

# **Sakkolakiuudistusten vaikutukset ylinopeuksista määrättäviin rangaistuksiin**

Muutokset sakkojen luku- ja rahamäärissä  
Markus Viertiö

12/2016

## Tiivistelmä

Tekijä	Tutkinto/kurssi ja opinnäytetyö/nimike	
Markus Viertiö	Poliisi (AMK)	
Julkaisun nimi	Julkisuusaste	
Sakkolakiuudistusten vaikutukset ylinopeuksista määrättäviin rangaistuksiin - Muutokset sakkojen luku- ja rahamäärissä.	Julkinen	
Ohjaajat ja opintoaine/opetustiimi	Opinnäytetyön muoto	
Jyrki Marttila ja Mika Kyyrö, liikenne	Kvantitatiivinen opinnäytetyö	
Tiivistelmä		
<p>Tutkin opinnäytetyössäni sakkolainsäädännön uudistusten yhteyttä ylinopeuksista määrättäviin sakkoihin. Selvitin tutkimuksessani miten vuoden 1999 voimaan tullut sakkolakiuudistus, sekä vuoden 2015 rikesakkojen korotus ovat vaikuttaneet ylinopeuksista määrättyjen sakkojen luku- ja rahamääriin. Lisäksi osana tutkimustani on ollut mahdollisten ajonopeuksien muutosten vaikutus liikenneturvallisuuteen.</p> <p>Tutkimuksessani keskeisimpänä teoriapohjana oli hallituksen esityksiä ja niiden tavoitteita sakkolakiuudistusten suhteen. Hallitus on esityksissään määritellyt tarpeet sakkolakiuudistuksille ja näiden pohjalta olen tutkinut seurauksia sakkomääriin.</p> <p>Käytin tutkimuksessani kvantitatiivista menetelmää ja hankin aineistoni vuoden 1999 sakkolakiuudistukseen Valtion Teknillisen Tutkimuskeskuksen (VTT) aiemmin suorittamasta tutkimuksesta sakkolainsäädännön uudistamisen vaikutuksista. Lisäksi keräsin vuoden 2015 rikesakkojen korotuksen vaikutuksia tutkiessani tilastokeskuksen sivuilta tilastoja sakkomäärien ja sakkosummien kehityksestä ennen ja jälkeen korotuksen.</p> <p>Tutkimuksessani ilmeni, että sakkosummien korotuksilla ei ole näytä olevan yhteyttä ihmisten liikennekäyttäytymiseen ylinopeuksien suhteen. Yleisesti ottaen ylinopeuksista määrätty sakkojen lukumäärät ovat viimeisen viiden vuoden aikana laskeneet, mutta sakoista määrättyjen rahallisten seuraamusten korotuksilla ei näytä olevan vaikutusta liikenteessä sallittujen ajonopeuksien ylityksiin, eikä näin ollen myöskään liikenneturvallisuuteen. Tutkimuksessa ei kuitenkaan otettu tarkemmin kantaa siihen onko muilla seikoilla kuin sakkojen rahallisella seuraamuksella ollut merkitystä määrättyihin sakkomääriin.</p>		
Sivumäärä	Tarkastuskuukausi ja vuosi	Opinnäytetyökoodi (OPS)
39	Joulukuu 2016	Amk2014ONT
Avainsanat		
ajonopeudet, hallituksen esitys, rangaistusmääräykset, rikesakot		

