

# Tutkanpaljastimien yleisyys Suomessa

Tuomo Seppä

11/2023

# TIIVISTELMÄ

**Tuomo Seppä:** Tutkanpaljastimien yleisyys Suomessa

**Opinnäytetyön muoto:** tutkimuksellinen

**Julkisuusaste:** Julkinen

**Ohjaaja:** Jari Hakala, Pasi Kotro

**Tutkinto:** poliisi (mAMK)

---

Tässä opinnäytetyössä käsitellään tutkanpaljastimien yleisyyttä suomessa ja sitä, miten se on muuttunut kymmenen vuoden ajanjaksolla. Opinnäytetyö on toteutettu kvantitatiivisena tutkimuksena käyttäen hyväksi poliisin julkisesta tilastojärjestelmästä saatuja tietoja. Opinnäytetyössä käsitellään myös tutkapaljastimien kieltävää lainsäädäntöä sekä sen tuomia oikeuksia poliisitoimintaan.

Opinnäytetyön aihe valikoitui lähinnä sen vuoksi, että aiheesta ei ole aiemmin tehty minkäänlaista tutkimusta. Poliisityössä tutkanpaljastimiin liittyvä informaatio on välittynyt vain suullisena tietona konstaapelilta toiselle, eikä kenelläkään ole tarkkaa käsitystä siitä, onko rikkomusten määrä laskeut tai noussut. Poliisien käsitys tutkanpaljastimien levinneisyydestä on ollut pitkälti omakohtaisen kokemuksen tuomaa tuntumaa, eikä faktapohjaista tietoa.

Opinnäytetyössä tutkanpaljastimien määrän muutosta tarkastellaan taulukoilla kahden tarkastelujakson aikana koko valtakunnallisesti sekä poliisilaitoksittain. Tarkastelujaksot 2006-2011 ja 2018-2023 valikoituivat siitä syystä, ettei näiden välissä olevien vuosien aikana olleet raskaan liikenteen ajo- ja lepoaikamanipulaatiot vaikuttaisi tuloksiin merkittävästi.

---

**Sivumäärä:** 35

**Tarkastuskuukausi ja vuosi:** 11/2023

**Avainsanat:** liikenne, liikenteenvalvonta, tutkanpaljastin, vaativa ajotapavalvonta

# ABSTRACT

**Tuomo Seppä:** Prevalence of radar detectors in Finland

**Type of thesis:** *Research-based thesis*

**Publicity:** Public

**Supervisor:** Jari Hakala, Pasi Kotro

**Degree:** Bachelor of police services

---

This thesis addresses the prevalence of radar detectors in Finland and how it has changed over a ten-year period. The thesis is conducted as a quantitative study using data obtained from the public police statistics system. The thesis also discusses the legislation prohibiting radar detectors and the rights it confers on police activities.

The topic of the thesis was primarily chosen because no prior research has been conducted on the subject. In police work, information related to radar detectors has been passed down through oral communication from one constable to another, and no one has had an accurate understanding of whether the number of violations has decreased or increased. Police officers' perception of the prevalence of radar detectors has largely been based on personal experience, without factual information.

The thesis examines changes in the number of radar detectors in two study periods nationwide as well as by police departments. The study periods of 2006-2011 and 2018-2023 were chosen because the years in between did not have significant effects on the results due to manipulation of driving and rest times for heavy traffic.

---

**Pages:** 35

**Month and year of review:** 11/2023

**Keywords:** traffic, traffic surveillance, radar detector, demanding surveillance of driving behaviour

# SISÄLLYS

1 JOHDANTO .....	6
1.1 Tutkimuskysymykset .....	6
1.2 Tutkimusmenetelmä .....	7
2 TIETOPERUSTA .....	7
2.1 Mikä tutka on? .....	7
2.2 Mikä tutkanpaljastin on? .....	8
3 LAKIPERUSTA .....	9
3.1 Ensimmäinen tutkanpaljastimien kieltävä laki .....	9
3.2 Lain sääntely nykyään .....	10
3.3 Rangaistukset .....	11
3.4 Toimivaltaiset viranomaiset .....	11
3.5 Pakkokeinot .....	11
3.5.1 Etsintä .....	12
3.5.2 Henkilöntarkastus .....	13
3.5.3 Menettämiskaava .....	15
4 MISTÄ TUTKANPALJASTIMIA VOI SAADA SUOMEEN .....	16
4.1 Tutkanpaljastimien tilanne ulkomailla .....	16
4.2 Internet .....	16
5 TUTKANPALJASTIMIEN ESIINTYVYYS SUOMESSA .....	17
5.1 Paljastinlaiterikkomuksen määrittely tuloksissa .....	17
5.2 Oheisrikokset .....	18
5.3 Tulosten kerääminen .....	18
5.4 Tulokset .....	18
6 ONKO PALJASTINLAITERIKKOMUSTEN MÄÄRÄ MUUTTUNUT TARKASTELUJAKSOJEN VÄLILLÄ? .....	19
6.1 Tarkastelujakso vuodet 2006 - 2011 .....	19
6.2 Tarkastelujakso vuodet 2018-2023 .....	20
6.3 Tulosten vertailu .....	21

7 MISSÄ PÄIN SUOMEA TUTKANPALJASTIMIA TAVATAAN? .....	22
7.1 Paljastinlaiterikkomukset poliisilaitoksittain 2006-2011 .....	22
7.2 Paljastinlaiterikkomukset maantieteellisesti 2018-2023 .....	25
7.3 Maantieteellinen vertailu .....	27
8 MINKÄLAISIA TUTKANPALJASTIMIA SUOMESSA TAVATAAN .....	30
8.1 Genevo MAX .....	30
8.2 Uniden R3.....	31
9 PALJASTINLAITERIKOSTEN TORJUNTA .....	31
9.1 Koulutus .....	32
9.2 Taktiikka.....	33
LÄHTEET .....	34

# 1 JOHDANTO

Teen päätyökseni liikennevalvontaa osana liikennevalvontaryhmää Itä-Uudenmaan poliisilaitoksen liikennesektorilla. Päätoimenkuvanani on suorittaa vaativaa ajotapavalvontaa siihen tarkoitettulla erikoiskalustolla sekä kesäisin toimin moottoripyöräpoliisina. Kesäisin käytän pääsääntöisesti työvälineenä siviilimallista moottoripyörää, jolla teen ajotapavalvontaa.

Olen vuosien varrella havainnut ja omakohtaisesti kokenut, että tutkanpaljastimien käyttö on kasvanut vuosittain todella runsaasti verrattuna esimerkiksi kymmenen vuoden takaiseen aikaan, kun aloitin poliisiuraani. Olen itse kehittänyt itseäni tutkanpaljastimien valvonnan saralla ja saanut sillä hyviä tuloksia. Kun olen yrittänyt etsiä ja kysellä kollegoilta neuvoa ja kokemuksia niin vastaukset ovat olleet hyvin laidasta laitaan, eikä monikaan poliisi ole ollut asiasta perillä. Tästä johtuen tiedon, saatikka kirjoitetun tiedon, saaminen omassa poliisiorganisaatiossa aiheesta on ollut hyvin vähäistä. Käytännössä tietoa on siirtynyt vain hyvin harvoilta ja valituilta henkilöiltä toiselle ja asiaan perehtyminen on ollut hyvin pienen piirin sisällä.

Perehdyn opinnäytetyössäni tutkanpaljastimien maailmaan julkisia lähteitä käyttäen, sekä hyödynnän mahdollisia poliisin rekistereitä viime vuosien ajalta, mikä on paljastinlaiterikkomusten tilanne Suomessa ja onko se muuttunut.

Aiheesta voisi tehdä erittäin monimuotoisen ja helposti jopa salatun työn, mutta tarkoitukseni on pitäytyä julkisessa materiaalissa, josta saadaan käsitys tutkanpaljastimista ja paljastinlaiterikkomuksista. Aiheeseen voi perehtyä jokainen ajotapavalvonnasta ja liikennepoliisin työstä kiinnostunut henkilö. Toivottavasti opinnäytetyö innostaa jotain konstaapelia perehtymään tähän liikennevalvonnan erikoismuotoon.

## 1.1 Tutkimuskysymykset

Opinnäytetyön keskeisimpiä kysymyksiä ovat:

1. Tutkanpaljastimen kieltävä lainsäädäntö ja sen muutokset.
2. Miten paljastinlaiterikkomusten määrä on muuttunut viime vuosina?
3. Missä päin Suomea tutkanpaljastimia tavataan?
4. Minkälaisia tutkanpaljastimia Suomessa on tavattu?

Kysymysasettelun perusteella opinnäytetyössä käydään läpi lainsäädäntöä ja onko siinä tapahtunut muutoksia sen ensimmäisestä säätöhetkestä tähän päivään. Opinnäytetyössä käydään myös tilastojen perusteella läpi, onko paljastinlaiterikkomusten määrä muuttunut viime vuosina. Tämän lisäksi etsitään vastauksia kysymykseen, korostuuko jokin maantieteellinen alue paljastinlaiterikkomuksissa. Opinnäytetyön lopussa käydään läpi muutama tutkanpaljastinmalli mitä poliisin valvonnassa on tullut vastaan.

## **1.2 Tutkimusmenetelmä**

Tässä opinnäytetyössä aion käyttää kvantitatiivista eli määrällistä tutkimusmenetelmää. Määrällinen menetelmä sopii tämänkaltaiseen tutkimukseen parhaiten. Aiheesta olisi monella konstaapelilla varmasti omakohtaista kokemusta ja kerrottavaa, mutta kuten Alasuutari mainitsee kirjassaan *Laadullinen tutkimus*, empiiristen havaintojen yleinen kiinnostavuus ei kuitenkaan vielä tee niiden keräämisestä tutkimusta (Alasuutari 1999, 78).

Määrällinen tutkimusmenetelmä sopii tähän opinnäytetyöhön lähinnä sen vuoksi, että tilastojen perusteella paljastinlaiterikkomusten muutoksen voi todentaa helpoiten.

Määrällisessä tutkimuksessa opinnäytetyöhön kerätystä aineistoa analysoin tilastotieteen keinoin, minkä pohjalta voin tehdä tarvittaessa johtopäätöksiä sekä pohdintaa aiheesta, mitkä voisivat olla muutoksien syinä. (Hirsijärvi 2007, 134–139.)

## **2 TIETOPERUSTA**

Tässä kappaleessa kerrotaan lyhyesti mikä on Suomen poliisin käyttämä nopeusvalvontatutka ja miten se toimii. Tämän lisäksi kerrotaan mikä on itse tutkanpaljastin ja sen toimintaperiaatteesta lyhyesti.

### **2.1 Mikä tutka on?**

Tutkia käytetään moneen eri tarkoitukseen. On merenkäyttöön, ilmailuun, sotilaskäyttöön, säähän, autoiluun, sekä tässä yhteydessä tarkasteltavaan nopeudenvilvontaan suunniteltuja tutkia. Tutkien toimivuus perustuu ns. dopplerin ilmiöön. Dopplerin ilmiö liittyy liikkuvan auton heijastamien kiihtyvien tai hidastuvien ääniaaltojen taajuuden muutokseen. (Poliisimuseo 2007.)

Poliisilla on ollut käytössä vuosien saatossa erilaisia liikennevalvontavälineitä. Tutkalla tapahtuvaa valvontaa on suomessa tapahtunut jo vuodesta 1958, jolloin Liikkuva poliisi sai ensimmäisen tutkansa (Poliisimuseo 2007).

Tuoreimman saatavilla olevan tiedon mukaan poliisilla on käytössään yhden valmistajan tutkia, joista on erilaisia variaatioita. Ominaisuuksiltaan tutka voi olla tarkoitettu paikallaan käytettäväksi tai liikkeestä mittaamiseen tarkoitettu ajoneuvoihin asennettava nopeudenvälvontatutka. Iita-Sanomien 31.1.2016 julkaistun artikkelin videon mukaan Suomen poliisin käytössä olevat tutkat ovat Stalker-merkkisiä tutkia. (Karjalainen 2016)

Stalker-tutkien suomen maahantuojana toimii Sarco Oy niminen yritys. Yrityksen internetsivujen mukaan poliisikäyttöön suunnitellut liikennevalvontatutkat toimivat KA- taajuusalueella (34,7 GHz). (Sarco electronics, luettu 23.10.2023)

Tutkan käyttämä taajuus on se yksittäinen asia mihin tutkanpaljastimet pyrkivät reagoimaan, koska tutkan lähettämä säteily on ainoa indikaattori, joka tutkasta lähtee ulospäin.

