiterikkomukseen;
- 7) vaarallisten aineiden kuljetuksesta annetun lain (719/1994) 19 §:n 3 momentissa tarkoitettuun vaarallisten aineiden kuljetusrikkomukseen.

Kuljettajat, jotka syyllistyvät kahden vuoden sisällä ensimmäisen ajo-oikeuden saamisesta kolmeen rikkeeseen tai vuoden sisällä kahteen rikkeeseen, on määrättävä ajokieltoon. Tuoreilla ajo-oikeuden haltijoilla on siis hieman tiukempi seuranta¹³. Trafi lähettää ajo-oikeuden haltijalle ajoliikennerekisterin tietojen perusteella muistutuksen siinä vaiheessa, kun seuraava rikkomus johtaa ajokieltoharkintaan.

2.2 Poliisin määräämän ajokiellon kesto

Poliisin määräämä määräaikainen ajokielto on vähintään yhden kuukauden pituinen ja enintään kuuden kuukauden pituinen. Jos ajokielto määrätään ajokorttiluvan edellytysten puuttuessa, määrätään se toistaiseksi voimassa olevaksi.

Ajokiellon kesto päätettäessä otetaan kuitenkin huomioon ne vaikutukset, jotka toimenpiteellä on ajokieltoon määrättävän toimeentuloon ja välttämättömään liikkumiseen.

¹² Poliisihallitus 2016

¹³ Valtioneuvosto 2002

2.3 Varoitus

Poliisi voi antaa toistuvista rikkomuksista ajokieltoon määräämisen sijaan varoituksen, jos ajo-oikeus on ajo-oikeuden haltijalle toimeentulon tai liikkumistarpeen vuoksi välttämätön eikä tekojen ole katsottava osoittavan piittaamattomuutta tieliikennettä koskevista säännöksistä tai hänelle niiden rikkomisesta tuomituista tai määrättyistä seuraamuksista. Jos varoituksen saamisesta vuoden sisällä syyllistyy uuteen rikkomukseen, määrätään hänelle ajokielto. Teon vähäisyyden perusteella on kuitenkin mahdollisuus antaa vielä toinen varoitus. Kolmatta varoitusta ei voi antaa.

Poliisi voi antaa varoituksen liikenneturvallisuuden vaarantamisesta, joka osoittaa vakavaa piittaamattomuutta liikenneturvallisuutta kohtaan, jos siihen on erityisen painavia syitä. Jos varoituksen saamisesta kahden vuoden sisällä syyllistyy uuteen mainitussa kohdassa tarkoitettuun rikokseen, hänet on sen perusteella määrättävä ajokieltoon.

2.4 Käräjäoikeuden määräämä ajokielto

Käräjäoikeuden tuomittua vastaajan rangaistukseen törkeästä liikenteen vaarantamisesta, rattijuopumuksesta tai törkeästä rattijuopumuksesta, määrää tuomioistuimien hänet ajokieltoon, jonka kesto on enintään viisi vuotta.

Rattijuopumuksesta ajokielto on vähintään yhden kuukauden pituinen ja törkeästä rattijuopumuksesta tai törkeästä liikenneturvallisuuden vaarantamisesta vähintään kolme kuukautta. Mikäli rattijuopumukseen syyllistynyt kuljettaja viiden vuoden aikana uusii rikoksensa tai syyllistyy törkeään liikenneturvallisuuden vaarantamiseen, ajokielto kestää vähintään kuusi kuukautta. Mikäli viiden vuoden aikana tehdyt tällaiset rikokset ovat kumpikin törkeitä, ajokiellon vähimmäisaika on yksi vuosi.

2.5 Ehdollinen ajokielto

Tuomioistuimien voi määrätä ajokiellon 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. Ajokielto on ehdollinen tuomioistuimen asettaman määräajan (koetus aika), jonka pituus on vähintään vuosi ja enintään kolme vuotta.

Tuomioistuimen on määrättävä ehdollisena määrätty ajokielto pantavaksi täytäntöön, jos ajokieltoon määrätty syyllistyy koetusaikana törkeään liikenneturvallisuuden vaarantamiseen, rattijuopumukseen, törkeään rattijuopumukseen tai vaarallisten aineiden kuljetusrikokseen.

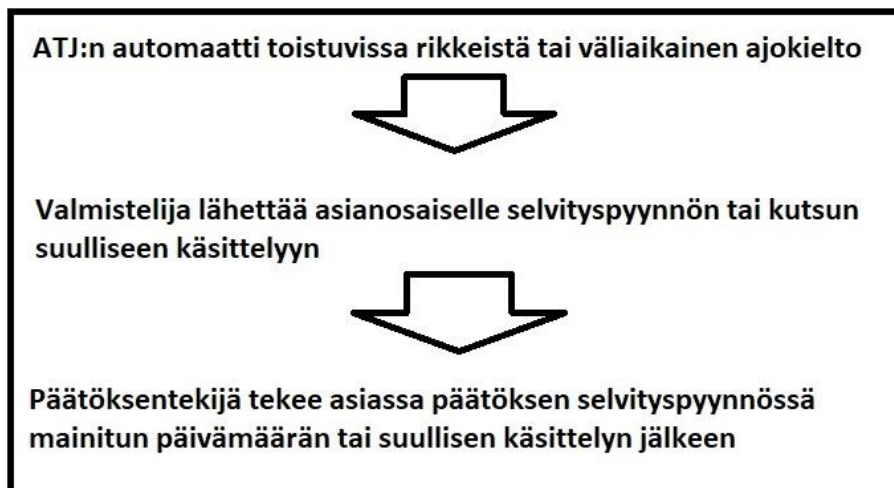
2.6 Väliaikaiseen ajokieltoon määrääminen

Poliisimies voi määrätä ajo-oikeuden haltijan väliaikaiseen ajokieltoon ja ottaa ajokortin jos on syytä epäillä ajo-oikeuden haltijan syyllistyneen törkeään liikenneturvallisuuden vaarantamiseen, rattijuopumukseen tai törkeään rattijuopumukseen tai on todennäköistä, että on olemassa edellytykset ajokieltoon määräämiselle vakavasta piittaamattomuudesta tai jos on ilmeistä, että ajo-oikeuden haltijan ajokyky on sairauden tai muun vian vuoksi heikentynyt niin, että ajon jatkuessa siitä aiheutuu vaaraa muulle liikenteelle. Väliaikainen ajokielto jatkuu, kunnes tuomioistuin tai poliisi päättää ajokiellosta.

3 AJOKIELTOKÄSITTELY

3.1 Ajokielto käsittelyn vireille tulo

Ajokielto käsittely lähtee liikkeelle siitä, että asia ajokieltoasia tulee poliisin tietoon. Toistuvissa liikenne rikkomuksissa prosessi lähtee liikkeelle niin, että ajokieltopäätösten valmistelija tarkastaa viikoittain ATJ:stä oman alueensa ”automaattiasiat”-osion, josta selviää, keiden ajokieltoasia olisi otettava käsittelyyn. Jokaisesta liikenne rikkomuksesta tulee merkintä ATJ:hin, ja järjestelmä osaa automaattisesti tulkita, milloin kiintiö toistuvissa rikkeissä tulee täyteen. ATJ:n ylläpidosta vastaa Liikenteen turvallisuusvirasto Trafi.



Kuvio 1. Asian virille tulo toistuvissa rikkeissä

Poliisin tietoon asia voi tulla myös niin, että poliisipartio määrää kentällä jonkun vakavan piittaamattomuuden vuoksi väliaikaiseen ajokieltoon. Tällöin poliisipartio ottaa asianomaiselta ajokortin fyysisesti haltuunsa ja määrää tämän väliaikaiseen ajokieltoon. Lisäksi poliisipartio tekee ATJ:hin merkinnän väliaikaisesta ajokiellosta. Tämän jälkeen ajokortti ja tieto väliaikaisesta ajokiellosta toimitetaan lupapalvelulinjalle. Asia voi tulla vireille myös muilta viranomaisilta tai ajo-oikeuden haltijan omasta pyynnöstä.

3.2 Ajo-oikeusasioiden käsittely- ja menettelytavat Sisä-Suomen poliisilaitoksessa

Epäillyn ajokieltorikoksen tullessa lupapalvelulinjan tietoon tutkitaan, täyttääkö teko ajokieltorikoksen tunnusmerkistön ja johtaako se ajokieltoprosessiin. Jos edellytykset eivät täyty, kuljettajan ajo-oikeus palautetaan. Jos palautuspäätöstä ei tehdä, alkaa prosessi lupapalvelulinjalla.

Sisä-Suomen poliisilaitoksen ajo-oikeuskäsittelyn pääasiallinen menettelytapa on kirjallinen. Kirjallinen hallintomenettely tarkoittaa sitä, että ajokieltoasian tultua poliisin tietoon poliisiyksikön valmistelija lähettää asianosaiselle kirjeenä selvityspyynnön. Asianosaiselle on hallintolain 34 §:n mukaisesti varattava tilaisuus lausua mielipiteensä asiasta sekä antaa selityksensä asioista, jotka saattavat vaikuttaa asian ratkaisuun. Asianosaisen antama kirjallinen lausuma täyttää tältä osin hallintolain vaatimukset. Kirjallisen lausuman voi toimittaa myös sähköisesti. Mikäli asianosainen ei anna lainkaan selvitystä, tehdään ajo-oikeuskäsittely siitäkkin huolimatta. Tällöin asianosaisen asiasta päätetään häntä kuulematta.