## SISÄLLYS

<b>1 JOHDANTO</b> .....	<b>2</b>
<b>2 TEORIATAUSTA</b> .....	<b>3</b>
2.1 Rikoslain uudistus vuonna 1999 .....	3
2.2 Sakkolain uudistus vuonna 1999.....	5
2.3 Hallituksen esitys rikoslain 2 a ja 9 luvun muuttamiseksi .....	6
2.4 Perustuslakivaliokunnan näkemys hallituksen esitykseen HE 1/2016 vp .....	10
2.5 Liikenne ja ajonopeudet .....	12
2.5.1 Liikenteen historiaa Suomessa.....	12
2.5.2 Ajonopeuteen vaikuttavia seikkoja .....	13
2.5.3 Ajonopeuden merkitys liikenneonnettomuuksiin .....	14
<b>3 OPINNÄYTETYÖPROSESSI</b> .....	<b>17</b>
3.1 Tutkimusmenetelmät.....	17
3.2 Tutkimuksen toteuttaminen.....	18
3.3 Tutkimuksen luotettavuus .....	19
<b>4 TULOKSET</b> .....	<b>20</b>
4.1 Vuoden 1999 sakkolakiuudistuksen tulokset.....	21
4.1.1 Uudistuksen merkitys rikesakkojen lukumääriin ylinopeuksissa .....	22
4.1.2 Uudistuksen merkitys päiväsakkojen lukumääriin ylinopeuksissa.....	23
4.1.3 Uudistuksen merkitys rangaistusten rahamääriin.....	24
4.2 Vuonna 2015 voimaan tulleen rikesakkojen korotuksen vaikutukset.....	25
4.2.1 Rikesakot vuosittain .....	26
4.2.2 Rikesakot syyskuun alusta elokuun loppuun vuosina 2011-2016.....	27
4.2.3 Kameravalvonta rikesakkoissa.....	28
4.2.4 Rikesakkojen tuotot.....	29
4.2.5 Rangaistusmääräykset vuosittain .....	31
4.2.6 Liikenteessä kuolleet ja loukkaantuneet.....	32
<b>5 JOHTOPÄÄTÖKSET JA POHDINTAA</b> .....	<b>34</b>
5.1 Tutkimustuloksia.....	34
5.2 Yhteenveto .....	36
<b>LÄHTEET</b> .....	<b>38</b>

## 1 JOHDANTO

Rikesakkoja annetaan vuosittain noin 300 000 kappaletta. Niistä suurin osa liikenne rikkomuksista ja näistä pääosa ylinopeuksista. Syyskuun alussa 2015 korotettiin rikesakkojen rahamäärät kaksinkertaisiksi. Korotuksen jälkeen rikosakoista annettava seuraamus on nykyisin 20 - 200 euroa. (Oikeusministeriö 2015.)

Rikesakkoihin oli aiemmin tehty tasokorotus vuonna 1999 ja tämän jälkeen ansiotaso on kuitenkin kohonnut selvästi. Rikesakkomäärän korotus on kuitenkin suhteessa suurempi verrattuna ansiotason nousuun. Hallitus onkin esittänyt sakkotulojen korotuksen olevan välttämätön julkisen talouden sopeuttamiseksi. (Oikeusministeriö 2015.)

Ylinopeudesta annettavien rikesakkojen sakkosumma tuplattiin poikkeuksena korkeimman sakkoluokan kohoaminen 115 eurosta 200 euroon. Päiväsakkojen osalta ylinopeuksissa määrättävä minimisakko nostettiin samalla 200 euroon, eli vastaamaan rikesakkojen maksimisummaa.

Ylinopeussakkojen nosto on edelleen joulukuussa 2016 hallituksen suunnitelmissa, joten siltä osin asia on nyt ajankohtainen. Valtiovarainministeriö on esittänyt budjettiesityksessään jopa rikesakkojen kolminkertaistamista, eli nykyisen lainsäädännön mahdollistavan 200 euron maksimin korotusta 400 euroon. Lisäksi esityksessä on mukana päiväsakkojen korottaminen kaksinkertaisiksi. Nykyinen alimman päiväsakon määrä nousisi näin ollen 6 eurosta 12 euroon. Automaattisen liikennevalvonnan lisäys on myös suunnitelmissa ja sen odotetaan saavuttavan osan halutuista lisätulotasosta. (HE 1/2016.)

Käsittelen työssäni rikesakkojen ja päiväsakkojen korotuksen mahdollista merkitystä määrättyihin sakkojen lukumääriin ja niistä seuranneisiin sakkotuloihin. Seuraamuksen yhtenä tarkoituksena on ennaltaehkäistä rikoksia ja liikenteen ollessa kyseessä, parantaa liikenneturvallisuutta. Hallitus kuitenkin perustelee kirjoitus hetkellä vielä avoimena olevassa esityksessään (HE 1/2016) tulevien korotusten ensisijaisen tarkoituksen olevan nimenomaan valtiontalouden tasapainottamisen, eikä vaikuttamisen rikollisuustilanteeseen.