## 2.2 Mikä tutkanpaljastin on?

Kuten mainittu, poliisin tutkat toimivat KA-taajuusalueella. Radiotaajuudet on jaettu erilaisiin taajuusalueisiin, jotka on nimetty kirjaimilla tai kirjainlyhenteillä. KA-taajuusalue on vain yksi näistä alueista. Tutkanpaljastimista itsessään on hyvin niukasti, jos ollenkaan saatavissa mitään faktatietoa julkisista lähteistä. Jonkin verran löytyy keskustelufoorumeilla käytävää keskustelua tutkanpaljastimista ja niiden käytöstä, mutta niihinkin keskusteluihin tulisi suhtautua varauksella. Seuraava on suora lainaus Wikipediasta, jossa asia on tiivistetty hyvin lyhyesti.

*"Tutkanpaljastin havaitsee poliisin nopeusvalvontatutkan sähkömagneettisen säteilyn ja hälyttää siitä esimerkiksi merkkiäänellä ja -valolla. Tutkanpaljastin voi havaita X-, K-, Ka- ja Ku-taajuuksia käyttävät tutkat. Joissain malleissa on myös tunnistin, joka havaitsee laserilla tehtävät nopeuden mittaukset.*

*Suomessa poliisi käyttää ainoastaan Ka-taajuudella toimivia Stalker-tutkia kiinteästi asennettuna tavallisissa poliisiautoissa ja moottoripyörissä sekä saman valmistajan käsitutkia nopeusratsioissa. Tämän lisäksi käytössä on K-taajuudella toimivia Multanova-tutkia kamerapakettiautoissa.*

*Joissain tutkanpaljastimissa on myös GPS-ominaisuus, jolloin siihen voidaan tallentaa esimerkiksi nopeusvalvontakameroiden sijainnit, joita lähestyttäessä tutkanpaljastin hälyttää." (Wikipedia, luettu 23.10.2023.)*

Eli ytimekkäämmin ilmaistuna tutkanpaljastimen sisällä oleva elektroniikka tunnistaa poliisin käyttämän tutkan lähettämän taajuuden tai laser mittarin lähettämän lasersäteen sekä ilmaisee tämän



merkkiäänellä ja/tai valolla. Samoin kuin radiovastaanotinkin tunnistaa radiotaajuuden ja reagoi siihen. Normaalit Suomessa toimivat radiokanavat toimivat FM-taajuusalueella 88 -108 MHz (Zhang, luettu 23.10.2023), kun taas Wikipedian artikkelissa mainitut X-, K-, Ka- ja Ku-taajuudet toimivat 8-40 GHz alueella. Pääsääntöinen ero näillä on se, että Mhz taajuudet ovat pidempikantoisia ja GHz taajuuden hyvinkin lyhytkantoisia. (Wikipedia, luettu 23.10.2023.)

### 3 LAKIPERUSTA

Tässä kappaleessa käydään läpi tutkanpaljastimien kieltävää lakia ja sen kehitystä. Ensimmäinen laki tutkanpaljastimien kieltämisestä on säädetty jo vuonna 1985 ja tämän jälkeen lakia on muutettu aikaansa vastaavaksi.

#### 3.1 Ensimmäinen tutkanpaljastimien kieltävä laki

Tutkanpaljastimien osalta suomalaisessa lainsäädännössä on laadittu erityislaki jo vuonna 1985. 1.10.1985 tuli voimaan laki nopeusvalvontaa vaikeuttavien laitteiden kieltämisestä 733/1985.

Tämän lain 1 § kuuluu seuraavasti:

*"Tätä lakia sovelletaan tutkanpaljastimeen ja laitteeseen, jonka tarkoituksena on häiritä tieliikenteen nopeusvalvontatutkan toimintaa.*

*Tutkanpaljastimella tarkoitetaan tässä laissa laitetta, joka on tarkoitettu tai jota käytetään tieliikenteen nopeusvalvontatutkan ilmaisemiseen tai paljastamiseen."*

Tätä tutkanpaljastimia koskevaa erityislakia on muutettu kerran 1.8.1998, jonka jälkeen lain nimeksi tuli laki liikennevalvontaa vaikeuttavien laitteiden kieltämisestä 24.7.1998/546. Tämän lain ensimmäinen pykälä on määritelmäsäännös, jonka mukaan

*"Tässä laissa paljastinlaitteella tarkoitetaan laitetta, joka on tarkoitettu tai jota käytetään tieliikenteen valvontalaitteen paljastamiseen tai toiminnan häiritsemiseen."*

Tämä sanamuoto toi rangaistavaksi nopeusvalvontaa vaikeuttavien tutkanpaljastimien lisäksi myös muut liikenteenvalvontaa vaikeuttavat välineet. Lähinnä tämä tarkoittaa raskaan liikenteen ajo- ja lepoaikojen manipulaatiossa käytettyjä magneetteja. Tässä opinnäytetyössä ei kuitenkaan keski-tytä näihin muihin laitteisiin tai välineisiin.

Kun tämä tutkanpaljastimet kieltävä laki tuli voimaan 1985, asiasta uutisoitiin televisiuutisia myöden. 30.9.1985 esitetyssä MTV3 uutislähetyksessä kerrottiin, että tutkanpaljastimen käyttämisestä

seuraa 20 päiväsakkoa, mutta poliisi ei kuitenkaan aio pitää erillisiä tutkanpaljastinratsioita, vaan sanoo tutkivansa autot tavanomaisen liikennevalvonnan yhteydessä. Uutisessa oli haastateltu silloista Liikkuvan Poliisin Lääninosaston päällikköä Sven-Olof Hasselia, jonka mukaan lain tavoitteena on liikenneturvallisuuden parantaminen. (MTV.fi 1985.)

### 3.2 Lain sääntely nykyään

Kirjoitushetkellä voimassa olevan laki liikennevalvontaa vaikeuttavien laitteiden kieltämisestä (24.7.1998/546) 2 § mukaan määritellään tarkemmin mikä on rangaistavaa paljastinlaitteiden osalta. 2 § kuuluu seuraavasti.

*"2 § Paljastinlaitteen käyttö, hallussapito ja luovuttaminen*

*Paljastinlaitetta ei saa käyttää eikä pitää hallussa moottorikäyttöisessä ajoneuvossa tai sen perävaunussa, joka on yleiselle liikenteelle tarkoitettu tai yleiseen liikenteeseen käytetyllä alueella.*

*Paljastinlaitteen maahantuonti ja valmistus levittämistarkoituksessa, pitäminen kaupan, myyminen, muu luovuttaminen, huoltaminen, korjaaminen sekä asentaminen moottorikäyttöiseen ajoneuvoon tai sen perävaunuun on kielletty."*

Tämä pykälän 1 momentti määrittelee mikä on rangaistavaa liittyen tieliikenteeseen. Rangaistavaa on käyttää kyseistä laitetta moottorikäyttöisessä ajoneuvossa tai sen perävaunussa. Tämän lisäksi pelkkä hallussapito kyseisessä ajoneuvossa tai perävaunussa on myös rangaistavaa. Tämä tarkoittaa toisin sanoen sitä, että myös auton matkustajana voit syyllistyä paljastinlaiterikkomukseen pitämällä kyseistä laitetta hallussasi. Momentissa rajataan rangaistavuuden ulkopuolelle alueet, jotka ovat yleiselle liikenteelle tarkoitettun tai käytetyn alueen ulkopuolella, näitä ovat mm. maasto sekä rajoitetun kulun alueet. Tässä yhteydessä täytyy huomioida, että esimerkiksi moottorikelkalla voidaan ajaa maastossa maanomistajan luvalla, mutta moottorikelkkailureitti luetaan taasen tiealueeksi.

Moottorikäyttöinen ajoneuvo rajaa määritelmänä ulkopuolelle polkupyörät ja muut jalankulkua avustavat kulkuneuvot, vaikka niissä sähkömoottori olisikin, mikäli ajoneuvon luokitus ei muutu.

Tämän lisäksi rangaistavaksi on määritetty maahantuonti ja valmistus levittämistarkoituksessa. Tämä määrittely on aika yksiselitteistä. Mutta erikoista on se, että välittämistarkoituksessa et saa tuoda maahan tai valmistaa paljastinlaitetta, mutta omaan käyttöösi saat. Toisaalta et saa pitää sitä kuitenkaan moottorikäyttöisessä ajoneuvossa.

Pitäminen kaupan, myyminen, muu luovuttaminen, huoltaminen, korjaaminen sekä asentaminen on säännelty rangaistavaksi.

Pelkkä tutkanpaljastimen pitäminen kotona ei siis ole rangaistavaa.

### 3.3 Rangaistukset

Laki liikennevalvontaa vaikeuttavien laitteiden kieltämisestä (546/1998) 3 §:ssä on määritetty rangaistukset tämän lain perusteella. Kyseistä lakia rikkomalla syyllistyy *paljastinlaiterikkomukseen*. 3 § kuuluu seuraavanlaisesti

*"Joka tämän lain vastaisesti*

*1) käyttää tai pitää hallussaan paljastinlaitetta;*

*2) levittämistarkoituksessa tuo maahan tai valmistaa; tai*

*3) pitää kaupan, myy, muuten luovuttaa tai asentaa paljastinlaitteen moottorikäyttöiseen ajoneuvoon tai sen perävaunuun,*

*on tuomittava paljastinlaiterikkomuksesta sakkoon."*

Eli seuraus paljastinlaiterikkomuksesta on pelkästään sakkoa ja poliisi voi tällaisen rikkomuksen käsitellä paikan päällä sakkomenettelyssä, mikäli epäilty ei halua asiaa käsitellä käräjäoikeudessa suullisessa käsittelyssä. Koska rikkomuksesta voi seurata enintään sakkoa, tämä rangaistusasteikko lähtökohtaisesti ei anna poliisille oikeutta käyttää pakkokeinoja rikkomusta epäiltäessä.

### 3.4 Toimivaltaiset viranomaiset

Laki liikennevalvontaa vaikeuttavien laitteiden kieltämisestä (546/1998) 6 § mukaan Poliisi, tullilaitos ja rajavartiolaitos valvovat tämän lain noudattamista. Poliisi valvoo lähinnä tieliikenteessä tapahtuvia rikkomuksia, tulli lähinnä laiton maahantuontia ja kauppaa sekä rajavartiolaitos Suomen rajoilla tapahtuvia rikkomuksia.

### 3.5 Pakkokeinot

Pakkokeinolain (806/2011) 8 luvun 2 §:ssä säädetään kotietsinnän edellytyksistä. Kyseisen pykälän 1 momentti kuuluu seuraavasti

*"Yleinen tai erityinen kotietsintä saadaan toimittaa rikoksesta epäillyn hallinnassa olevassa paikassa, jos:*

*1) on syytä epäillä, että on tehty rikos, josta säädetty ankarin rangaistus on vähintään kuusi kuukautta vankeutta, tai jos selvittävänä ovat yhteisösakon tuomitsemiseen liittyvät seikat;*

*2) etsinnässä voidaan olettaa löytyvän tutkittavana olevaan rikokseen liittyvä:*

*a) 7 luvun 1 §:n 1 tai 2 momentissa tarkoitettu takavarikoitava esine, omaisuus, asiakirja tai tieto;*

*b) 7 luvun 2 §:n nojalla jäljennettävä asiakirja;*

*c) vakuustakavarikkoon määrättävä omaisuus; tai*

*d) seikka, jolla voi olla merkitystä rikoksen selvittämisessä."*

Pakkokeinolaki siis velvoittaa kotietsinnän edellytykseksi, että epäillyn rikoksen vähimmäisrangaistus on kuusi kuukautta vankeutta. Tällaisia liikenne rikoksia ovat mm. liikenneturvallisuuden vaarantaminen ja kulkuneuvon kuljettaminen oikeudetta. Paljastinlaiterikkomuksessa rangaistusasteikko on kuitenkin vain sakkoa, ja pelkästään sillä perusteella etsintää ei voida tehdä.

Tämän lisäksi etsinnän edellytyksenä on, että siinä voidaan olettaa löytyvän tutkittavana olevaan rikokseen liittyvä, tässä tapauksessa d) kohdan, seikka, jolla voi olla merkitystä rikoksen selvittämisessä.

Seuraavissa kappaleissa kuitenkin avataan mitä mahdollisuuksia laki liikennevalvontaa vaikeuttavien laitteiden kieltämisestä (546/1998) tuo etsintään.