Asianosaiselle lähetettävässä kirjeessä hänelle varataan mahdollisuus lausua asiasta kirjallisesti asetettuun määräpäivään mennessä. Määräajassa saapunut kirjallinen lausuma otetaan huomioon ajokieltopäätöstä tehtäessä. Määräajan noudattamatta jättäminen ei ole este päätöksen asian ratkaisemiselle. Asianosaiselle on varattava hänen henkilökohtaisen tilanteensa huomioon ottava kohtuullinen aika vastauksen antamiselle ja sen toimittamiseksi poliisille. Kohtuullisena voidaan pitää yleensä noin kahden viikon aikaa. Kirjallista menettelyä ei tule soveltaa 15-17-vuotiaiden kohdalle vaan kutsu saapua ajo-

oikeuskäsittelyyn lähetetään sekä asianosaiselle että tämän huoltajalle. Myöskin uusien kuljettajien kohdalla suullista käsittelyä pidetään ensisijaisena keinona.¹⁴

Hallintolain mukaan asianosaiselle on pyynnöstä varattava mahdollisuus myös suullisen selvityksen antamiseen, mikäli se on tarpeen asian selvittämiseksi ja kirjallinen menettely tuottaa asianosaiselle kohtuuttomia vaatimuksia. Tästä mahdollisuudesta mainitaan selvityspyynnön yhteydessä. Mikäli asianosainen haluaa tulla kuulluksi suullisesti, tulee hänen ottaa yhteyttä kuulemisajan varaamiseksi. Käsittelystä poissaolo ei ole este asian käsittelylle. Kirjallisessa menettelyssä käytetään valtakunnallista kirjallisen menettelyn prosessia sekä yhtenäisiä lupavalvontayksikössä laadittuja selvityspyyntö ja päätösmalli -lomakkeita sekä niiden liitteitä¹⁵.

Sen jälkeen, kun selvityspyyntö tai kutsu on lähetetty, valmistelija tekee päätöksentekijälle valmiiksi ajo-oikeuspäätöspohjan ja lisää sen lupapalvelulinjan projektikansioon. Päätöspohjassa on kaikki tarvittava tieto asiasta, ja päätöksen tekijälle jää vain asian päättäminen ja päätöspohjan päivittäminen. Valmis päätös tallennetaan poliisin järjestelmiin sekä lähetetään asianosaiselle.

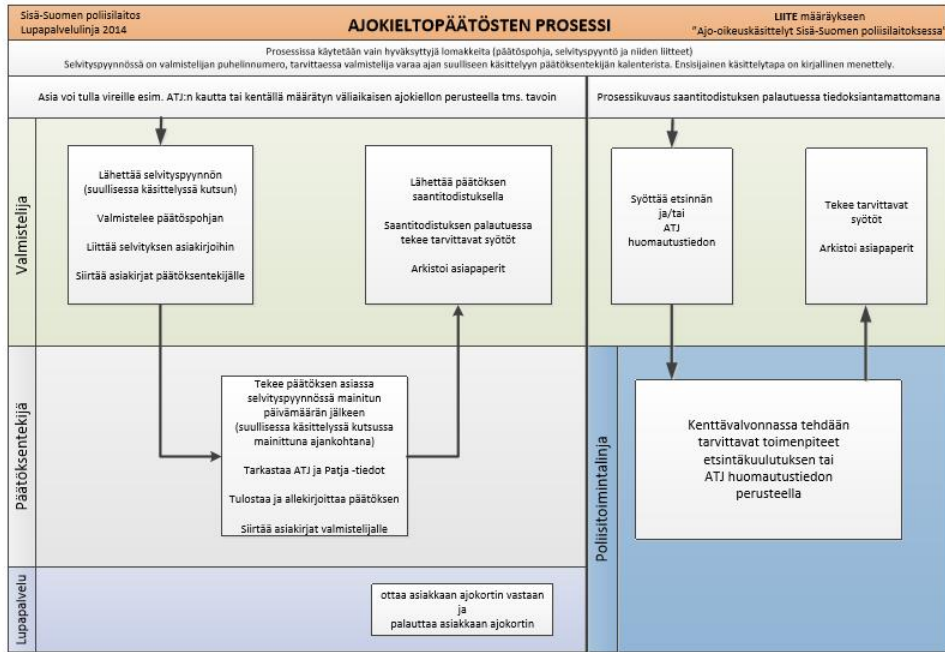
Lupapalveluyksikön päätöksentekijä tekee asiassa päätöksen vasta, kun selvityspyynnössä annettu määräpäivä on ohitettu. Päätös lähetetään asianosaiselle saantitodistuksena. Päätöksen mukana lähetetään hallintolain mukaisesti valitusohje ja -osoite sekä liite, jossa kerrotaan velvollisuudesta toimittaa ajokortti poliisille välittömästi, ellei ajokortti jo ole muusta syystä poliisin hallussa.

Saantitodistuksen palauduttua poliisille valmistelija tekee tarvittavat ATJ-syötöt. Mikäli asiakas ei ole noutanut päätöstä saantitodistuksella, päätös palaa tiedoksi antamattomana jatkotoimia varten. Tällaisia ovat esimerkiksi päätöksen antaminen tiedoksi käymällä henkilön kotona tai kirjaamalla huomautustieto, jonka perusteella poliisipartio voi kentällä määrätä väliaikaisen ajokiellon. Henkilö voidaan myös etsintäkuuluttaa. Mikäli ajokieltoon määräämisen perusteet ovat olemassa, voi kenttäpartio määrätä henkilön ajokieltoon etsintäkuulutuksen perusteella.¹⁶

¹⁴ Poliisihallitus 2016

¹⁵ Poliisihallitus 2016

¹⁶ Sisä-Suomen poliisilaitos 2014



Kuvio 1. Ajokieltopäätösten prosessi Sisä-Suomen poliisilaitoksessa. (Sisä-Suomen poliisilaitos 2014)

3.3 Ajokieltoon määrääminen ja varoituksen antaminen toistuvien liikenneriikosten ja -rikkomusten vuoksi

Ajokorttilaissa säädetään poliisille velvollisuus määrätä ajo-oikeuden haltija toistuvien liikenneriikkomusten vuoksi ajokieltoon. Ajokielto on ensisijainen seuraamus. Varoituksen antaminen on mahdollista vain laissa mainituilla erityisillä perusteilla. Näitä perusteita on, että ajo-oikeus on asianosaisen toimeentulon tai liikkumistarpeen vuoksi välttämätön eikä tekojen ole katsottava osoittavan piittaamattomuutta tieliikennettä koskevista säännöksistä tai hänelle niiden rikkomisesta tuomituista tai määrättyistä seuraamuksista.

Ajo-oikeusasian käsittelyssä noudatetaan hallintolain säännöksiä hallinnollisesta päätöksenteosta. Päätöksenteossa tulee kiinnittää erityistä huomiota kuulemisen asianmukaisuuteen, päätöksen perustelemiseen ja tiedoksiantoon. Ajo-oikeusasian käsittely tapahtuu pääasiallisesti kirjallisessa menettelyssä.

Säädösperusta, jossa määritellään, mistä toistuvista rikkeistä ajokieltoon määrätään, käsiteltiin jo aiemmin tässä opinnäytetyössä kohdassa 2.1. Kun henkilö on syyllistynyt

edellä mainittuihin rikkeisiin kolmesti vuoden aikana tai neljästi kahden vuoden aikana, on poliisin määrättävä asianomainen ajokieltoon, ellei perusteita varoituksen käyttöön ole.

Liikenneturvallisuuden vaarantamista, joka osoittaa vakavaa piittaamattomuutta liikenneturvallisuutta kohtaan, tai kulkuneuvon kuljettamista oikeudetta ei oteta huomioon toistuvia liikenne rikkomuksia laskettaessa, eikä niillä ole katkaisevaa vaikutusta toistuvien liikenne rikkomusten kertymiseen. Niistä määrätään ajokielto erikseen. On siis mahdollista, että asianomainen määrätään saman vuoden aikana ajokieltoon sekä toistuvista liikenne rikkomuksista että liikenneturvallisuuden vaarantamisesta, joka osoittaa vakavaa piittaamattomuutta liikenneturvallisuutta kohtaan.¹⁷

Ajokorttilain mukaan toistuvien liikenne rikkomusten perusteella määrättävä ajokielto on kestoltaan vähintään yksi kuukausi ja enintään kuusi kuukautta. Yhden kuukauden vähimmäiskesto ei voida alittaa missään tapauksessa. Ajokiellon kesto määrättäessä otetaan huomioon ne vaikutukset, jotka ajokiellolla on ajokieltoon määrättävän välttämättömään liikkumiseen ja toimeentuloon. Välttämättömänä liikkumisena pidetään esimerkiksi elinolosuhteista johtuvia pitkiä asiointimatkoja, jos korvaavia julkisia kulkuvälineitä ei ole käytettävissä. Perheenjäsenten liikkumistarve otetaan huomioon silloin, kun perheenjäsen tarvitsee säännöllistä sairaanhoitoa tai kuntoutusta tai muuten on kuljetuksissa riippuvainen ajokieltoon määrättävästä henkilöstä.

Ajokiellon vaikutukset toimeentuloon voidaan ottaa huomioon ajokiellon kestosta säädettyjen vähimmäiskestojen rajoissa. Ajokieltoa lyhentävinä tekoina voivat olla teot, joiden vaikutukset liikenneturvallisuuteen ovat lähinnä välilliset ja joiden ei voida katsoa olevan tekijän huolimattomuutta vai välinpitämättömyyttä sääntöjä kohtaan. Vuosittaisten ajokilometrien määrä ei ole kohtuullistamisperuste. Ajokiellon kesto harkittaessa otetaan huomioon tekojen ja rikkomusten määrä, seuraamukset ja päiväsakkojen lukumäärä sekä aiemmat rikkomukset ja ajokielto ratkaisut. Normaalisti ajokieltoajasta poikkeaminen vaatii aina perustelut.¹⁸

¹⁷ Poliisihallitus 2016

¹⁸ Poliisihallitus 2016

Normaali kesto	Edellytykset	Liukuma
6 viikkoa	<ol style="list-style-type: none"> 1. Tekoja on vähimmäismäärä eikä yhdestäkään teosta yli 15 päiväsakon rangaistusta ja päiväsakkojen yhteenlaskettu lukumäärä on enintään 35. 2. Tekoja 1–2 yli vähimmäismäärän ja kaikki rangaistukset ovat rikesakkoja. 	1 kk – 8 viikkoa
12 viikkoa	<ol style="list-style-type: none"> 1. Tekoja 1–2 yli vähimmäismäärän 2. Yksi vähintään 16 päiväsakon rangaistus 3. Päiväsakkojen yhteenlaskettu lukumäärä 36–50 	8-16 viikkoa
18 viikkoa	<ol style="list-style-type: none"> 1. Tekoja 3 tai enemmän yli vähimmäismäärän 2. Päiväsakkojen yhteenlaskettu lukumäärä yli 50. 	16 viikkoa – 6kk

Taulukko 2. Ajokiellon kesto toistuvissa liikenne rikkomuksissa. (Poliisihallitus 2016)

Ajokiellon sijasta poliisi voi antaa ajo-oikeuden haltijalle varoituksen, mikäli ajo-oikeus on tälle välttämätön. Ajokielto käsittelyssä olevien rikkomusten ei tuossa tapauksessa saa osoittaa piittaamattomuutta tieliikennelain säännöksiä tai seuraamuksia kohtaan. Tällä viitataan siihen, että tekojen kokonaisuuden, ei yksittäisen teon tule osoittaa piittaamattomuutta. Yksi piittaamattomuutta osoittava teko yhdistettynä kahteen lievään rikkomukseen ei ole automaattisesti estä varoituksen käyttämiselle. Toisaalta kolmen vähäisemmänkin teon voidaan katsoa osoittavan piittaamattomuutta, jos kyseessä on sama teko. Kokonaisuus ratkaisee.