Työssäni tutkin, onko sakkosummien korotuksella saatu aikaan sakkotulojen lisäystä valtion kassaan vai onko korotuksilla saatu aikaan nimenomaan sakkomäärien vähenemistä mahdollisten ajonopeuksien laskun myötä ja näin ollen mahdollista liikenneturvallisuuden parantumista.

Mahdollisten sakkomäärien korotuksen lisäksi 1.10.2016 astui voimaan poliisin ohjeistus POL-2016-8939, jonka mukaan ylinopeuksiin puuttumiskynnys rikesakkojen osalta laski

nopeuteen 7 km/h aiemman käytännön ollessa 8 km/h. Tämä uudistus tuli kuitenkin liian myöhään ehtiäkseen mukaan työhöni, joten tulen tutkimaan aiempien puuttumiskynnysten muutosten mahdollista yhteyttä ajonopeuksiin.

Mielenkiinto tekemääni tutkimusta kohtaan syntyi poliisiopintoihini liittyvän kentän harjoittelun aikana ja aikaisemman ajokokemuksen perusteella. Liikennettä seuratessani olen havainnut, että kaikki eivät aja liikennemerkein määrättyä nopeutta ja suuri osa ajaa rikesakon mahdollistavaa lievää ylinopeutta. Poliisin puuttuminen näihin lieviin ylinopeuksiin onkin vähenevillä resursseilla käytännössä mahdotonta ja vain vahva kameravalvonnan lisääminen voisi kenties toimia sakkotulojen lisääjänä tai pelotteena ajonopeuksien laskemiseksi.

## **2 TEORIATAUSTA**

Tässä luvussa käsittelen lainsäädäntöä ja sen muutoksia sakkolain uudistuksissa. Aineistona käytän hallituksen esitystä (HE 32/1997) vuonna 1999 voimaantulleen liikennetikoksia koskevan lainsäädännön uudistamisesta, jossa tieliikennelain puolella olleita pykälää siirrettiin rikoslain puolelle. Samaan aikaan voimaan tuli myös sakkoa ja rikesakkoa koskevia säännöksiä hallituksen esityksen (HE 74/1998) perusteella. Käyn myös läpi hallituksen esityksen (HE 1/2016 vp) tavoitteet uudesta rikesakkoihin ja päiväsakkoihin vaikuttavasta muutoksesta. Lisäksi käsittelen liikenteen yleistä muutosta Suomessa autokantojen ja tiestön kehittyessä sekä ylinopeuksien merkityksestä liikenneonnettomuuksiin.

### **2.1 Rikoslain uudistus vuonna 1999**

Hallitus esitti vuonna 1997 esityksessään HE 32/1997, uudistettavaksi liikennetikoksia koskevaa lainsäädäntöä. Aiemmin kaikki liikennetikokset, liikennejuopumussäännöksiä lukuun ottamatta, kuuluivat oman erityislainsäädäntönsä alle.

Hallituksen esityksessä ehdotettiin kaikkien liikennemuotojen, eli tie-, vesi-, raide- ja ilmailiikenteen teot, joista voi seurauksena olla vankeutta, siirtämistä rikoslakiin. Kuitenkin teot, joista voi seurata lähinnä sakkoa, ehdotettiin edelleen pidettäväksi erityislainsäädännön puolella. Ennen muutosta esimerkiksi liikenteen vaarantaminen ja törkeä liikenteen

vaarantaminen löytyivät tieliikennelain liikenne rikoksia koskevasta 8 luvusta. (HE 32/1997.) Uusittu rikoslaki tuli voimaan 30.4.1999.

Voimassa olevan rikoslain 23 luvun 1 §:ssä (30.4.1999/545) sanotaan liikenneturvallisuuden vaarantamisesta seuraavaa:

*Joka tienkäyttäjänä tahallaan tai huolimattomuudesta rikkoo tieliikennelakia tai ajoneuvolakia taikka niiden nojalla annettuja säännöksiä tai määräyksiä tavalla, joka on omiaan aiheuttamaan vaaraa toisen turvallisuudelle, on tuomittava liikenneturvallisuuden vaarantamisesta sakkoon tai vankeuteen enintään kuudeksi kuukaudeksi.*

*Liikenneturvallisuuden vaarantamisesta tuomitaan myös se, joka 1 momentissa tarkoitetulla tavalla*