### **3.5.1 Etsintä**

Kuten edellä mainittiin niin pakkokeinolain mukaan paljastinlaiterikkomuksen rangaistusasteikko ei ole tarpeeksi suuri, jotta pakkokeinolain mukaan rikoksen yhteydessä sitä voitaisiin käyttää. Kuitenkin laki liikennevalvontaa vaikeuttavien laitteiden kieltämisestä (546/1998) 7 § 1 momentissa sanotaan seuraavaa,

*"Jos on todennäköisiä perusteita epäillä, että on tehty 3 §:n 1 kohdassa tarkoitettu paljastinlaiterikkomus, voidaan toimittaa pakkokeinolaissa (806/2011) tarkoitettu yleinen kotietsintä tai paikanetsintä moottorikäyttöisessä ajoneuvossa tai sen perävaunussa paljastinlaitteen löytämiseksi sen estämättä, mitä pakkokeinolain 8 luvun 2 §:n 1 momentissa ja 4 §:ssä säädetään."*

Tämä tarkoittaa sitä, että vaikka pakkokeinolaki ei sellaisenaan tuo etsinnälle oikeutusta, mutta tämän erityislain perusteella siitä voidaan poiketa, mikäli on todennäköistä perusteita epäillä paljastinlaiterikkomusta. Todennäköisin syin epäily tarkoittaa sitä, että on todennäköisempää epäilyn osoittautuminen oikeaksi kuin vääräksi (laki24.fi, Luettu 23.10.2023). Hallituksen esityksen mukaan tämä todennäköisyyskynnys ylittyy, kun on todennäköisempää, että epäilty henkilö on tehnyt rikoksen kuin että hän ei ole tehnyt sitä. Matemaattisesti todennäköisyyden tulee siis olla yli 50 prosenttia (Eriksson 2018, 13). Tässä epäilyn aste on asetettu jo aika korkealle. Tällöin täytyy olla jo perustellut syyt epäillä paljastinlaiterikkomusta eikä pelkkä aavistus tutkanpaljastimesta siis riitä etsinnän tekemiseen. Mainitussa momentissa puhutaan etsinnästä moottorikäyttöiseen ajoneuvoon tai sen perävaunuun, tämä yleensä koskee vain, kun paljastinlaitetta käytetään tai sitä pidetään hallussa.

Mikäli etsintää tarvitsee tehdä johonkin muuhun paikkaan, kuin ajoneuvoon, eli on todennäköistä syytä epäillä paikkaa käytettävän esimerkiksi paljastinlaitteen maahantuontivarastona tai muulla tavoin laissa kiellettyyn tarkoitukseen, voidaan kotietsintä tai paikanetsintä tehdä 7 § 2 momentin perusteella, joka kuuluu seuraavasti,

*"Yleinen kotietsintä tai paikanetsintä voidaan toimittaa vastaavasti myös rakennuksessa, huoneessa tai suljetussa säilytyspaikassa, jos on todennäköisiä perusteita epäillä, että sitä käytetään paljastinlaitteen maahantuontivarastona taikka valmistus-, kaupanpito-, myynti-, luovutus-, huolto-, korjaus- tai asennuspaikkana."*

### **3.5.2 Henkilöntarkastus**

Nyt olemme todenneet, että laki liikennevalvontaa vaikeuttavien laitteiden kieltämisestä (546/1998) suo meille oikeuden tehdä etsintä perusteiden täytyessä. Joskus kuitenkin käy niin, että etsinnästä huolimatta paljastinta ei löydy mutta epäily tutkanpaljastimesta on silti olemassa. Loogisesti ajateltuna, jos pakkokeinolain perusteella etsintään vaaditaan maksimirangaistuksen olevan vähintään puoli vuotta vankeutta niin henkilöntarkastuksen voisi ajatella olevan saman verran tai enemmän. Pakkokeinolain (806/2011) 8 luvun 30 § 1 momentin 1. kohdan mukaan henkilöön kohdistuva etsinnästä henkilöntarkastus on määritelty seuraavasti

*"Henkilöntarkastus sen tutkimiseksi, mitä tarkastettavalla on vaatteissaan tai muuten yllään taikka mukanaan olevissa tavaroissa."*

Tämän lisäksi saman luvun 31 § määritetään tarkemmin henkilöntarkastuksesta seuraavasti

*"Henkilöntarkastus esineen, omaisuuden, asiakirjan, tiedon tai seikan löytämiseksi saadaan tehdä 2 §:n 1 momentin 2 kohdassa säädetyin edellytyksin sille, jota on syytä epäillä:*

- 1) rikoksesta, josta säädetty ankarin rangaistus on vähintään kuusi kuukautta vankeutta;*
- 2) lievästä pahoinpitelystä;*
- 3) näpistyksestä, lievästä kavalluksesta, lievästä luvattomasta käytöstä, lievästä moottorikulkuneuvon käyttövarkaudesta, murtovälineen hallussapidosta, lievästä alkoholirikoksesta;*
- 4) lievästä vahingonteosta; tai*
- 5) lievästä petoksesta."*

Eli kyseisessä pykälässä kerrotaan samat edellytykset henkilötarkastuksen tekemiselle, kuin etsintäpykälässä. Tämän lisäksi rangaistuksen vaatimus on aivan sama kuin etsinnän kohdalla, eli vähintään puoli vuotta vankeutta. Pakkokeinolain 31 §:ssä on lueteltu muutamia poikkeuksia tästä ankarimman rangaistuksen vaatimuksesta, mutta siihen ei ole listattu erikseen paljastinlaiterikkomusta.

Laki liikennevalvontaa vaikeuttavien laitteiden kieltämisestä (546/1998) 8 § määrittelee henkilöntarkastuksesta seuraavaa:

*"Jos on erittäin todennäköisiä perusteita epäillä, että on tehty 3 §:n 1 kohdassa tarkoitettu paljastinlaiterikkomus, voidaan toimittaa pakkokeinolaissa tarkoitettu henkilöntarkastus moottorikäyttöisen ajoneuvon kuljettajalle ja matkustajalle sen estämättä, mitä pakkokeinolain 8 luvun 31 §:n 1 momentissa säädetään."*

Tämä säännös siis määrittelee, että henkilöntarkastuskin on mahdollinen paljastinlaiterikkomuksessa. Pykälän mukaan henkilöntarkastuksen suorittamiseen tarvitaan erittäin todennäköisiä perusteita. Eriksson kirjoittaa pro gradu -työssään Vapauteen kohdistuvat pakkokeinot seuraavaa, "Hallituksen esityksen mukaan "erittäin pätevin perustein voidaan olettaa" -astetta käytetään, kun kyse on pakkokeinoista, jotka kohdistuvat muuhun kuin rikoksesta epäiltyyn. Kyse voi myös olla kotietsintään ja henkilötarkastuksiin liittyvistä toimenpiteistä. Todennäköisyysasteen mukaan suoritettavan toimenpiteen tulee olla sellainen, että erittäin pätevin perustein se tulee olemaan tuloksellinen". (Eriksson 2018, 14). Tällä perusteella voidaan jo olettaa tuloksen olevan varmaa. Yleensä paljastinlaiterikkomuksissa henkilöntarkastukseen siirrytään vasta kun paikanetsinnässä ei ole saatu tulosta, mutta etsinnän tekijöillä on kuitenkin olemassa vahvaa näyttöä paljastinlaitteesta.

Verkkojulkaisu Viranomaisuutiset on julkaissut 17.6.2023 artikkelin Länsi-Uudenmaan poliisin aikaansaannoksista. Artikkelin mukaan poliisi oli havainnut liikenteessä tutkanpaljastimen ja lopulta

oli selvinnyt niin, että tutkanpaljastin oli löytynyt auton matkustajana olleen lapsen vaatteista, jonne auton kuljettajana ollut isä oli sen piilottanut (Viranomaisuutiset.fi 2023).

Tämä osoittaa sen, että kun on riittävät perusteet tehdä, vaikka henkilöntarkastus, se tehdään ja tutkanpaljastin voi löytyä erikoisestakin paikasta, eikä läheskään aina kuljettajan hallusta. Jos oletetaan, että moottorikäyttöisen ajoneuvon kuljettaja syyllistyy paljastinlaiterikkomukseen yleensä käyttämällä tutkanpaljastinta ajoneuvossa, mutta mikäli tutkanpaljastin löytyykin jonkun matkustajan hallusta, hänhän syyllistyy samalla itsekin paljastinlaiterikkomukseen pitämällä sitä hallussa moottorikäyttöisessä ajoneuvossa. Tällaisessa tilanteessa molemmat, sekä kuljettajan että matkustajan toiminta voidaan käsitellä sakkomenettelyssä.

Mikäli verkkoartikkelin kaltaisessa tilanteessa hallussapitäjä onkin alle 15-vuotias, eikä rikosoikeudellisesti vastuussa, tulisi tapauskohtaisesti harkita rangaistusta määritettäessä, tulisiko tällainen menettely katsoa enemmän moitittavaksi kuin perusmuotoinen. Tämän lisäksi, jos katsotaan, että alle 15-vuotias on syyllistynyt rikolliseen tekoon, asiasta tehdään lastensuojeluilmoitus lastensuojelulaki (417/2007) 5 luvun 25 § perusteella. Lastensuojeluilmoituksen johdosta myös huoltajaa tul- laan kuulemaan asiasta ja lastensuojelu tekee omat tarvittavat toimenpiteensä.

### 3.5.3 Menettämisvaatimus

Laki liikennevalvontaa vaikeuttavien laitteiden kieltämisestä (546/1998) 9 § määrittelee virkamiehen toimivaltaa. Lain 6 § pykälän mukaan poliisi, tullilaitos ja rajavartiolaitos valvovat tämän lain noudattamista. 9 §:ssä sanotaan seuraavasti:

*"Poliisimiehellä, tullimiehellä ja rajavartiomiehellä virkatehtävässään on oikeus ottaa paljastinlaite pois moottorikäyttöisestä ajoneuvosta tai sen perävaunusta. Jos laitetta ei voi ottaa pois, ajoneuvon tai sen perävaunun käyttäminen on estettävä niin kuin tieliikenne- laissa (267/1981) säädetään."*

Käytännössä tämä tarkoittaa sitä, että tehtävään oikeutettu virkamies voi ottaa paljastinlaitteen pois ajoneuvosta. Pidättämiseen oikeutettu virkamies päättää laitteen hävittämisestä. Pykälä kuitenkin antaa poliisille oikeuden tarvittaessa estää ajoneuvon käyttäminen liikenteessä, mikäli laitetta ei voida ottaa pois. Tämä tarkoittaa käytännössä rekisterikilpien poisottamista ja sitä kautta ajoneuvon käyttämisen estämistä. On olemassa tapauksia, jossa ajoneuvo on myös takavarikoitu paljastinlaitteen poisottamista varten.

## 4 MISTÄ TUTKANPALJASTIMIA VOI SAADA SUOMEEN

Tässä kappaleessa käydään hyvin lyhyesti tutkanpaljastimien saatavuutta ja tilannetta ulkomailla.

### 4.1 Tutkanpaljastimien tilanne ulkomailla

Moottori.fi artikkelin mukaan Euroopassa Alankomaissa, Albaniassa, Belgiassa, Bosnia ja Hertsegovinassa, Bulgariassa, Espanjassa, Irlannissa, Islannissa, Iso-Britanniassa, Italiassa, Itävallassa, Kreikassa, Kroatiaassa, Latviassa, Liettuassa, Luxemburgissa, Makedoniassa, Norjassa, Portugalissa, Puolassa, Ranskassa, Ruotsissa, Saksassa, Serbiassa, Slovakiassa ja Sloveniassa tutkanpaljastimet ovat kiellettyjä. (Jokela 2017)

Ylen 6.9.2016 julkaistun artikkelin mukaan Suomen itärajan matkailuliikenteessä on takavarikoitu runsaasti tutkanpaljastimia, koska Venäjällä tutkanpaljastin on sallittu laite. (Laine 2016)

Toisen sivuston mukaan taas Amerikan Yhdysvalloissa on sallittua käyttää tutkanpaljastinta kaikissa osavaltioissa paitsi Mississipissä ja Virginiassa. Tämän lisäksi se on kielletty Yhdysvaltojen pääkaupunkina toimivalla itsehallintoalueella Washington D.C.:ssa. (States where radar detectors are illegal, Luettu 23.10.2023)

Internetistä löytyvien tietojen perusteella Euroopassa tutkanpaljastimet ovat pääsääntöisesti kiellettyjä. Moottori.fi lehden tekemässä listauksessa ei ollut kuitenkaan lueteltu kaikkia Euroopan maita, joten listauksen perusteella ei voida vetää tarkkoja päätelmiä. Mutta maailmasta löytyy myös niitä maita, joissa tutkanpaljastimet ovat sallittuja. Tämän Ylen artikkelin mukaan, vuonna 2016 Rajavartiolaitos oli takavarikoinut tutkanpaljastimia jo 800 kappaletta syyskuun alkuun mennessä, jolloin artikkeli oli julkaistu. Tämä johtuu suoraan siitä, koska venäjällä tutkanpaljastimet ovat sallittuja, eikä kansalaisilla ole välttämättä ollut tietoa siitä, että suomessa kyseiset laitteet ovat kiellettyjä. Tähän viittaa artikkelin lause, jossa sanotaan, että "Tutkanpaljastimia löytyy joistakin autoista virrat päällä kojelaudoilta, osa on hansikaslokeroissa tai oven lokeroissa"

### 4.2 Internet

Jos tutkanpaljastin on suomessa kielletty, niin mistä ihmiset sitten saavat käyttöönsä kyseisiä laitteita. Lakihan ei sinänsä estä tuomasta laitetta maahan, eikä laite sinänsä sellaisenaan ole kielletty. Hyvin yleisessä tiedossa on muutamia internetsivustoja, joista kyseisiä laitteita voi tilata. Sivustot on rekisteröity ulkomaille, eikä niillä näennäisesti ole toimintaa suomessa, vaikka sivustot suomeksi ovatkin. Koska tämä opinnäytetyön tarkoitus ei ole olla minkäänlainen käyttöohjekirja tutkanpaljastimen käyttämisestä, en listaa tähän niitä paikkoja mistä niitä voisi tilata.