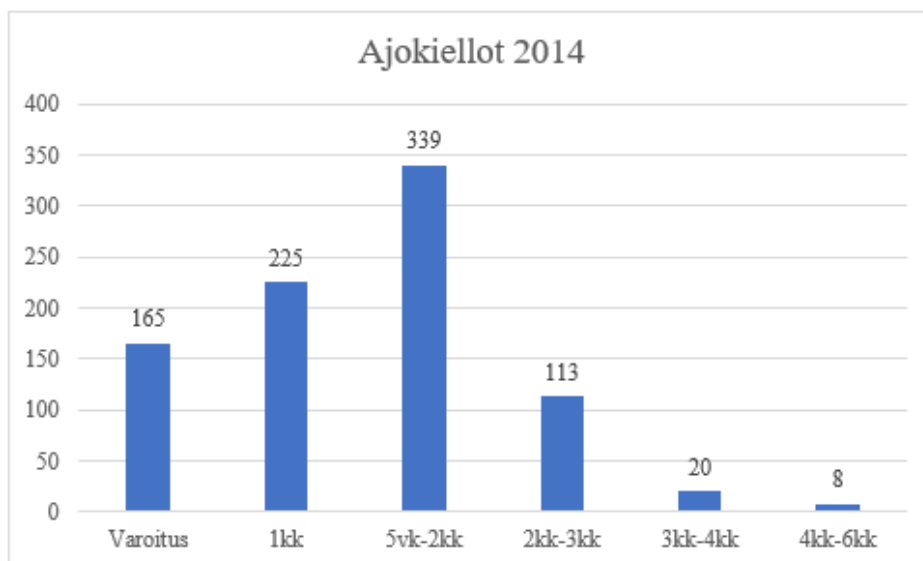
Suuri ajomäärä ei vaikuta lieventävästi tässä tapauksessa. Esimerkiksi ammattiautoilijoiden rikkomuksiin ei tule suhtautua eri tavalla kuin muidenkaan. Varoituksen käyttöä arvioitaessa tulee huomioida kuljettajan edellytykset havaita rikkomus kuten tavaraliikenteessä pieni ylikuorma. Jos kuljettajalla on reilu ylikuorma, tai ylikuormaaminen on toistuvaa, ei varoitusta voida käyttää.

Varoituksen saaneen syyllistyttyä vuoden sisällä yhteenkin ajokorttilain 65 § rikkomukseen on tämä pääsääntöisesti määrättävä ajokieltoon. Varoituksen saaneelle voidaan kuitenkin antaa vielä toinenkin varoitus, jos kyseessä on ollut vähäinen, yleensä rikesakolla käsiteltävä rikkomus. Kolmatta varoitusta ei voida antaa.

4 TUTKIMUSTULOKSET

Opinnäytetyössä tutkittiin Pirkanmaan alueella vuonna 2014 toistuvista liikenne rikkomuksista ajokiellon tai varoituksen saaneita henkilöitä. Ajokiellon saaneet selvitettiin Pirkanmaan lupapalvelulinjan projektit-kansiosta, johon tallennetaan kaikki ajokieltopäätökset. Vuonna 2014 ajokieltoja tai varoituksia toistuvista liikenne rikkomuksista annettiin 870 kappaletta. Tutkimuksella oli tarkoitus selvittää, miten ajokiellon ja varoituksen saaminen vaikuttaa tulevaan ajokäyttäytymiseen. Tutkimuksen ulkopuolelle rajattiin sellaiset ajokiellot, joiden sijasta ei olisi mahdollista antaa varoitusta. Tämä tarkoittaa sitä, että vertailuun otettiin vain lain määräämä minimikestoinen ajokielto toistuvista liikenne rikkomuksista yksi kuukausi.

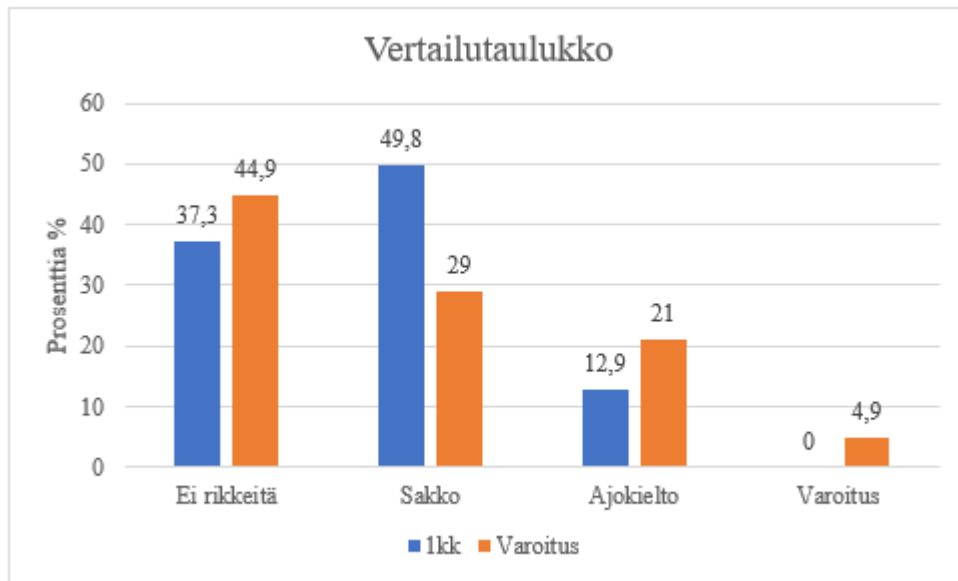
Ajokiellon normaalikesto lievimmistä toistuvista liikenne rikkomuksista on 6 viikkoa, liukuman ollessa yhdestä kuukaudesta kahdeksaan viikkoon. Jotta ajokielto voisi olla lyhempi kuin normaalikesto 6 viikkoa, on asianosaisen pitänyt antaa poliisille selvitys ajo-oikeuden tarpeesta. Vertailussa ei siis ole suoraan kaikki ne tapaukset, joissa rikkomukset olisivat olleet lievempiä mahdollisia vaan pelkästään ne, joissa asianosainen oli antanut poliisille vastineensa ja perustellut ajokortin tarpeensa. Vuonna 2014 määräytyistä ajokielloista toistuvista rikkeitä suurin osa oli kestoaltaan 5 viikkoa – kaksi kuukautta. Tässä opinnäytetyössä vertaileva tutkimus koskee vain kahta ensimmäistä palkkia, eli varoituksen saaneet 165 henkilöä sekä minimikestoiseen yhden kuukauden ajokieltoon määrätty 225 henkilöä. Kaikki toistuvista rikkeistä vuonna 2014 Pirkanmaalla määrätty ajokiellot ja varoitukset näkyvät taulukossa 3.



Taulukko 3. Ajokiellot ja varoitukset toistuvista rikkeitä vuonna 2014

4.1 Yhden kuukauden ajokiellon ja varoituksen saaneet

Trafin ATJ-järjestelmästä selvisi, kuinka moni vertailtavana olleista vuonna 2014 yhden kuukauden ajokieltoon määrätystä ja varoituksen saaneista on syyllistynyt ajokiellon tai varoituksen jälkeen uusiin liikenerikkomuksiin ja kuinka monelle heistä on määrätty myöhemmin uusi ajokielto. Näissä uusissa ajokielloissa on mukana sekä toistuvista rikkeistä että muista syistä määrätty ajokiellot. Niiden osuutta ei ole vertailtu. Vertailussa ei ole myöskään eritelty sitä, millaisiin rikkeisiin henkilöt ovat syyllistyneet. (Taulukko 4)



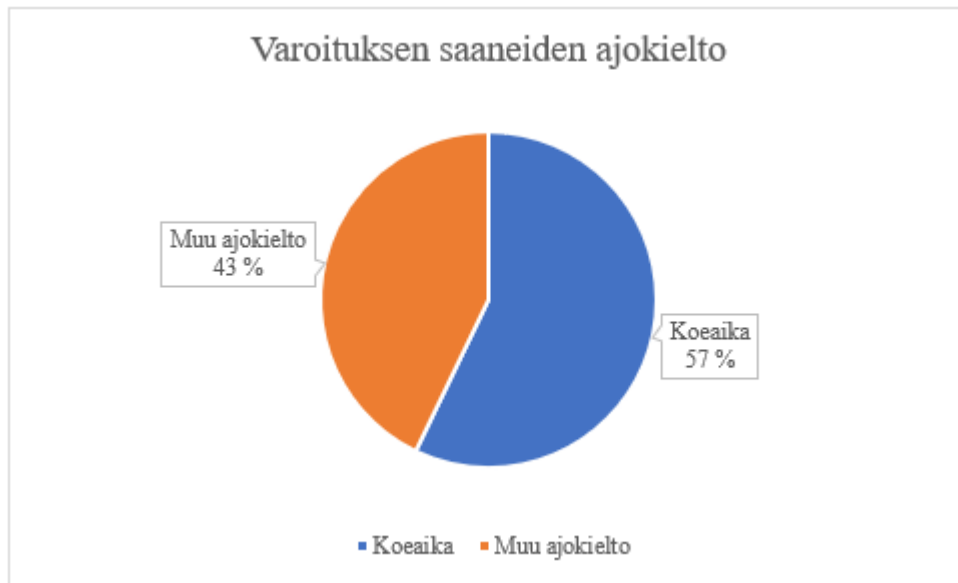
Taulukko 4. Yhden kuukauden ajokiellon ja varoituksen saaneet

Taulukkoon on laskettu prosenttiosuus vertailuhenkilöistä, sillä varoituksen saaneita on eri määrä kuin yhden kuukauden ajokieltoon määrättyjä. Varoituksen saaneita laskennassa on mukana 165 kappaletta ja ajokieltoon määrättyjä 225 kappaletta.