## 5 TUTKANPALJASTIMIEN ESIINTYVYYS SUOMESSA

Aikanaan poliisiorganisaatioon tullessani, tutkanpaljastimista ei puhuttu paljoakaan. Niitä ei tavattu paljoa liikenteessä ja kului pitkä aika, kunnes näin ensimmäisen tutkanpaljastimen. Pidempään töissä ollut poliisimiehistö kertoi kokemustietonaan, että 1990 luvulla paljastimia tavattiin paljon. Oma lähiesimieheni totesi, että se villitys oli silloin kova, mutta enää ei niitä liiku tienpäällä. Samaan aikaan työkaverit nappasivat paljastimia pikkuhiljaa enenevässä määrin ja aihe alkoi kiinnostaa itseäni enemmän. Kun itselleni kertyi kokemusta liikenteenvalvonnasta, niin tuntemuksena oli, että yhtäkkiä tutkanpaljastimia liikkui todella paljon liikenteessä.

Tämän vuoksi halusi perehtyä aiheeseen tutkimuksen muodossa ja selvittää, onko kokemuksella mitään todellisuus pohjaa. Tutkanpaljastimien esiintyvyyteen suomessa ei ole olemassa kovin montaa mittaria. On vain poliisiasiaien tietojärjestelmä (PATJA), johon tallennetaan paljastinlaiterikkomukset. Tutkimusta varten ei myönnetty tutkimuslupaa, joten en päässyt käymään rekistereistä läpi kaikkea sitä tietoa mitä olisin tarvinnut tarkkojen tilastojen saamiseksi.

Omaehtoisen kokemuksen mukaan viime vuosina tutkanpaljastimia on otettu liikenteestä pois aiempaa enemmän. Tutkimuksessa pyritään analysoimaan, miten paljastinlaitteiden käyttö on muuttunut vuosien varrella, sekä onko maantieteellisesti paljastinlaiterikkomuksissa tapahtunut muutosta.

Tässä tutkimuksessa keskitytään vain poliisin kirjaamiin paljastinlaiterikkomuksiin. Tuloksista on jätetty pois rajavartiolaitoksen ja tullin paljastamat paljastinlaiterikkomukset. Kuten kohdassa 4.1 on mainittu, rajavartiolaitos tekee suurta tulosta rajatarkastusten yhteydessä, joten se ei antaisi todellista kuvaa tieliikenteessä tapahtuvista rikkomuksista.

### 5.1 Paljastinlaiterikkomuksen määrittely tuloksissa

Kuten kohdassa 3.1 on mainittu, raskaassa liikenteessä on käytetty magneetteja ajopiirturilaitteiden manipulointiin sekä häirintään ja kyseinen teko luokitellaan paljastinlaiterikkomukseksi. Tässä tutkimuksessa niitä ei kuitenkaan ole tarkoitus huomioida.

Paljastinlaiterikkomuksessa teon tarkenteena voi olla tieliikenteessä käytettävät "käytti paljastinlaitetta" tai "piti hallussaan paljastinlaitetta", sekä oletusarvoisesti vähemmän käytetyt paljastinlaitteen maahantuonti ja valmistus levittämistarkoituksessa, pitäminen kaupan, myyminen, muu luovuttaminen, huoltaminen, korjaaminen sekä asentaminen. Mutta mikäli tällaisia tapauksia on niin ne selviävät tutkimuksessa.

## 5.2 Oheisrikokset

Tutkimuksessa oli alun perin tarkoitus pyrkiä selvittämään, onko paljastinlaiterikkomuksen lisäksi samassa tapauksessa, jokin oheisrikos tai onko rikoksen selvittämiseen käytetty pakkokeinoja. Tässä tutkimuksessa sitä ei kuitenkaan pystytty selvittämään, koska tapauksista ei saatu niin tarkkoja tietoja.

## 5.3 Tulosten kerääminen

Tutkimusaineiston keräämiseen oli tarkoitus käyttää poliisiasiantietojärjestelmästä (PATJA) saatavia tietoja, joilla tulokset olisivat olleet tarkemmin analysoitavissa. Tutkimuksessa tutkimusaineiston keräämiseen jouduin käyttämään Polstat-järjestelmää, joka antaa vastauksia vain lukumääräisinä, eikä niistä voi erotella millainen paljastinlaiterikkomus on kyseessä. Kyseessä saattaa olla tutkittavana oleva tutkanpaljastinjuttu tai sitten raskaanliikenteen ajo- ja lepoaikojen manipulointijuttu, mutta näitä kahta ei voida erotella tuloksissa mitenkään. Keskusteltuani eläköityneen raskaanliikenteenvalvontaa tehneen ryhmänjohtaja ylikonstaapelin kanssa aiheesta, hän muisteli, että vuosien 2017 - 2019 paikkeilla raskaanliikenteen manipulointitapaukset vähenivät radikaalisti, johtuen uudistuneista ajopiirtureista. Keskustelussa kävi ilmi, että ensimmäinen ajopiirturin manipulointi havaittiin vuoden 2012 paikkeilla ja sen jälkeen ylikonstaapelin mukaan piirturin manipulaatorikkomuksissa tapahtui merkittävää kasvua.

Osan poliisiyksiköiden tuloksissa olikin havaittavissa 2012-2017 vuosien aikana valtavia määriä paljastinlaiterikkomuksia, jotka käyvät yhteen tällaisen muistelman kanssa. Tämän asian vuoksi päädyin tarkastelemaan vuodesta 2018 eteenpäin sattuneita paljastinlaiterikkomuksia. Samaisen keskustelun perusteella tulimme siihen tulokseen, että ennen vuotta 2012 ei oltu käsitelty muita kuin tutkanpaljastimia paljastinlaiterikkomuksena, tästä johtuen päätin ottaa vertailujaksoksi 2006-2011 tämän tuoreemman 2018-2023 jakson rinnalle. Näillä ajanjaksoilla voidaan havaita, onko rikkomusten määrissä tapahtunut suuria muutoksia.

Käytettävästä järjestelmästä johtuen tutkimuksessa ei voida erotella myöskään erilaisia teontarkeitteita eikä oheisrikoksia.

## 5.4 Tulokset

Tuloksia saatiin kahdesta jaksosta 2006-2011 ja 2018-2023. Ensimmäisen jakson oletetaan olevan sellainen, johon raskaan liikenteen manipulointirikkomuksilla ei ole ollut mitään vaikutusta. Toiseen jaksoon niillä on voinut olla vähäinen vaikutus tulosten määrää nostavasti. Mikäli tuloksissa on jotain poikkeavaa, niihin yritetään saada jonkinlainen selitys.

Tarkastelusta on jätetty kokonaan pois Ahvenanmaan alue ja keskitytty pelkästään manner-Suomen paljastinlaiterikkomuksiin. Tuloksia tarkastellessa havaitsin, että Ahvenanmaan mukanaololla ei olisi ollut mitään merkitystä, koska siellä ei ollut yhtään poliisin kirjaamaa paljastinlaiterikkomusta niiden vuosien aikana, joita on tarkasteltu.

## **6 ONKO PALJASTINLAITERIKKOMUSTEN MÄÄRÄ MUUTTUNUT TARKASTELUJAKSOJEN VÄLILLÄ?**

Kuten kohdassa 5 oli maininta, kokemustiedon mukaan 1990 luvulla paljastimia tavattiin paljon. Sen jälkeen käsitys oli, että tutkanpaljastimien määrä laski. Omakohtaisesti kokemus on niiden määrän lisääntymisestä. Tämän vuoksi halusin perehtyä aiheeseen tutkimuksen muodossa ja selvittää, onko kokemuksella mitään todellisuus pohjaa. Tässä kappaleessa perehdytään tuloksiin ja yritetään löytää vastauksia tutkimuskysymykseen, onko paljastinlaiterikkomuksissa tapahtunut muutoksia. Muutoksia vertaillaan tarkastelujaksojen välillä.

Polstat järjestelmästä ei ollut mahdollisuuksia saada tietoja 1990 luvulta vaan vasta 2000 vuodesta eteenpäin. Tämän vuoksi päädyin kahteen tarkastelujaksoon, joista ensimmäinen on 2000 luvun loppupuoli ja jälkimmäinen 2010 luvun lopusta nykyhetkeen.

### **6.1 Tarkastelujakso vuodet 2006-2011**

Ensimmäiseksi otetaan tarkasteluun vuodet 2006-2011. Kyseessä olevalla kuuden vuoden jaksolla oli paljastinlaiterikkomuksia yhteensä 807 kappaletta. Keskiarvona tälle ajanjaksolle jäi 134,5 paljastinlaiterikkomusta vuodessa. Vuosittain paljastinlaiterikkomuksissa ei tapahtunut merkittävää muutosta pl. jakson viimeinen vuosi, jolloin rikkomuksia oli aikaisempaa enemmän. Alla olevasta kuvaajasta voidaan nähdä vuosittainen muutos (Taulukko 1).

Taulukko 1: Paljastinlaiterikkomukset vuosittain aikavälillä 2006-2011. (Lähde Polstat)



## 6.2 Tarkastelujakso vuodet 2018-2023

Toiseksi tarkastelujaksoksi valikoitui vuodet 2018-2023. Vuosi 2023 ei ole tuloksia haettaessa vielä päättynyt, mutta yhdeksän ensimmäistä kuukautta on tuloksissa, ja siinä on jo lähes saman verran paljastinlaiterikkomuksia kokonaisuudessa, kuin edellisenä vuonna. Tarkastelujaksolla olevalla kuuden vuoden ajanjaksolla oli paljastinlaiterikkomuksia yhteensä 863 kappaletta. Keskiarvona tälle ajanjaksolle jäi 143,8 paljastinlaiterikkomusta vuodessa, mikä on keskiarvoltaan 9 rikkomusta enemmän kuin vuosien 2006-2011 jaksolla. Tällä jaksolla ei voida täysin poissulkea raskaanliikenteen manipulointirikkomusten vaikutusta tuloksiin, joten keskiarvollisesti kohonneet tulokset voivat selittyä sillä. Alla olevasta kuvaajasta voidaan nähdä tämän tarkastelujakson vuosittainen muutos (Taulukko 2).

Taulukko 2: Paljastinlaiterikkomukset vuosittain aikavälillä 2018-2023. (Lähde Polstat)



### 6.3 Tulosten vertailu

Keskiarvollisesti ja määrällisesti paljastinlaiterikkomuksia on havaittu enemmän jälkimmäisellä tarkastelujaksolla. Tuloksissa täytyy ottaa huomioon raskaan liikenteen manipulaation mahdolliset vaikutukset tuloksiin. Käytettävissä olevalla tulosjärjestelmällä ei voida saada mitään indikaatiota kuinka iso prosenttimäärä on manipulaatorikkomuksia. Mikäli arvioitaisiin manipulaatorikkomusten osuudeksi noin 10%, tällöin jälkimmäisen tarkastelujakson keskiarvoksi saataisiin n.129 kpl paljastinlaiterikkomusta vuodessa. Tämä luku osoittaisi sen, että tutkanpaljastinten määrä olisi hieman vähentynyt koko valtakunnan alueella.

Miten tämänkaltainen tulos sitten voi korreloida oman kokemuksen kanssa, jonka perusteella tutkanpaljastimia tapaa tieliikenteessä aiempaa useammin? Onko näin, että kokemuspohjaan ei voi todellakaan luottaa? Tämän vuoksi asiaan perehdytään tarkemmin seuraavassa luvussa, jossa tarkastellaan paljastinlaiterikkomusten maantieteellistä sijoittumista, ja sitä onko maantieteellisesti tapahtunut muutosta.

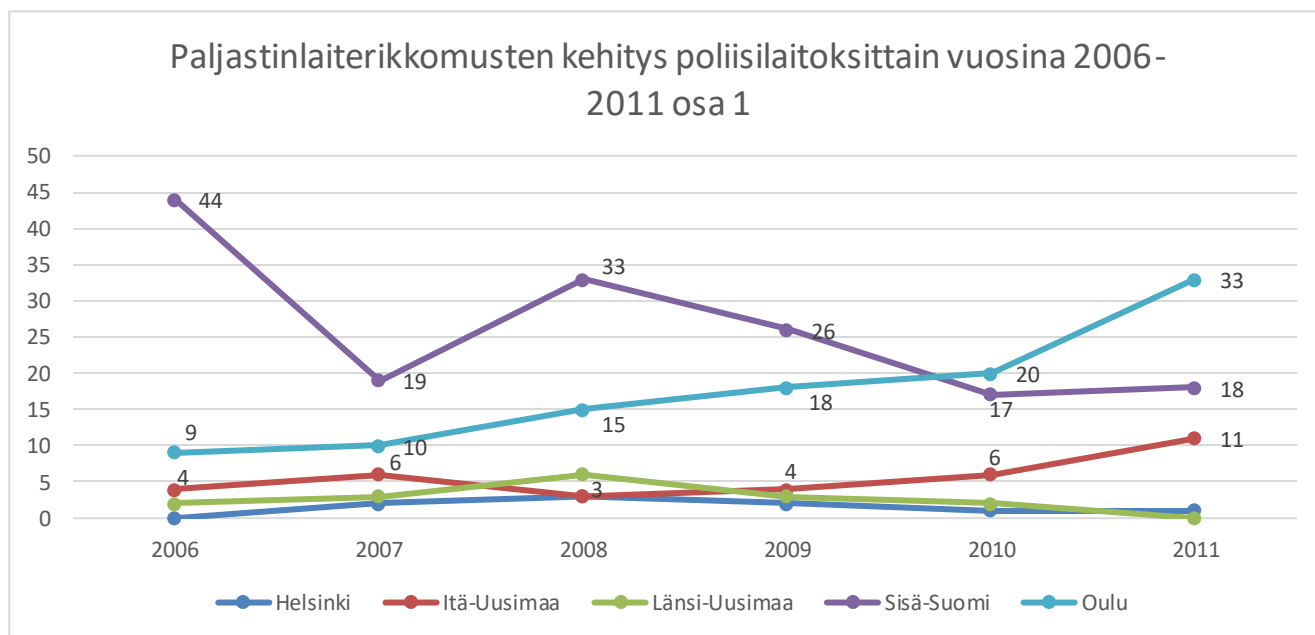
## 7 MISSÄPÄIN SUOMEA TUTKANPALJASTIMIATAVATAAN?

Edellisessä luvussa todettiin, että paljastinlaiterikkomusten määrä on hieman noussut kymmenen vuoden takaisesta. Tulokseen kuitenkin saattaa vaikuttaa ajo- ja lepoaikojen manipulaatoririkkomukset siten, että tutkanpaljastinten kokonaismäärä on suunnilleen sama tai vähentynyt. Tässä luvussa pyritään selvittämään, onko paljastinlaiterikkomuksissa tapahtunut määrällistä muutosta poliisilaitoksittain. Alaluvuista ensimmäisenä on kuvattu poliisilaitosten alueella havaitut paljastinlaiterikkomukset ja niiden muutos tarkastelujaksolla. Tulokset esitetään koko suomen osalta kahdessa taulukossa. Mikäli kaikki poliisilaitosten kuvaajat olisi laitettu samaan taulukkoon, olisi tuloksista tullut hyvin sekavat, eikä lainkaan luettavat. Tässä esitystavassa lukija voi valita itseään kiinnostavat poliisilaitokset ja vertailla niitä selkeämmin. Viimeisessä taulukossa on esitetty poliisilaitosten alueella olleet paljastinlaiterikkomukset koko tarkastelujakson aikana.

### 7.1 Paljastinlaiterikkomukset poliisilaitoksittain 2006-2011

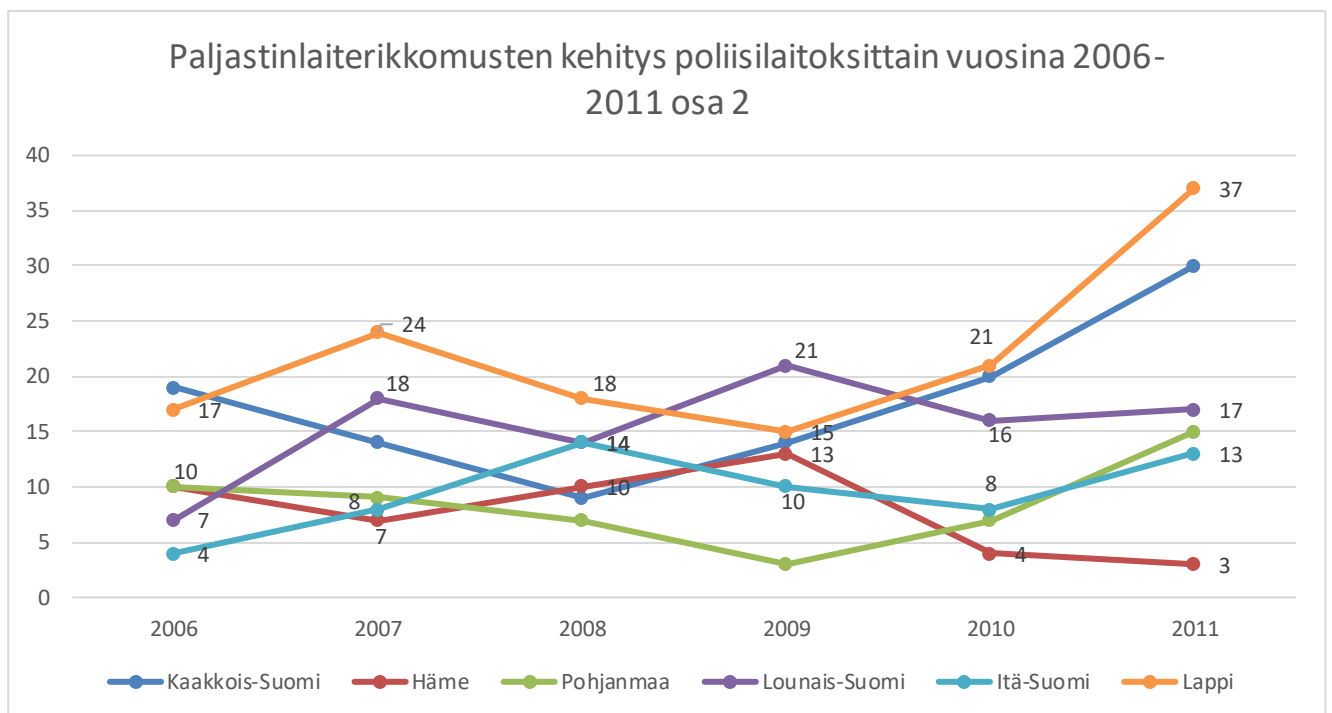
Poliisilaitoksittain tarkasteltuna laitosten alueet on jaettu kahteen eri taulukkoon. Taulukoissa tarkastellaan vuoden 2023 poliisilaitosrajojen mukaisesti tapahtuneita rikkomuksia. Taulukossa 3 on kuvattu Helsingin, Itä-Uusimaan, Länsi-Uusimaan, Sisä-Suomen ja Oulun poliisilaitosten alueiden paljastinlaiterikkomusten kehitystä.

Taulukko 3: Paljastinlaiterikkomusten kehitys aikavälillä 2006-2011 Helsingin, Itä-Uusimaan, Länsi-Uusimaan, Sisä-Suomen ja Oulun poliisilaitosten alueella (Lähde Polstat)



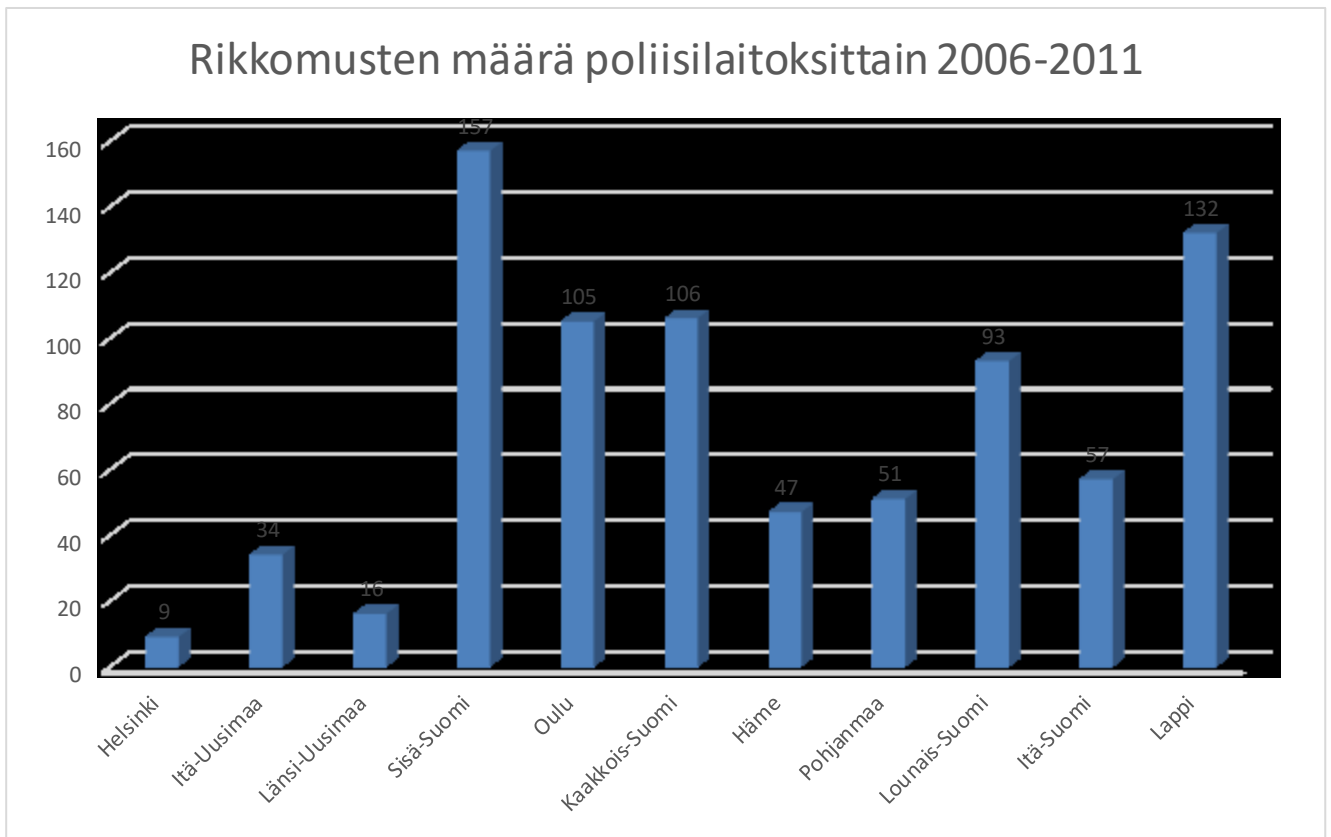
Taulukossa 4 tarkastellaan loppujen kuuden, Kaakkois-Suomen, Hämeen, Pohjanmaan, Lounais-Suomen, Itä-Suomen ja Lapin poliisilaitoksen muutoksia rikkomuksissa vuosina 2006-2011. Taulukossa on nähtävissä, että Kaakkois-Suomen ja Lapin poliisilaitoksissa rikkomusten määrä nousee tarkastelujakson loppua kohden.

Taulukko 4: Paljastinlaiterikkomusten kehitys aikavälillä 2006-2011 Kaakkois-Suomen, Hämeen, Pohjanmaan, Lounais-Suomen, Itä-Suomen ja Lapin poliisilaitosten alueella (Lähde Polstat)



Taulukossa 5 nähdään ehkä selkeämmin poliisilaitoksittain paljastinlaiterikkomusten koko määrä tarkastelujaksolla. Taulukon perusteella voidaan erottaa selkeästi muutamia poliisilaitoksia, joiden alueella rikkomuksia on tapahtunut selkeästi enemmän kuin toisten poliisilaitosten alueella.