Ei rikkeitä: Vertailuhenkilö ei ole syyllistynyt ajokiellon tai varoituksen saatuaan liikenerikkomuksiin. Tähän osioon kuuluu yhden kuukauden ajokieltoon määrättyistä 37,3%. Varoituksen saaneista tähän osioon kuuluu 44,9%.

Sakko: Vertailuhenkilö on saanut ajokiellon tai varoituksen saatuaan yhden tai useamman rikesakon tai rangaistusvaatimuksen/ -määräyksen, mutta ei ole määrätty uudelleen ajokieltoon. Tähän osioon kuuluu ajokieltoon määrättyistä 49,8%. Varoituksen saaneista tähän osioon kuuluu 29%.

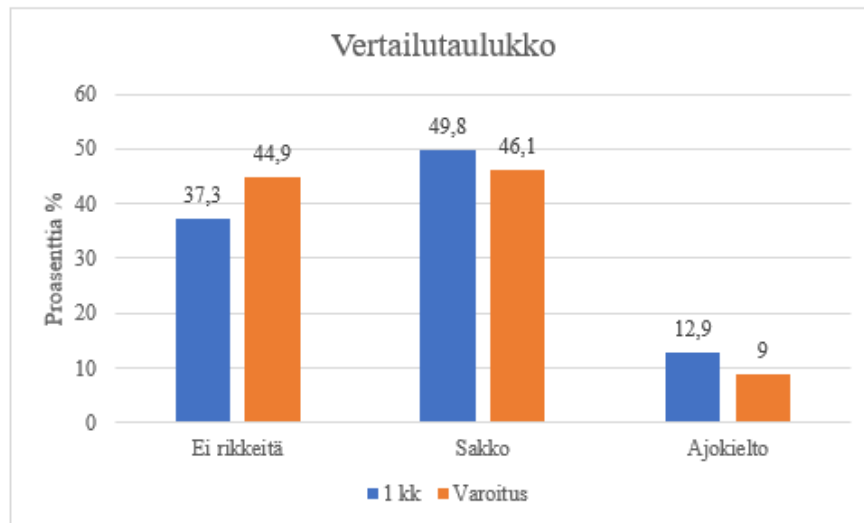
Ajokielto: Vertailuhenkilö on saanut ajokiellon tai varoituksen saatuaan yhden tai useamman rikesakon tai rangaistusvaatimuksen, joka on johtanut uuteen ajokieltoon. Tässä osiossa on mukana myös muut liikenne rikokset, kuten rattijuopumukset tai kulkuneuvon kuljettamiset oikeudetta. Tähän osioon kuuluu ajokieltoon määrätystä 12,9%. Varoituksen saaneista tähän osioon kuuluu 21%. Varoituksen saaneiden suurempi osuus selittyy sillä, että syyllistyttyään vuoden aikana varoituksen saatuaan yhteenkin liikenne rikkomukseen asianosainen voidaan määrätä ajokieltoon. Koeaikana yhteen rikkomukseen syyllistyneitä ja siksi ajokieltoon määrättyjä näistä on 57% (Kaavio 1)



Kaavio 1. Varoituksen saaneiden uuden ajokiellon jakauma

Varoitus: Vertailuhenkilö on varoituksen saatuaan syyllistynyt yhteen tai useampaan liikenne rikkomukseen ja on sen seurauksena saanut uuden varoituksen. Tähän osioon ei kuulu yhtään ajokieltoon määrättyä, mutta varoituksen saaneista 4,9%. Näistä kaikki rikkomukset tapahtuivat varoituksen saaneen yhden vuoden kestävänä koeaikana.

Jos siis siirretään ”sakko”-kohtaan taulukosta ne varoituksen saaneet, jotka syyllistyivät koeaikana liikenne rikkomukseen sillä seurauksella, että heidän määrättiin ajokieltoon tai annettiin varoitus, näyttää taulukko tältä. (Taulukko 5)



Taulukko 5. Yhden kuukauden ajokiellon ja varoituksen saaneet

Seuraavissa kaavioissa vertaillaan sitä, miten suuri osuus vertailuhenkilöistä on ollut ajokiellon tai varoituksen jälkeen rikkeettömiä. Tässä kaaviossa sakkopalkki sisältää kaikki mihin tahansa liikenne rikkomukseen syyllistyneet. Sakkopalkissa on myös ne, jotka ovat saaneet uuden ajokiellon tai varoituksen.

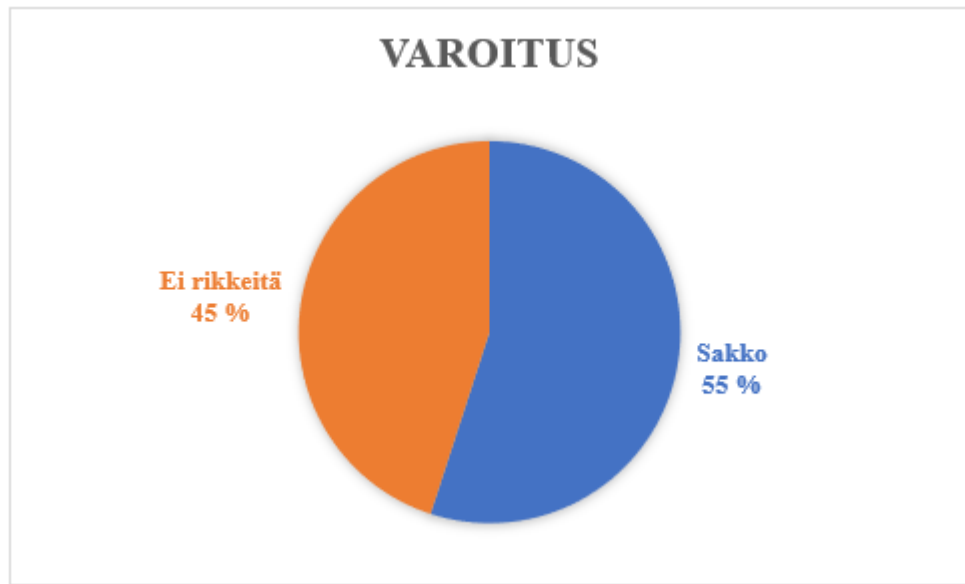
Minimikestoiseen yhden kuukauden ajokieltoon vuonna 2014 määrätystä henkilöistä tarkasteluajana uusiin rikkeisiin syyllistyi 63%. Näihin uusiin rikkeisiin on laskettu kaikki vuoden 2014 ajokiellon jälkeen saadut rikkeet. Mukana on siis kaikki rikesakot, rangaistusmääräykset sekä muut liikenne rikokset. Tässä taulukossa ei ole eritelty niitä, jotka rikkeisiin syyllistyttyään on määrätty uusiin ajokieltoihin. Tämän kaavion tarkoituksena on vain osoittaa, kuinka suuri osuus vertailuhenkilöistä on ollut rikkeettömiä ajokiellon saatuaan. Rikkeettömiä heistä on ollut 37%. (Kaavio 2)



Kaavio 2. Yhden kuukauden ajokiellon saaneet

Varoituksen vuonna 2014 saaneista henkilöistä tarkasteluaikana uusiin rikkeisiin syyllistyi 55%. Näihin uusiin rikkeisiin on laskettu kaikki vuoden 2014 varoituksen jälkeen saadut rikkeet. Rikkeettömiä varoituksen vuonna 2014 saaneista sen jälkeen on ollut 45%.

(Kaavio 3)

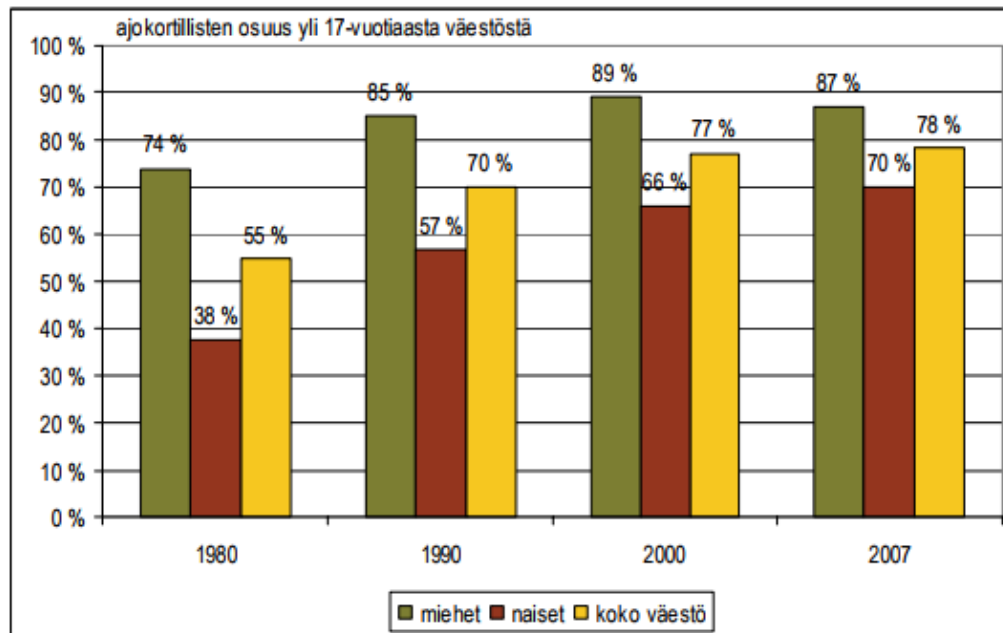


Kaavio 3. Varoituksen saaneet

4.2 Vertailuhenkilöiden sukupuolijakauma

Ajokortillisten henkilöiden osuus Suomessa on kasvanut koko ajan. Vuonna 1980 ajokortillisten yli 17-vuotiaiden osuus oli 55%, kun vuonna 2007 se oli jopa 78%. Suuren osan kasvusta on tehnyt naisten yleistyminen liikenteessä. Vuonna 1980 yli 17-vuotiaista naisista ajokortillisia oli 38%, ja vuonna 2007 ajokortillisia oli 70%. Vuonna 2007 ajokortillisia miehiä yli 17-vuotiaista oli 87%¹⁹.