Taulukko 5: Paljastinlaiterikkomusten kokonaismäärä poliisilaitoksittain vuosina 2006-2011 (Lähde Polstat)



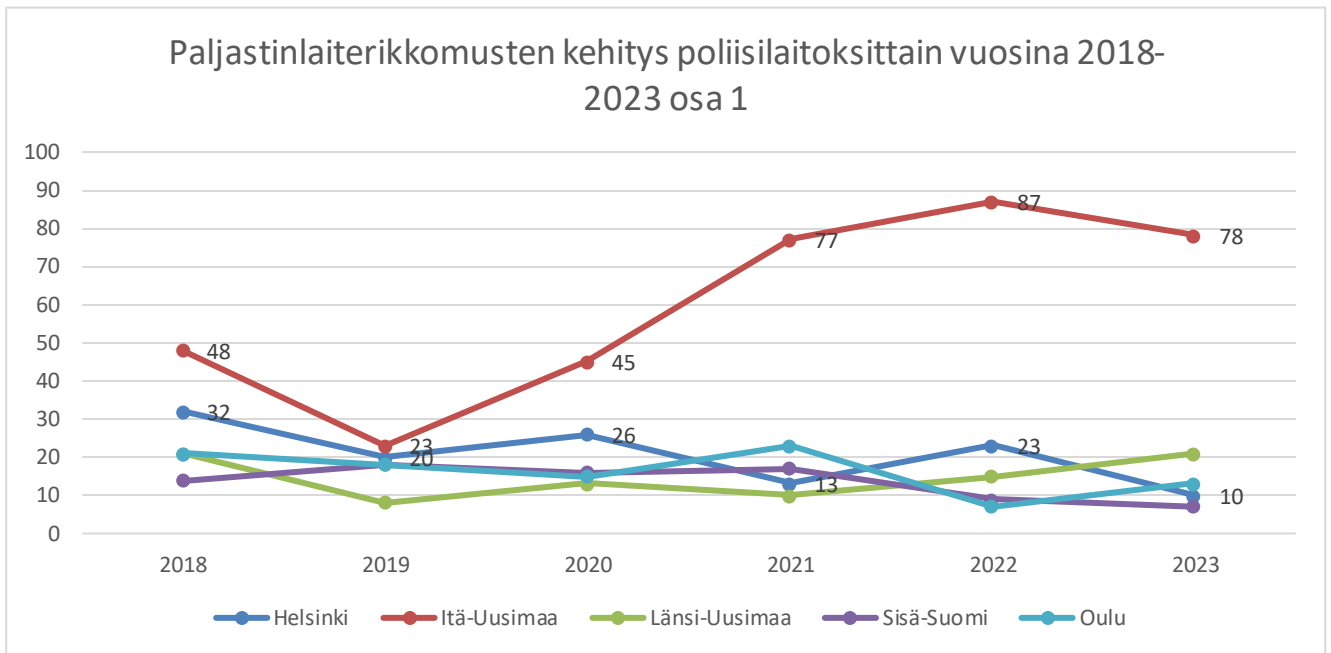
Taulukoita tutkimalla voidaan todeta, että Sisä-Suomessa, Oulussa, Lapissa sekä Kaakkois-Suomessa on ollut aktiivista henkilöstöä löytämään ja paljastamaan paljastinlaiterikkomuksia. Sisä-Suomen alueella havaitut rikkomukset ovat kuitenkin olleet tarkastelujaksolla laskusuuntaisia, kun taas Oulun, Lapin ja Kaakkois-Suomen alueella paljastinlaiterikkomukset ovat noususuuntaisia. Muiden poliisilaitosten alueilla paljastinlaiterikkomukset ovat pysyneet suunnilleen saman suuruisina. Kokonaismäärältään silti Lounais-Suomen saldo yltää viidennelle sijalle. Taulukoiden perusteella Helsingin sekä Itä- ja Länsi-Uusimaan paljastinlaiterikkomusten saldo on hyvin vaatimaton muuhun maahan nähden. Toki Helsingin poliisilaitoksen alue ei liikenneympäristöltään ole tutkanpaljastimen käytön suhteen optimaalista aluetta muutenkaan.



## 7.2 Paljastinlaiterikkomukset maantieteellisesti 2018-2023

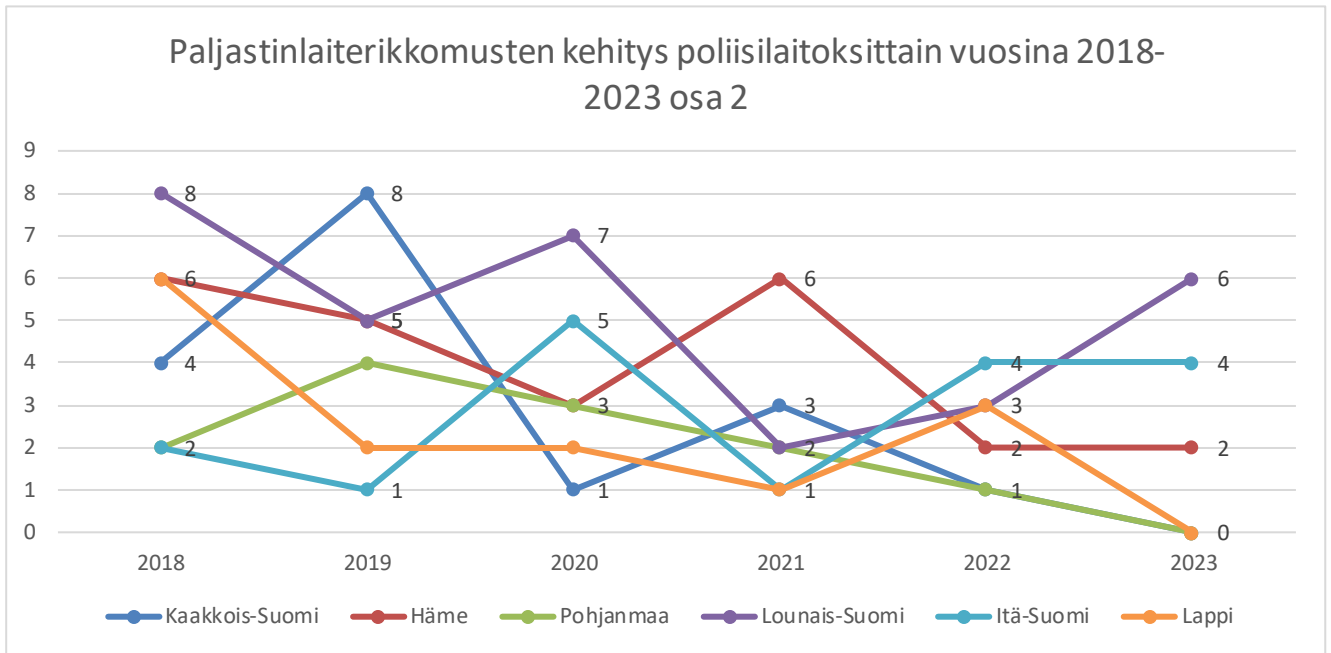
Tässä luvussa tarkastellaan vuosien 2018-2023 ajanjaksoa, jolloin saadaan vertailukohta kymmenen vuoden takaiseen. Taulukoissa 6 ja 7 poliisilaitokset on jaettu samoin kuin edellisessä kappaleessa, ja tällöin on hieman helpompaa seurata poliisilaitosten alueella tapahtuneiden rikkomusten kehitystä. Tilasto on näihin taulukoihin otettu vuodesta 2018 - päättyen syyskuuhun 2023. Vaikka vuosi 2023 ei olekaan aivan täydellinen, se antaa kuitenkin suuntaa rikkomusten kehittymisestä.

Taulukko 6: Paljastinlaiterikkomusten kehitys aikavälillä 2018-2023 Helsingin, Itä-Uusimaan, Länsi-Uusimaan, Sisä-Suomen ja Oulun poliisilaitosten alueella (Lähde Polstat)



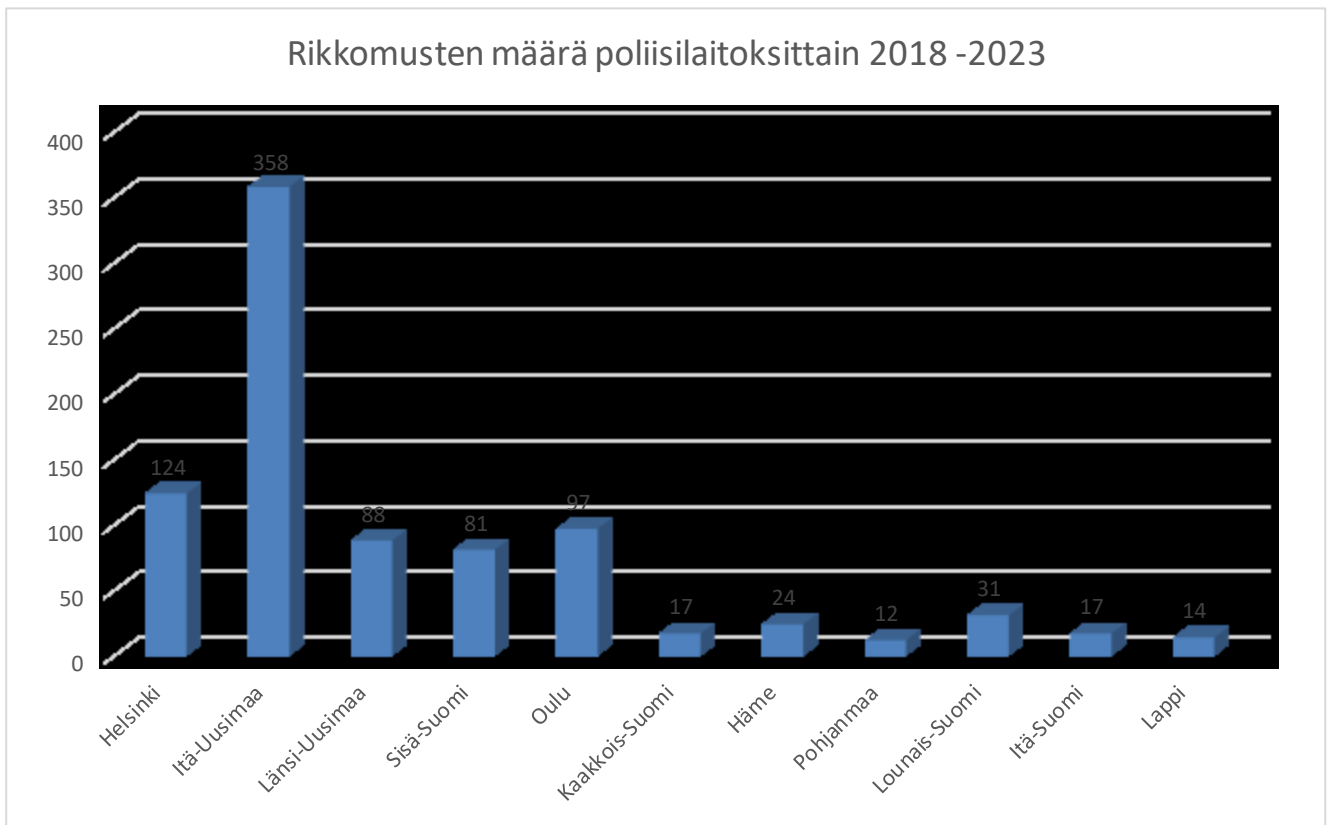
Taulukossa 7 on nähtävissä loppujen poliisilaitosten tulosten kehitys vuosina 2018-2023. Taulukon poliisilaitoksien tulokset ovat alle kymmenen kappalaetta vuodessa ja vaihtelevat runsaasti vuosittain, joten taulukko näyttää hieman sekavalta.

Taulukko 7: Paljastinlaiterikkomusten kehitys aikavälillä 2018-2023 Kaakkois-Suomen, Hämeen, Pohjanmaan, Lounais-Suomen, Itä-Suomen ja Lapin poliisilaitosten alueella (Lähde Polstat)



Taulukossa 8 on jälleen nähtävissä selkeämmin poliisilaitoksittain paljastinlaiterikkomusten koko määrä tarkastelujaksolla. Tätä taulukkoa vertaamalla taulukkoon 5 voidaan selkeästi nähdä, että jonkinlaista muutosta poliisilaitosten tuloksissa on havaittavissa.