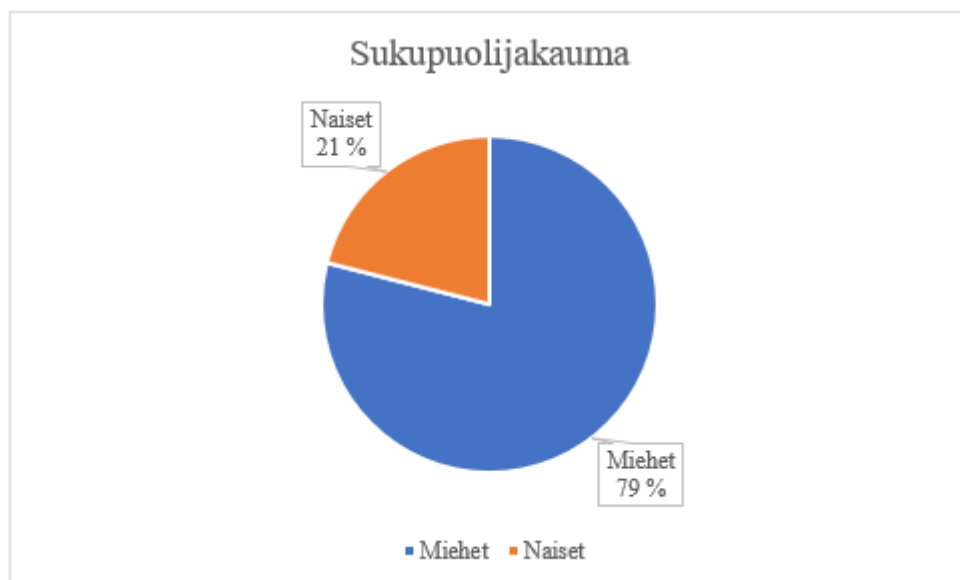
¹⁹ Kalenoja, Tiikkaja ja Kallberg. 2008, 21



Taulukko 6. Yli 17-vuotiaan väestön ajokorttitiheys vuosina 1980-2007.

(Ajoneuvohallintokeskus, ajokorttitilastot)

Pirkanmaalla vuonna 2014 yhden kuukauden ajokieltoon toistuvista rikkeistä määrättyistä ja varoituksen saaneista valtaosa on tutkimuksen mukaan miehiä. Kaikista 390 vertailuhenkilöistä peräti 308 kappaletta on miehiä ja naisia on vain 82 kappaletta. Prosentteina miesten osuus oli 79% ja naisten 21%. (Kaavio 4)



Kaavio 4. Yhden kuukauden ajokiellon ja varoituksen saaneiden sukupuolijakauma

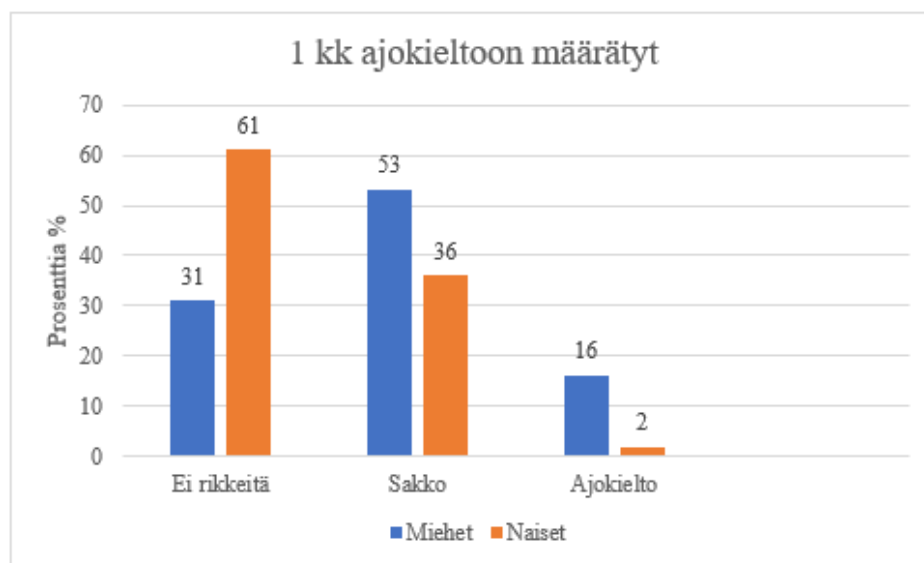
Sukupuolijakauma yhden kuukauden ajokieltoon määrättyissä ja varoituksen saaneissa ei ero juurikaan kokonaisjakaumasta, vaikkakin naisten osuus varoituksen saaneista on hieman suurempi kuin ajokieltoon määrättyistä. (Kaavio 5)



Kaavio 5. Yhden kuukauden ajokiellon ja varoituksen saaneet

4.3 Yhden kuukauden ajokieltoon määrättyjen sukupuolijakauma

Yhden kuukauden ajokieltoon toistuvista rikkeistä vuonna 2014 määrättiin 181 miestä ja 44 naista. Heistä vertailtiin sitä, millainen ero sukupuolten välillä on uusiin rikkeisiin nähden. Niissä on havaittavissa merkittävä ero: miehet ovat syyllistyneet ajokieltonsa jälkeen huomattavasti useammin uusiin rikkomuksiin ja varsinkin sellaisiin, joiden johdosta asianosaiselle on määrätty uusi ajokielto. Miehistä yli puolet on ajokiellon kärsittyään syyllistynyt uudelleen liikenerikkomuksiin, kun taas naisista uusiin rikkomuksiin on syyllistynyt vain noin joka kolmas. Rikkeettömästi tarkasteluaikana miehistä on ollut 31%, kun taas naisista rikkeettömiä ovat olleet 61%. Uusiin ajokieltoihin miehistä on määrätty 16%, ja naisista uusiin ajokieltoihin on määrätty vain 2%. (Taulukko 7)



Taulukko 7. Yhden kuukauden ajokieltoon määrätty sukupuolittain.

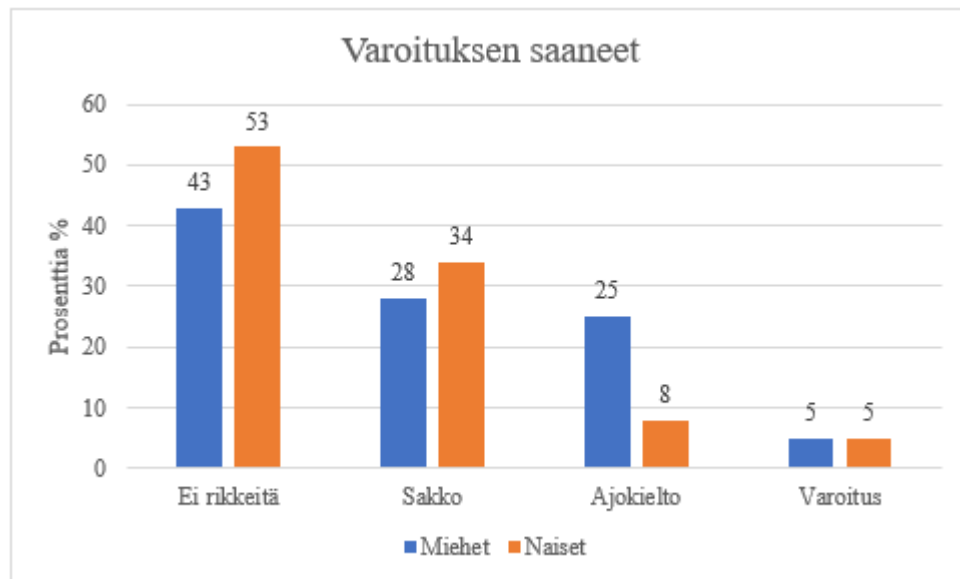
Ei rikkeitä: Vertailuhenkilö ei ole syyllistynyt tarkasteluaikana liikenne rikkomuksiin. Tähän osioon kuuluu miehistä 31% kaikista vuonna 2014 yhden kuukauden ajokieltoon määrättyistä. Naisista tähän osioon kuuluu 61% yhden kuukauden ajokieltoon määrättyistä.

Sakko: Vertailuhenkilö on saanut tarkasteluaikana yhden tai useamman rikesakon tai rangaistusvaatimuksen/ -määräyksen, mutta ei ole määrätty uudelleen ajokieltoon. Tähän osioon kuuluu miehistä 53% ajokieltoon määrättyistä. Naisista tähän osioon kuuluu 36% ajokieltoon määrättyistä.

Ajokielto: Vertailuhenkilö on saanut tarkasteluaikana yhden tai useamman rikesakon tai rangaistusvaatimuksen, joka on johtanut uuteen ajokieltoon. Tässä osiossa on mukana myös muut liikenne rikokset, kuten rattijuopumukset tai kulkuneuvon kuljettamiset oikeudetta. Tähän osioon kuuluu miehistä 16% ajokieltoon määrättyistä. Naisista tähän osioon kuuluu ainoastaan 2% ajokieltoon määrättyistä.

4.4 Varoituksen saaneiden sukupuolijakauma

Varoituksen toistuvista liikenne rikkomuksista vuonna 2014 sai 127 miestä ja 38 naista. Heistä vertailtiin sitä, millainen ero sukupuolten välillä on uusiin rikkeisiin nähden. Niissä on ajokieltoon määrättyihin verrattuna selvästi pienempää eroavaisuutta. Rikkeettömästi tarkasteluaikana ajaneiden välillä on vain kymmenen prosenttiyksikön ero. Pelkkien sakkojen, jotka eivät ole johtaneet uusiin ajokieltoihin, suhteen sukupuolet ovat melko tasoissa ja ainoastaan uusien ajokieltojen suhteen miehet ovat olleet naisia selvästi enemmän esillä. (Taulukko 8)



Taulukko 8. Varoituksen saaneet sukupuolittain.

Ei rikkeitä: Vertailuhenkilö ei ole syyllistynyt tarkasteluajana liikenne rikkomuksiin. Tähän osioon kuuluu miehistä 43% kaikista vuonna 2014 varoituksen saaneista. Naisista tähän osioon kuuluu 53% ajokiellon saaneista.

Sakko: Vertailuhenkilö on saanut tarkasteluajana yhden tai useamman rikesakon tai rangaistusvaatimuksen/ -määräyksen, mutta ei ole määrätty uudelleen ajokieltoon. Tähän osioon kuuluu miehistä 28% varoituksen saaneista. Naisista tähän osioon kuuluu 34% varoituksen saaneista.

Ajokielto: Vertailuhenkilö on saanut tarkasteluajana yhden tai useamman rikesakon tai rangaistusvaatimuksen, joka on johtanut uuteen ajokieltoon. Tässä osiossa on mukana myös muut liikenne rikokset, kuten rattijuopumukset tai kulkuneuvon kuljettamiset oikeudetta. Tähän osioon kuuluu miehistä 25% varoituksen saaneista. Naisista tähän osioon kuuluu 8% varoituksen saaneista.

Varoitus: Vertailuhenkilö on tarkasteluajana syyllistynyt yhteen tai useampaan liikenne rikkomukseen ja saanut uuden varoituksen. Tässä osiossa molempien sukupuolien osuus on sama 5%.

4.5 Vertailuhenkilöiden ikäjakauma

Vuoden 2016 lopussa yli 3,7 miljoonalla suomalaisella oli ajokortti. Yli 70-vuotiailla ajokortti oli 11 prosentilla ikäryhmästä. Ikäryhmillä 20-69 vuotta ajokorttien määrällä ei ole suuria eroja.²⁰

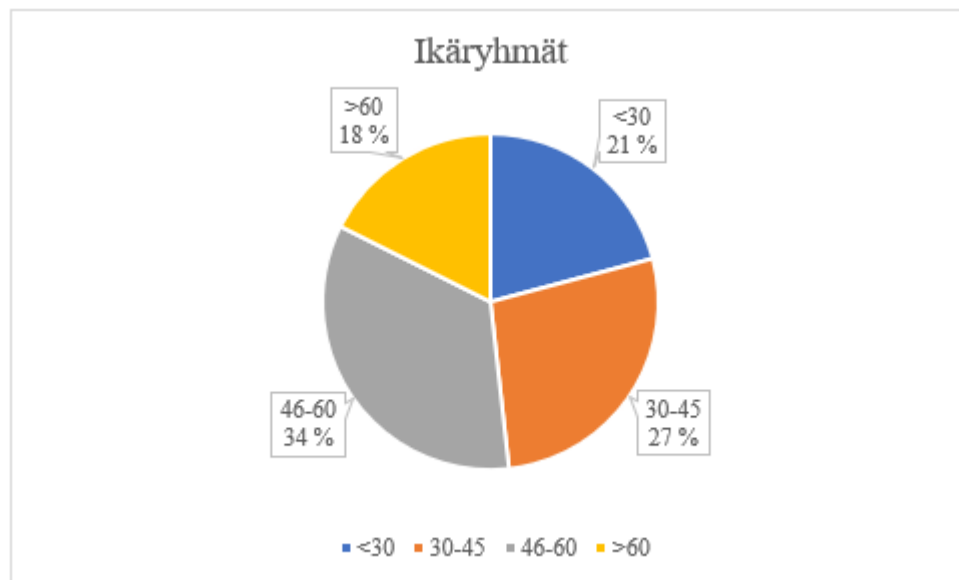


Taulukko 9. (Trafi 2017)

Pirkanmaalla vuonna 2014 yhden kuukauden ajokieltoon määrätystä tai varoituksen toistuvista rikkeistä saaneista tarkasteltiin myös sitä, minkä ikäisiä he ovat. Henkilöt jaoteltiin ikäryhmiin sen perusteella, minkä ikäisiä he olivat tarkasteluajankohtana 15.10.2017. Sitä, minkä ikäisiä he olivat vuonna 2014 ajokieltoon määräämisen tai varoituksen saamisen aikaan, ei ole tarkasteltu. Ikäryhmät tarkasteluhetkellä olivat: alle 30 vuotta, 30-45 vuotta, 46-60 vuotta sekä yli 60 vuotta.

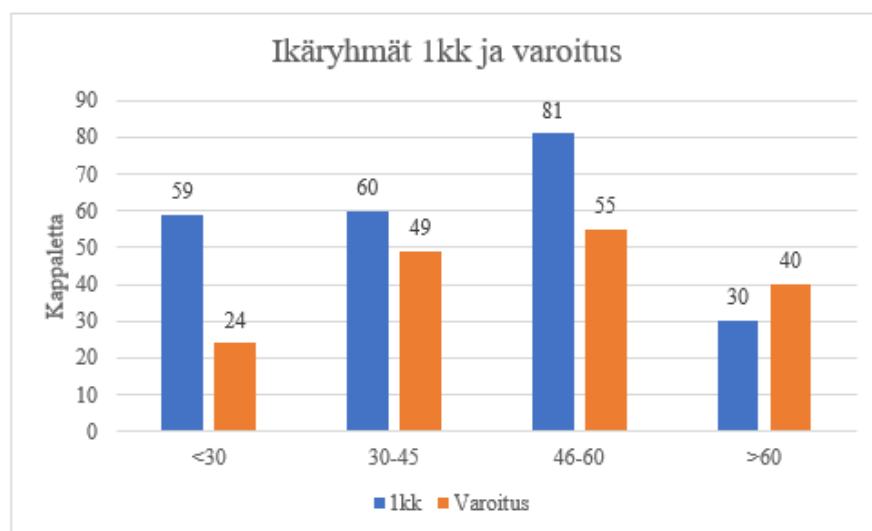
Kaikista Pirkanmaalla vuonna 2014 toistuvien rikkeiden vuoksi yhden kuukauden ajokieltoon määrätystä ja varoituksen saaneista ensimmäiseen ikäryhmään alle 30 vuotta kuuluu 21% kaikista. Ikäryhmään 30-45 vuotta kuuluu 27%. Ikäryhmä 46-60 vuotta on kaikista suurin, ja siihen kuuluu 34% osuus kaikista. Vanhimpaan ikäryhmään yli 60-vuotiaisiin kuuluu 18 % osuus. (Kaavio 6)

²⁰ Trafi 2017



Kaavio 6. Ikäryhmät yhden kuukauden ajokiellon ja varoituksen saaneet

Seuraavassa kaaviossa näkyy, millaisia määriä mitään ikäryhmää on määrätty ajokieltoon ja annettu varoitus. (Taulukko 10)

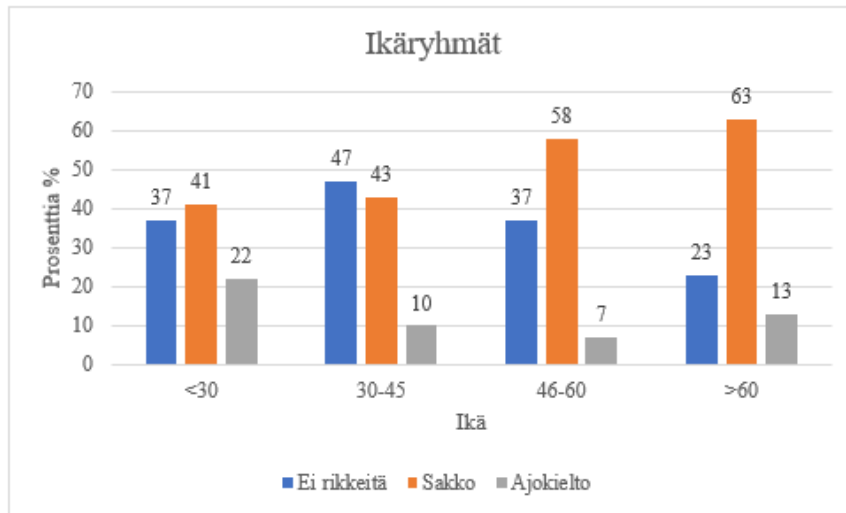


Taulukko 10. Ikäryhmät yhden kuukauden ajokielto ja varoitus

Tästä kaaviosta näkyy, millainen suhdelu eri ikäryhmillä on yhden kuukauden ajokieltoon määrättyillä ja varoituksen saaneilla. Nuorimmassa ikäryhmässä reilusti suurempi osa on määrätty ajokieltoon. Kahdessa seuraavassa ikäryhmässä on myöskin enemmän ajokieltoon määrättyjä, mutta poikkeuksen tekee yli 60-vuotiaat, jossa varoituksen saaneiden määrä on ajokieltoon määrättyjä suurempi. (Taulukko 10)

Yhden kuukauden ajokieltoon määrättyistä rikkeettömästi tarkasteluaikana on ollut 84 henkilöä eli 37%. Nuorimpien ikäryhmässä alle 30-vuotiaissa rikkeettömästi ajokiellon

jälkeen on ollut 37%. Ikäryhmässä 30-45-vuotiaat rikkeettömästi ovat olleet 47%, mikä on korkein vertailtavissa ikäryhmissä. 46-60-vuotiaissa rikkeettömiä oli sama prosenttiosuus kuin nuorimmilla, eli 37%. Vanhimmassa ikäryhmässä rikkeettömästi on ollut vain 23%, mikä on selvästi pienempi kuin muiden ikäryhmien rikkeettömien osuus. (Taulukko 11)



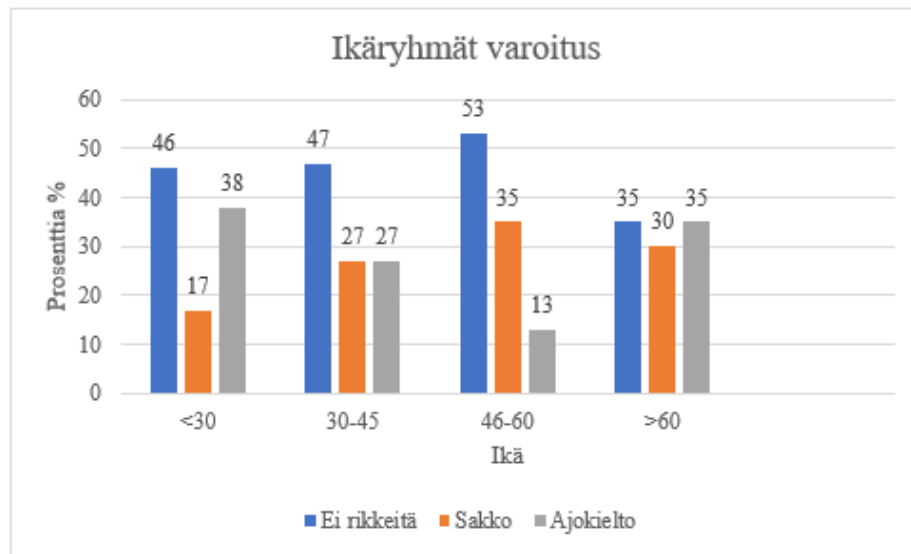
Taulukko 11. Ikäryhmät ja seuraamukset yhden kuukauden ajokieltoon määrätty.