Taulukko 8: Paljastinlaiterikkomusten kokonaismäärä poliisilaitoksittain vuosina 2018-2023 (Lähde Polstat)



Tarkastelujakson 2018-2023 tarkastelussa voi havaita, että Itä-Uudenmaan poliisilaitoksen alueella paljastinlaiterikkomuksia on runsaasti verrattuna muihin laitoksiin. Taulukon 7 poliisilaitoksissa rikkomusten määrä vaihtelee vuosittain 0-8 rikkomuksen välillä, ja trendi on yleisesti ottaen laskeva kuin nouseva

### 7.3 Maantieteellinen vertailu

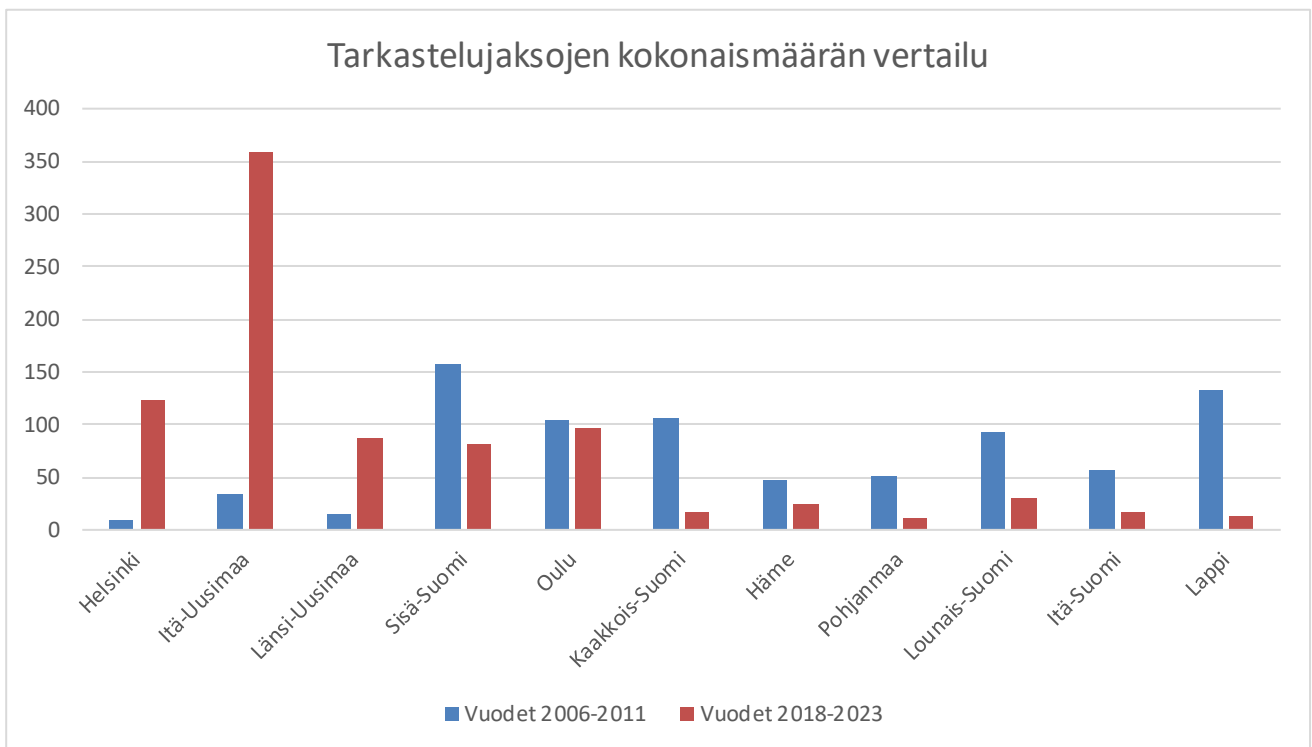
Opinnäytetyön yhtenä tutkimuskysymyksenä oli, että onko paljastinlaiterikkomusten määrä jollain tavoin muuttunut maantieteellisesti. Vertailu onnistuu ehkä helpoiten rikkomusten koko määrän perusteella. Maantieteellisessä vertailussa tulee ottaa huomioon se, että aluejakona käytetään opinnäytetyön tekohetken poliisilaitosrajoja. Vuosien 2006-2011 aikana poliisilaitosten rajat olivat erilaiset ja vuosien aikana toteutettiin poliisin rakenneuudistukset (Pora 1 & 2). Tällöin oli kuitenkin toiminnassa valtakunnallinen liikennettä valvova poliisiyksikkö nimeltä Liikkuva poliisi (LP). Liikkuva poliisi toimi yli poliisilaitosrajojen, mutta siitä huolimatta paljastinlaiterikkomukset on jaoteltu maantieteellisen tapahtumapaikan mukaan ja ovat maantieteellisesti vertailukelpoisia. Tuohon aikaan

pääosan liikennevalvonnasta hoiti Liikkuva poliisi, mutta monella poliisilaitoksella oli oma liikennevalvontayksikkö, jolla ei kuitenkaan ollut välttämättä tarvittavaa tietotaitoa paljastinlaiterikkomusten osalta.

Vertailtaessa tarkastelujaksoja, sieltä erottuu selkeästi muutama yksittäinen havainto. Taulukon 5 perusteella tarkastelujaksolla 2006-2011 paljastinlaiterikkomukset olivat jakaantuneet paljon tasaisemmin ympäri suomen poliisilaitoksia pl. kuitenkin pääkaupunkiseutu, jossa tulokset olivat vähäisiä verrattuna muuhun maahan. Taulukon 8 perusteella taasen Itä-Uusimaalla on kirjattu paljastinlaiterikkomuksia selkeästi enemmän kuin muualla Suomessa.

Tulosten vertailua helpottamaan alla on laadittu taulukko 9, johon on kerätty Taulukko 5 ja 8 rinnakkain. Taulukosta

Taulukko 9: Tarkastelujaksojen kokonaismäärän vertailu (Lähde Polstat)



Taulukosta 9 voidaan selkeästi havaita, että Helsingin, Itä-Uudenmaan ja Länsi-Uudenmaan poliisilaitosten tulos on noussut merkittävästi edellisestä tarkastelujaksosta kun taas lähes kaikkien muiden poliisilaitosten alueella on tapahtunut merkittävää laskua rikkomusten määrässä. Oulun poliisilaitoksen tulos on pysynyt suunnilleen samana, vaikka hieman on tippunutkin. Eniten paljastinlaiterikkomusten määrä on kasvanut määrällisesti Itä-Uudenmaan poliisilaitoksella, 34:stä 358:aan, kaiken kaikkiaan kasvua 1052,9 %. Helsingin poliisilaitoksen osalta paljastinlaiterikkomusten määrä

on noussut yhdeksästä 124:ään, joka tarkoittaa peräti 1377,7 % nousua. Kun verrataan Itä-Uudenmaan poliisilaitoksen tulosta muun maan tuloksiin vuosien 2021-2023 aikana, niin Itä-Uudella- maalla on tehty vuosittain puolet koko Suomen paljastinlaiterikkomuksista.

Keskusteltuani eläköityneen Itä-Uudenmaan poliisilaitoksen liikenneryhmänjohtaja ylikonstaapelin kanssa asiasta, hänen vankka näkemyksensä asiassa oli se, että nämä Helsingin poliisilaitoksen alueella havaitut paljastinlaiterikkomukset ovat suurelta osin juurikin niitä raskaanliikenteen manipulaatiotapauksia. Hänen mukaansa Helsingin poliisilaitoksen liikennettä valvovat yksiköt toimivat usein satamissa, ja valvovat siellä maahan tulevaa liikennettä yhdessä katsastusmiesten kanssa. Tämän kaltaisessa valvontatyylissä ei ole ilmeisesti tavatonta, että varsinkin ulkomaalaisissa ajoneuvoyhdistelmissä havaitaan ajopiirtureiden manipulaatioita. Eläköitynyt ylikonstaapeli oli sitä mieltä, että Itä-Uudenmaan poliisilaitoksen ajopiirturien manipulaatiot ovat pudonneet niin radikaalisti näihin tarkastelujaksolla 2018-2023 oleviin vuosiin nähden, ettei niiden määrällä ei ole enää suurta merkitystä tuloksiin. Manipulaatiotapauksia on kuitenkin ollut vuosittain, mutta ei samaan tapaan, kuin vuosina 2013-2017. Tätä taustaa vasten Helsingin poliisilaitoksen paljastinlaiterikkomukset saattavat hyvinkin suurelta osin selittyä raskaan liikenteen tapauksilla eikä tutkanpaljastimilla.

Eniten paljastinlaiterikkomusten määrä on vähentynyt Lapin ja Kaakkois-Suomen poliisilaitosten alueella. Kaakkoissuomen poliisilaitoksen alueen tulosta voi selittää osaltaan rajaliikenteen väheneminen. Kuten aiemmin oli mainittu, Rajavartiolaitos on kirjannut suuren määrän paljastinlaiterikkomuksia rajatarkastusten yhteydessä venäläisistä autoista, on oletettavaa, että osa paljastinlaitteista kuitenkin on päässyt tarkastuksesta läpi ja käyttöön suomen maanteille. Koska Kaakkois-Suomen poliisilaitos sijaitsee Venäjän vastaisella rajalla, niin on myös oletettavaa, että silloin niitä saadaan paljon myös pois liikenteestä. Myöhemmälle tarkastelujaksolle on sattunut sellaisia globaaleja ilmiöitä kuin koronapandemia ja Venäjän hyökkäyssota Ukrainaan. Näillä tapahtumilla on ollut vaikutusta matkustajamääriin Venäjän rajan ylitse, jolloin tutkanpaljastimiakaan ei kulkeudu rajan yli samaan tahtiin. Vuonna 2018 Kaakkois-Suomen poliisilaitoksen alueella havaittiin 4 paljastinlaiterikkomusta ja vuonna 2019 niitä oli 8 kpl. Koronapandemian alkaessa 2020 määrä väheni huomattavasti, jolloin Kaakkois-Suomen poliisin haavin jäi vain 1 paljastinlaite, vuonna 2021 3 kpl ja vuonna 2022 1 kpl.

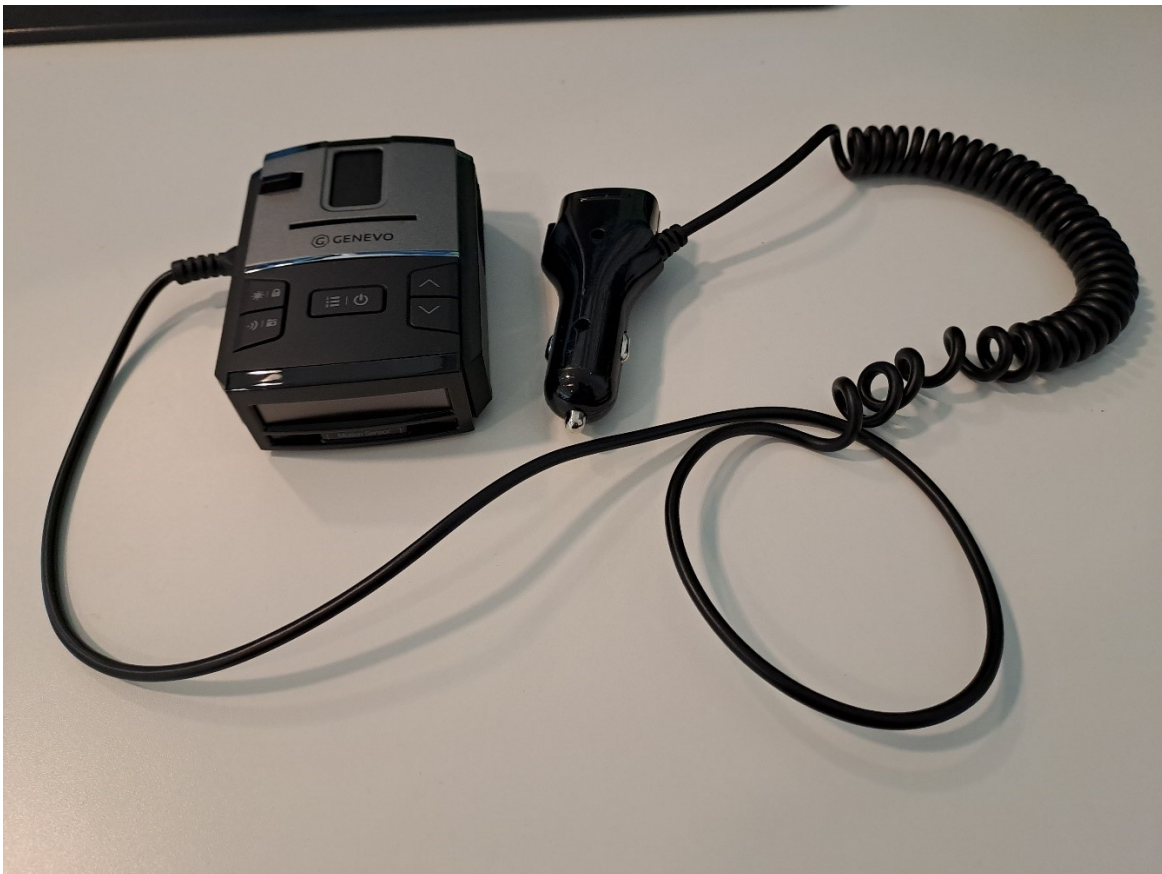
Lapin poliisilaitoksen alueella vaikuttavana tekijänä saattaa olla Liikkuvan poliisin lakkauttaminen vuonna 2013. Oulussa sijaitti Liikkuvan poliisin toimipiste, joka on selkeästi ollut aktiivinen paljastinlaiterikkomusten osalta. Liikkuvan poliisin aikaan poliisilaitosten rajat eivät olleet sitovia, joten Oulun yksikkö on tehnyt valvontaa myös nykyisen Lapin poliisilaitoksen alueella. Liikkuvan poliisin lakkauttamisen hetki ei suoraan näy tuloksissa mutta tämä on yksi mahdollinen tekijä heikentyneisiin tuloksiin.