Yhden kuukauden ajokieltoon määrättyistä tarkasteluaikana yhteen tai useampaan rikkomukseen ilman niistä seurannutta uutta ajokieltoa syyllistyi 49,8%. Nuorimpien ikäryhmässä alle 30-vuotiaissa yhden tai useamman sakon on vuoden 2014 ajokiellon jälkeen saanut 41%, mikä on pienin prosenttimäärä kaikista ikäryhmistä. Toisaalta ero toiseksi pienimpään ikäryhmään 30-45 vuotta on vain kaksi prosenttiyksikköä, sillä tässä ikäryhmässä 43% on saanut ajokieltonsa jälkeen sakon. Ikäryhmät 46-60-vuotiaat ja yli 60-vuotiaat sen sijaan ovat saaneet sakon useammin kuin joka toisessa tapauksessa, 46-60-vuotiaissa 58% ja vanhimmassa ryhmässä 63%. (Taulukko 11)

Yhden kuukauden ajokieltoon määrättyistä tarkasteluaikana uuteen ajokieltoon määrättiin 12,9%. Näissä nuorten osuus on hieman suurempi kuin muiden ikäryhmien, sillä peräti 22% alle 30-vuotiaista vuonna 2014 toistuvien rikkeiden vuoksi ajokieltoon määrättyistä on määrätty sen jälkeen uudelleen ajokieltoon. 30-45-vuotiaissa uuteen ajokieltoon määrättyjen osuus on 10%, 46-60-vuotiaiden vain 7% ja yli 60-vuotiaiden 13%. (Taulukko 11)

Varoituksen vuonna 2014 saaneista rikkeettömästi tarkasteluaikana koko vertailuryhmän 165 henkilöstä on ollut 74 henkilöä eli 45%. Rikkeettömästi varoituksen saatuaan alle 30-vuotiaiden ikäryhmästä on ollut 46%. 30-45-vuotiaiden ikäryhmästä rikkeettömästi on ollut

47%. 46-60-vuotiaista rikkeettömästi on ollut 53% ja yli 60-vuotiaista 35%. Tässä ryhmässä 46-60-vuotiaat ovat olleet keskimäärin rikkeettömmimpiä, kun taas vanhimpien joukossa rikkeettömästi on ollut suhteellisesti pienin osuus. (Taulukko 12)



Taulukko 12. Ikäryhmät ja seuraamukset varoituksen saaneet

Varoituksen vuonna 2014 saamisen jälkeen yhteen tai useampaan liikenne rikkomukseen ilman uutta ajokieltoa on syyllistynyt alle 30-vuotiaista vain 17%; 30-45-vuotiaista 27%; 46-60-vuotiaista 35%, mikä on vertailuikäryhmistä suurin osuus ja yli 60-vuotiaista 30%. (Taulukko 12)

Uuteen ajokieltoon määrättyjä tai uuden varoituksen saaneista ikäryhmät jakaantuvat seuraavanlaisesti: Alle 30-vuotiaista 9 henkilöä 24:stä, eli 38%. Alle 30-vuotiaissa ei ole ainuttakaan uuden varoituksen saanutta. 30-45-vuotiaista 9 uutta ajokieltoa ja 4 uutta varoitusta, mikä on 27% koko ikäryhmästä. 46-60-vuotiaista 4 henkilöä on saanut uuden ajokiellon ja 4 uuden varoituksen, eli ainoastaan 13% ikäryhmän varoituksen saaneista on saanut uuden varoituksen tai ajokiellon. Yli 60-vuotiaista 13 henkilöä on määrätty ajokieltoon ja yksi on saanut uuden varoituksen. Näiden osuus on 35% koko ikäryhmän varoituksen saaneista. (Taulukko 12)

5 JOHTOPÄÄTÖKSET

5.1 Sukupuolen vaikutus

Suomessa oli vuonna 2016 tilastokeskuksen mukaan 2 712 000 miestä ja 2 791 000 naista. Miesten osuus väestöstä oli siis 49,3%. Naisten osuus väestöstä on 50,7%. Käytännössä miehiä ja naisia on siis saman verran.²¹

Vuonna 2007 yli 17-vuotiaista miehistä ajokortillisia oli 87%, ja yli 17-vuotiaista naisista ajokortillisia oli 70%.²² Voidaan siis sanoa, että liikenteessä on miehiä hieman enemmän kuin naisia. Eri sukupuolten ajamia ajokilometrejä ei tutkimuksessa ole selvitetty.

Pirkanmaalla vuonna 2014 toistuvista rikkeistä ajokiellon on saanut 181 miestä ja 44 naista. Miesten osuus ajokiellon saaneista on siis noin 80%. Toistuvista rikkeistä varoituksen sai 127 miestä ja 38 naista. Miesten osuus näistä on 78%. Suhteutettuna ajokortillisten määrään voidaan siis sanoa, että miehet syyllistyvät toistuviin rikkomuksiin huomattavasti naisia enemmän. Tutkimuksen mukaan varoituksen saamisella ajokiellon sijaan kanssa sukupuolella ei näyttäisi olevan juurikaan merkitystä, sillä erona sukupuoli- ja ajokilometrien suhteen on vain kaksi prosenttiyksikköä.

Yhden kuukauden ajokieltoon määräämisen jälkeen miehistä vain 31% on ollut rikkeettömiä. Naisista tämä osuus on 61%. Uuteen ajokieltoon yhden kuukauden ajokiellon kärsittyään miehistä on määrätty 16% ja naisista ainoastaan kaksi prosenttia. Tästä voidaan päätellä, että miesten kohdalla ajokielto seuraamuksena ei ole toiminut yhtä tehokkaasti kuin naisilla. Toki on otettava huomioon, että miesten osuus on alun perinkin ollut selvästi naisia suurempi ajokieltoon määrättyissä. Tutkimuksessa ei myöskään ole huomioitu sitä, millainen aiempi ajokäyttäytyminen henkilöillä on ollut tai onko mukana esimerkiksi päihdeongelmia tai muuten riskihenkilöitä liikenteessä.

Toistuvista rikkeistä vuonna 2014 annetun varoituksen jälkeen miehistä on rikkeettömästi ajanut 43% ja naisista 61%. Tässä osiossa ero on myöskin selvä vaikkakaan ei aivan yhtä suuri kuin yhden kuukauden ajokieltoon määrättyissä. Varoituksen saaneista kuitenkin ajokieltoon myöhemmin on määrätty miehistä jopa neljännes, kun naisten prosenttiosuus on vain kahdeksan. Uuden varoituksen saamisessa ei sukupuolella ollut eroavaisuutta.

²¹ Tilastokeskus 2017

²² Kalenoja, Tiikkaja ja Kallberg. 2008, 21

Tässäkin tutkimus osoittaa sen, että miehet syyllistyvät varoituksen jälkeen huomattavasti todennäköisemmin uusiin liikenne rikkomuksiin.

5.2 Iän vaikutus

Tässä tutkimuksessa ei otettu huomioon iän vaikutusta ajoterveyteen tai ajotottumuksiin eikä ajettuihin kilometreihin. Kuten aiemmassa luvussa käsiteltiin ikäryhmissä 20-69-vuotiaat ajokortillisten määrässä ei ole suurtakaan heittoa. Tässä tutkimuksessa henkilöt jaettiin neljään ikäryhmään: alle 30-vuotiaat, 30-45-vuotiaat, 46-60-vuotiaat ja yli 60-vuotiaat. Näiden ryhmien ajokortillisten määrässä ei ole merkittävää eroavaisuutta.

Tutkimuksen perusteella vaikuttaa siltä, että yhden kuukauden ajokieltoon määräämisen jälkeen vanhin ikäryhmistä on syyllistynyt muita ikäryhmiä enemmän uusiin rikkeisiin, kun peräti 63% ikäryhmän henkilöistä on saanut ajokiellon jälkeen yhden tai useamman sakon. Ikäryhmässä 30-45-vuotiaat taas ovat olleet rikkeettömiä muita ikäryhmiä enemmän. Ajokiellon saaneista toisaalta alle 30-vuotiaiden ikäryhmä on saanut eniten uusia ajokieltoja.

Varoituksen saaneissa ei iällä tunnu tutkimuksen perusteella olevan yhtä suurta merkitystä kuin ajokieltoon määrättyissä, vaikka tässäkin kategoriassa vanhin ikäryhmä yli 60-vuotiaat ovat olleet rikkeettömiä kaikkein vähiten. Tässä merkillepantavaa on se, että yli 60-vuotiaiden ikäryhmässä on muista ryhmistä poiketen enemmän varoituksen saaneita kuin ajokieltoon määrättyjä, vaikka he eivät ole tutkimuksen perusteella olleet sen rikkeettömämpiä kuin muukaan ikäryhmät vaan ennemmin päinvastoin. Toisaalta kuten poliisihallituksen ohjeessa sanotaan, ajokiellon pituutta harkitessa käytössä pitää ottaa huomioon myös aiempi liikennekäyttäytyminen. Sitä ei tässä tutkimuksessa ole huomioitu. Vaikuttaa kuitenkin siltä, että nuorempi kuljettaja määrätään ajokieltoon vanhempaa kuljettajaa useammin.

5.3 Varoituksen saaminen ajokiellon sijaan?

Koko tutkimuksen tärkein kysymys oli se, onko varoituksen antamisella enemmän ennalta estävää vaikutusta henkilön tulevaan ajokäyttäytymiseen kuin yhden kuukauden ajokieltoon määräämisellä.