## 8 MINKÄLAISIA TUTKANPALJASTIMIA SUOMESSA TAVATAAN

Poliisin valvonnassa on löydetty monenlaisia tutkanpaljastimia. Tässä kappaleessa tarkastellaan muutamaa erilaista tutkanpaljastinta. Kyseessä olevat tutkanpaljastimet ovat jääneet poliisin valvonnassa poliisin haltuun. Opinnäytetyössä oli tarkoitus tehdä lista, minkälaisia tutkanpaljastimia on jäänyt poliisille ja onko jokin tutkanpaljastinmalli tai merkki erityisen suosittu käyttäjien keskuudessa. Koska opinnäytetyötä tehdessä ei ollut mahdollisuutta käyttää PATJA-järjestelmää, tällaista tilastointia en pystynyt tekemään.

### 8.1 Genevo MAX

Liikenteenvalvonnassa on tullut usein vastaan kuvassa 9 esitetty Genevo Max merkinen tutkanpaljastin. Tutkanpaljastin koostuu itse laiteosasta, joka on ulkomitoiltaan noin 10 cm pitkä, 3 cm korkea ja noin 7 cm leveä. Tämän lisäksi tutkanpaljastin vaatii toimiakseen virtajohtoon, joka kiinnitetään auton virtapistokkeeseen ja siitä paljastimeen. Tällaisen tutkanpaljastimen arvo uutena ostettaessa on noin 800 euroa.



Kuva 1: Tutkanpaljastin Genevo Max virtajohtoineen. (Kuva: Tuomo Seppä)

## 8.2 Uniden R3

Toinen useasti liikennevalvonnassa tavattu tutkanpaljastin on Uniden R3 (Kuva10). Kuten edellisessäkin paljastimessa, itse laite koostuu samanmuotoisesta ja suunnilleen samankokoisesta keskusyksiköstä kuin Genevo Max -paljastin. Tässäkin laitteessa on virtajohto, jolla laitteeseen saadaan virtaa auton virtapistokkeesta. Tämän laitteen ostohinta on noin 500-600 euroa.



Kuva 2: Tutkanpaljastin Uniden R3 virtajohtoineen. (Kuva: Tuomo Seppä)

## 9 PALJASTINLAITERIKOSTEN TORJUNTA

Mitä vaatii tutkanpaljastinrikkomusten paljastaminen liikenteestä? Tuloksista on huomattavissa, että tutkanpaljastimien paljastaminen on siirtynyt vuosien myötä eteläiseen Suomeen ja Uudenmaan alueelle. Työntekijöille on kehittynyt oma osaaminen ja harjaantunut silmä rikkomusten havaitsemiseen. Toisissa poliisilaitoksissa voi olla, että osaavat tekijät ovat vaihtaneet toisiin työtehtäviin, tai jopa eläköityneet. Laitokset, joiden tulokset ovat pudonneet, tulisi kiinnittää asiaan huomiota ja miettiä onko oman alueen osaaminen huonontunut vai yritetäänkö alueella edes tehdä ajotapavalvontaa siten, että paljastimia jäisi poliisin haaviin ja olisiko tilanteelle tehtävissä jotain.

## 9.1 Koulutus

Poliisiorganisaatiossa paljastinlaiterikkomusten paljastamiseen, ei ole täsmällistä koulutusta. Harri Niiniojan opinnäytetyössä Vaativa ajotapavalvonta poliisissa mainitaan haastateltavan kommenttina seuraavaa *"haastateltava toivoi myös paljastinlaitteiden käytön valvontaan lisäpanostusta ja koulutusta. Hän työskentelee poliisiyksikössä, jossa paljastinlaitteiden valvonnalla on pitkät perinteet ja jonka toiminta-alueella poliisi takavarikoi paljon tutkanpaljastimia."* (Niinioja 2022, 25). Toisin sanoen tässäkin poliisiyksikössä perinteet ovat tuoneet jatkuvuutta ja poliisimiesten sisäistä koulutusta aiheeseen liittyen.

Mikäli toisissa yksiköissä paljastinlaitteiden poisottamiseen ei ole ollut perinteitä, eikä sitä myöden osaamistakaan, voi sen aloittaminen olla haastavaa. Aihetta on sivuttu poliisiammattikorkeakoulun järjestämällä ajokursseilla, sekä vaativan ajotapavalvonnan neuvottelupäivillä, mutta varsinainen koulutus vaatisi pidempikestoista perehtymistä ja partiotason ohjausta.

Olen täsmälleen samaa mieltä Niiniojan opinnäytetyöhön haastatteleman vanhemman konstaapelin kertoman kanssa, *"Mutta se, että sää miellät sen, että niitä tulee tuolla normivuoron aikana vastaan. Jos ei päivittäin eikä viikottain, niin jos sää miellät sen ja oot siellä pilike silimäkulumassa, nii kyllä se osuu kohalle sieltä."* (Niinioja 2022, 25).

Jos ajatusmaailma on, että niitä paljastinlaitteita ei ole, niin niitä tuskin tulee tien päällä saaman poiskaan. Mutta jos asennoituu siten, jopa hieman vainoharhaisesti, että niitä on missä vain, ja osaa käyttää oikeaa silmää niiden merkkien havaitsemiseen, niin niitä alkaa myös löytymään. Missään nimessä paljastinlaitteiden valvonta ei ole helppoa, vaan se vaatii oman perehtyneisyyden asiaan sekä mielenkiintoa. Kuitenkin se on vain osa vaativaa ajotapavalvontaa.

Niiniojan opinnäytetyössä on mainittukin paljastinlaitteiden valvonnan tehostaminen. Niinioja kirjoittaa seuraavasti *"Yhtenä kehityskohteenä VATV-koulutuksessa on paljastinlaitteiden valvonnan tehostaminen. Paljastinlaitteiden valvonta vaatii erityistä osaamista ja kiinnostusta asiaa kohtaan. Kurssilla paljastinlaitteet käydään läpi omana oppiaiheenaan, mutta koulutuksessa voisi enemmän vaikuttaa valvontaa tekevien poliisien asenteisiin. Kaikkien pitäisi tunnustaa tosiasia, että paljastinlaitteita käytetään, ja poliisin tehtävä on saada ne pois liikenteestä. Valvontaa tulisi tehdä ennakkoluulottomasti ja rohkeasti, mutta lakeja noudattaen."* (Niinioja 2022, 37).

Paljastinlaitteiden valvonnan osaamista tulisi miettiä myös siltä kantilta, että voisiko koulutusta lisätä yli poliisilaitosrajojen. Sellaiset poliisit, jotka osaavat valvoa, veisivät tietoa ja taitoa muualle, jolloin osaaminen siirtyisi lähes perimätiedon tavoin. Tämä vaatisi erittäin hyvää yhteistyötä poliisilaitosten välillä sekä joustavuutta myös työntekijöiltä.



## 9.2 Taktiikka

Paljastinlaitevalvontaa tehdään monilla eri taktiikoilla, jotka kuuluvat poliisin taktisiin keinovalikoimiin. Näitä taktiikoita ei voida kirjoittaa auki julkiseen opinnäytetyöhön. Taktiikoiden lisäksi on mahdollista käyttää teknisiä apuvälineitä. Kuinka paljon paljastinlaitevalvonnassa käytetään tekniikkaa suhteessa taktiikkaan, on vaikea määrittää, eikä sitä saatu selville tutkimuksessakaan. Välillä käytetään niitä molempia.

Paljastinlaitevalvontaa on lähes mahdoton tehdä ilman tietotaitoa. Valvojan tulisi tietää ja tiedostaa millainen laite on kyseessä. Lisäksi valvontatyön tekemisessä auttaa se, että tiedostaa miten laitetta käytetään ja miten kyseinen laite toimii. Välillä liikenteenvalvojalla voi sattua hyvä tuuri ja hän löytää tutkanpaljastimen ikään kuin vahingossa. Mutta se, että paljastinlaitteita saa liikenteestä muunkin kuin vahingon kautta, vaatii taitoa ja kiinnostusta paljastinlaitevalvontaa kohtaan. Jokainen liikennevalvonnan yhteydessä otettu tutkanpaljastin kartuttaa valvojan ammattitaitoa ja ruokkii itseään.

## LÄHTEET

Alasuutari, Pertti. 1999: Laadullinen tutkimus. 3. uudistettu painos.

Eriksson, Joel. 2018: Vapauteen kohdistuvat pakkokeinot. Lapin Yliopisto. Oikeustieteellinen tiedekunta. Pro Gradu -työ.

Hirsijärvi, S. & Remes, P. & Sajavaara, P. 2007: Tutki ja kirjoita. Helsinki, Tammi.

Jokela, Marko. 2017: Saako Euroopassa autoileva käyttää tutkanpaljastinta? Artikkel. Luettavissa: <https://moottori.fi/liikenne/jutut/saako-euroopassa-autoileva-kayttaa-tutkanpaljastinta/> (Luettu 20.09.2023).

Karjalainen, Katariina. 2016: Poliisin tutka mittaa ylinopeuden jopa 3 kilometrin päästä – tästä syystä ominaisuutta ei käytetä. Artikkel ja videotallenne. Luettavissa: <https://www.is.fi/autot/art-2000001110391.html> (Luettu 23.10.2023).

Mtv.fi. 1985: Tutkanpaljastimet kielletään. MTV retro sarjan videotallenne. MTV Katsomo. Luettavissa <https://www.mtv.fi/sarja/mtv-firetro-1498/1985-tutkanpaljastimet-kielletaan-20191229> (Luettu 15.9.2023).

Niinioja, Harri. 2022: Vaativa ajotapavalvonta poliisissa, Siviilivalvonnan nykytilanne ja kehittämisskohteet. Poliisiammattikorkeakoulu. AMK-opinnäytetyö.

Laine, Anne. 2016: "Viikossa 30 paljastinta" - venäläiset tuovat valistuksesta huolimatta tutkanpaljastimia Suomeen. Artikkel. Luettavissa <https://yle.fi/a/3-9147384> (Luettu 20.09.2023).

Laki24.fi palvelu. Vangitseminen todennäköisin syin. Artikkel. Luettavissa: <https://laki24.fi/riri-vangitseminen-todennakoisinsyin/> (Luettu 23.10.2023).

Poliisimuseo. 2007: Valvontalaitteet, Kameran, alkometrit, tutkat ja vaa'at. Esite. Luettavissa: <https://poliisimuseo.fi/documents/43794229/45766353/Valvontalaitteet.pdf/a24ad7c4-c157-2c58-c732-7fba21272e56/Valvontalaitteet.pdf?t=1605782645143> (Luettu 23.10.2023).

Polstat - järjestelmä.

Sarco electronics: Tutkat viranomaiskäyttöön. Luettavissa: <https://www.sarco.fi/tuotteet-nopeuden-valvonta-viranomaistutkat/> (Luettu 23.10.2023).

Viranomaisuutiset.fi. 2023: 17-kesäisellä heikko aloitus ajohommiin: autosta löytyi tutkanpaljastin – aiemmin poliisi tapasi kuljettajan, joka oli jemmannot paljastimen lapsensa vaatteisiin. Artikkelii, muokattu 30.6.2023. Luettavissa: <https://viranomaisuutiset.fi/17-kesaisella-heikko-aloitus-ajohommiin-autosta-loytyi-tutkanpaljastin-aiemmin-poliisi-tapasi-kuljettajan-joka-oli-jemmannot-paljastimen-lapsensa-vaatteisiin/> (Luettu 23.10.2023).

Wisevoter.com. 2023 States where radar detectors are illegal. Artikkelii. Luettavissa: <https://wisevoter.com/state-rankings/states-where-radar-detectors-are-illegal/> (Luettu 23.10.2023).

Wikipedia artikkelii: Radiotaajuusalueet. Muokattu 7. tammikuuta 2023. Luettavissa: <https://fi.wikipedia.org/wiki/Radiotaajuusalueet> (Luettu 23.10.2023).

Wikipedia artikkelii: Tutkanpaljastin. Muokattu 31 joulukuuta 2021. Luettavissa: <https://fi.wikipedia.org/wiki/Tutkanpaljastin> (Luettu 23.10.2023).

Zhang Zoey: Mikä on AM:n ja FM:n ero? Artikkelii, Luettavissa: <https://fi.fmuser.net/content/?953.html> (Luettu 23.10.2023).