Yhden kuukauden ajokieltoa on käytetty vuonna 2014 toistuvista rikkeistä Pirkanmaalla hieman enemmän kuin varoitusta. Ajokieltoa on käytetty 58% tapauksissa ja varoitusta

42%. Tutkimuksessa tarkasteltiin sitä, millainen ajokäyttäytyminen näillä kahdella verrokkiryhmällä on ollut vuoden 2014 ajokieltopäätöksen jälkeen tarkasteluhetkeen 15.10.2017 asti. Tutkimuksessa tarkasteltiin kolmea kategoriaa: ajokieltopäätöksen jälkeen rikkeettömästi olleet, sakon saaneet sekä uuteen ajokieltoon määrättyt.

Yhden kuukauden ajokieltoon määrättyistä 37% oli olleet tarkasteluajan täysin rikkeettömästi, ja varoituksen saaneista rikkeettömästi oli ollut 45%. Tästä voi päätellä, että varoituksen saaminen ajokiellon sijaan on ainakin tuona aikavälinä toiminut hieman ajokieltoa tehokkaammin. Kun tarkastellaan sitä, kuinka suuri osuus verrokkiryhmistä on saanut vuoden 2014 ajokieltopäätöksen jälkeen yhden tai useamman sakon ilman uutta ajokieltoa, havaitaan, että ajokieltoon määrättyistä noin 50% on syylistynyt lievään liikenerikkomukseen tarkasteluajana. Varoituksen saaneiden osuus on vain hieman pienempi: 46%. Tämä osio meni verrokkiryhmillä niin tasan, että tästä ei voida tehdä suuria johtopäätöksiä. Viimeinen tarkastelukohta oli se, kuinka suuri osuus verrokkiryhmistä määrättiin tarkasteluajana uuteen ajokieltoon. Tässäkin vuonna 2014 yhden kuukauden ajokieltoon määrätty olivat hieman varoituksen saaneita aktiivisempia. Ajokiellon kärsineistä 13% määrättiin tarkasteluajana uuteen ajokieltoon, ja varoituksen saaneista 9%.

Varoituksen saamisen jälkeen henkilöllä on vuoden pituinen koeaika, jona aikana yksikin liikenerikkomus johtaa ajokieltoon. Kuukauden ajokiellon kärsittyään henkilö voi syyllistyä kahteen liikenerikkomukseen ilman uutta ajokieltoa. Voisi kuvitella, että tämäkin osittain selittää sitä, miksi ajokieltoon määrättyt ovat saaneet tarkasteluajana enemmän sakkoja kuin varoituksen saaneet. Tarkasteluajana on kuitenkin verrattain lyhyt, josta suuri osa on voinut kulua varoituksen jälkeiseen koeaikaan. Toinen mahdollisesti vaikuttava seikka on se, että ajokiellon pituutta ja varoituksen käyttöä harkittaessa on otettava huomioon asianosaisen ajo-oikeuden tarve toimeentuloon ja välttämättömään liikkumiseen. Varoituksen saaneille ajo-oikeus on täten pitänyt olla välttämätön, ja heillä on ollut niin sanotusti enemmän menetettävää kuin vähemmän ajo-oikeutta tarvitsevilla.

Tutkimuksen perusteella vaikuttaa siltä, että varoituksen käyttäminen on ainakin Pirkanmaalla vuonna 2014 johtanut hyvään lopputulokseen siinä määrin, että varoituksen saaneiden keskuudessa on suhteellisesti enemmän rikkeettömästi ajaneita kuin ajokieltoon määrättyissä. Vaikuttaa kuitenkin siltä, että vaikka vanhimman ikäryhmän henkilöille annettiin varoituksia ajokieltoja enemmän, ei varoituksen käyttäminen ole tässä

ikäryhmässä vähentänyt muiden ikäryhmien tavoin uusiin rikkomuksiin syyllistymistä. Siihen, kannattaisiko varoitusta käyttää edellytysten täytyessä ajokiellon sijaan ennalta estävänä toimenpiteenä, ei tutkimus ole antanut selvää vastausta.

6 TUTKIMUKSEN LUOTETTAVUUS JA ONGELMAKOHDAT

Tutkimus tehtiin tarkastelemalla vuonna 2014 annettuja ajokieltopäätöksiä toistuvista liikenerikkomuksista. Niitä annettiin kaiken kaikkiaan 870 kappaletta, mikä on jo riittävä määrä tutkimuksen tekemiseen. Näistä ajokieltopäätöksistä tutkimuksen ulkopuolelle jätettiin sellaiset, johon asianosainen ei ole antanut omaa vastinetta, sekä sellaiset, joissa annettu ajokieltopäätös on ollut muuta kuin minimikestoinen tai varoitus. Tarkempaan tutkimukseen valikoitui tällä tavalla 390 ajokieltopäätöstä, mikä on noin 45% kaikista toistuvien rikkomusten ajokieltopäätöksistä. Määrällisesti tämä oli sellainen, että tutkimus kannatti ja oli mahdollista tehdä kokonaisotantana.

Tutkimuksessa otettiin huomioon tutkittavien henkilöiden sukupuoli ja ikä, mistä tehtiin tietynlaisia johtopäätöksiä. Tutkimuksessa ei kuitenkaan ole otettu huomioon tutkittavien asuinolosuhteita eikä -paikkoja. Myöskään tutkittavien työllisyystilannetta ei huomioitu millään tavalla. Varoituksen käyttämisessä on pitänyt ottaa huomioon henkilön ajo-oikeuden tarve toimeentuloon ja välttämättömään liikkumiseen. Voisi kuvitella, että maakuntien asukkaiden ajo-oikeuden tarve olisi suurempi, sillä julkisten kulkuneuvojen saatavuus on heikompaa kuin kaupunkilaisilla. Yksi ongelma kohta tutkimuksen luotettavuudessa on myös se, kuinka pitkä tarkastelujakso on ollut. Tämän tutkimuksen tarkastelujakso on ajokieltopäätöksen antamisajankohdasta riippuen kolmen vuoden molemmin puolin. Ajokieltopäätösten antamispäivät vaihtelevat vuoden 2014 alusta vuoden 2014 loppuun. Tarkastelujakso on siis ollut toisilla kuljettajilla maksimissaan vuoden lyhyempi kuin toisilla, eikä tätä vaihteluväliä otettu tutkimuksessa huomioon. Myöskään sitä seikkaa, millaisiin liikenerikkomuksiin tutkimuksen henkilöt ovat tarkasteluajankautena tai sitä ennen syyllistyneet tai millaiset vuosittaiset ajokilometrit heillä on, ei ole huomioitu.

Tutkimus perustuu lukumääriin, joiden luotettavuudessa ei ole ongelmaa. Luotettavana voidaan pitää myös sitä, mihin johtopäätöksiin tutkimuksessa on tultu. Syitä siihen, miksi esimerkiksi yli 60-vuotiaille on annettu varoituksia suhteessa enemmän kuin nuoremmille ikäryhmille voidaan vain arvailla, eikä se käy tästä tutkimuksesta ilmi. Samoin sitä, miksi

miesten osuus ajokieltopäätöksissä on selvästi naisia suurempi, ei tällä tutkimuksella voitu selvittää.

7 LÄHTEET

Hallituksen esitys 2010., Hallituksen esitys Eduskunnalle ajokorttilaiksi ja eräksi siihen liittyviksi laeiksi. HE 212/2010 Luettavissa:

<http://www.finlex.fi/fi/esitykset/he/2010/20100212>. Luettu 20.9.2017

Hallituksen esitys 2004. Hallituksen esitys Eduskunnalle laiksi tieliikennelain muuttamisesta. HE 104/2004. Luettavissa:

<http://www.finlex.fi/fi/esitykset/he/2004/20040104.pdf> Luettu 8.11.2017

Heikkilä, Tarja 2014: Tilastollinen tutkimus. Helsinki, Edita.

Kalenoja Hanna, Tiikkaja Hanne ja Kallberg Harri 2008: Henkilöauton ajo-oikeuden haltijat, AKE. Luettavissa:

<https://www.trafi.fi/filebank/a/1321969237/e3c713ca7483664d4ca4477be2b9aa94/1294-AKE1308Henkiloautonajooikeudenhaltijat.pdf>. Luettu 20.10.2017

Korkein hallinto-oikeus 2014, korkeimman hallinto-oikeuden ratkaisu 2014:95.

Luettavissa:<http://www.kho.fi/fi/index/paatoksia/vuosikirjapaatokset/vuosikirjapaatos/1401875578012.html>. Luettu 25.9.2017

Lappi-Seppälä, Tapio 2000: Rikosten seuraamukset, Sanoma Pro Oy

Liikenne- ja viestintäministeriö 2012. LVM:n julkaisu 3/2012

Liikenteen turvallisuusvirasto 2017. Luettavissa:

https://www.trafi.fi/tietoa_trafista/ajankohtaista/4845/3_7_miljoonalla_suomalaisella_ajokortti_-_yli_70-vuotiaiden_osuus_kasvussa, Luettu 18.10.2017

Melander, Sakari 2012: Ajokielto seuraamuksena, Edilex

Mäenpää, Olli 2016: Hallintolaki ja hyvän hallinnon takeet, Otavan kirjapaino Oy Kerava

Mäenpää, Olli 2013: Hallinto-oikeus – oikeuden perusteokset, Sanoma Pro Oy Helsinki

Poliisihallitus 2016: Ajokieltoon määrääminen ja varoituksen antaminen toistuvien liikenne rikosten ja -rikkomusten vuoksi POL-2016-1772

Sisä-Suomen poliisilaitos 2014: Ajokieltopäätösten prosessi

Sisä-Suomen poliisilaitos 2014: Lupapalvelulinjan sisäinen toimintamääräys ajokieltoasioissa 01/14

Tilastokeskus 2017: Väestörakenne. Luettavissa:

http://www.tilastokeskus.fi/tup/suoluk/suoluk_vaesto.html Luettu 20.10.2017

Valtioneuvosto 2002. Ajokielto työryhmän mietintö. Luettavissa:

https://julkaisut.valtioneuvosto.fi/bitstream/handle/10024/78485/1_50_2002.pdf?sequence=1 Luettu 19.10.2017