*1) ollessaan vastuussa aluksen ohjailusta tai aluksen kulun turvallisuuteen olennaisesti vaikuttavassa tehtävässä rikkoo vesiliikennelakia tai sen nojalla annettuja taikka alusten yhteentörmäämisen ehkäisemisestä merellä, sisäisillä kulkuvesillä tai kanavassa annettuja säännöksiä tai määräyksiä,*

*2) ohjatessaan ilma-alusta tai toimiessaan sen miehistön jäsenenä tai muussa lentoturvallisuustehtävässä tai muulla tavoin rikkoo ilmailulakia tai sen nojalla annettuja säännöksiä tai määräyksiä, tai*

*3) kuljettaessaan junaa tai toimiessaan muussa junaturvallisuuteen olennaisesti vaikuttavassa tehtävässä rikkoo junaturvallisuutta koskevia määräyksiä.*

*Tätä pykälää ei sovelleta, jos 1 momentissa tai 2 momentin 1 tai 3 kohdassa tarkoitettu menettely on omiaan aiheuttamaan ainoastaan vähäisen vaaran.*

Hallituksen esityksessä on esimerkiksi liikenneturvallisuuden vaarantamisen siirrossa tieliikennelain puolelta rikoslain puolelle ajatuksena ollut liikenneturvallisuuden moitittavuuden merkityksen korostaminen tekemällä siitä liikenne rikoksen sijaan rikoslaki rikoksen, josta voi seurata vankeutta. Rikoslain uudistuksen keskeinen periaate onkin ollut keskeisten rikosten kokoaminen rikoslakiin. Tällaisina voidaan pitää tekoja, joista pidetään aiheellisena voida tuomita vankeusrangaistus. Liikenne rikosten tunnusmerkistöissä ei ole ollut tieliikennelain puolella ollessaan tarpeeksi porrastusta. Näin ollen liikenneturvallisuuden vaarantaminen on siirtynyt lähemmäksi vastaamaan liikenne rikkomusta ja ero liikenneturvallisuuden vaarantamisen ja liikenne rikkomuksen välisessä rangaistavuudessa on jäänyt vähäiseksi. (HE 32/1997.)

Rikoslakiin erityislainsäädännöstä siirrettävien rikosten kohteena on ollut nimenomaan liikenteeseen osallistuvien hengen ja terveyden suoja koskeva liikenneturvallisuus. Liikenne rikokset muistuttavat kuitenkin luonteeltaan henkeen ja terveyteen kohdistuvia

rikoksia. Liikenneonnettomuudessa mukana olleeseen omaisuuteen kohdistuviin vakavimpiin rikkomuksiin on löytynyt jo tarvittava suoja rikoslaista omaisuutta suojaavien säännösten perusteella. (HE 32/1997.)

## **2.2 Sakkolain uudistus vuonna 1999**

1.10.1999 tuli voimaan hallituksen esityksen HE 74/1998 perusteella uusi sakkolaki, jossa sakkoa, muuntorangaistusta ja rikesakkoa koskevia säännöksiä uudistettiin. Edellisen kerran sakkolakia oli uudistettu 1970-luvulla. Hallituksen esitys sakkolain uudistamisesta oli osa rikoslain kokonaisuudistusta. (HE 74/1998.)

Ennen uudistusta oli rikesakkojen osalta voimassa tasasumma 300 markkaa (noin 50 euroa) aina 15 km/h asti tapahtuvista ylinopeuksista. Tämän jälkeen oli siirrytty päiväsakkoihin. Uudistuksen myötä rikesakkoja porrastettiin ja maksimisumma ylinopeuksista nousi 700 markkaan (noin 117 euroa). Lisäksi rikesakon antamisen yläraja nousi nopeuteen 20 km/h. (Häkkänen ym. 2002, 8-10.)

Lokakuun 1. vuonna 1999 tuli voimaan laki rikoslain muuttamisesta (550/1999), jonka perusteella rikesakkojen maksimisummaksi määrättiin 1000 markkaa (noin 168 euroa) ja yhden päiväsakon laskuperustaksi tuli 1/60 osa sakotettavan keskimääräisistä kuukausituloista. Lisäksi samana päivänä astui voimaan asetus päiväsakon rahamäärästä (609/1999), jossa muutettiin päiväsakkojen rahamäärän laskemisperusta nettoperusteiseksi aiemman bruttotuloihin perustuvan laskutavan sijaan ja perustulovähennykseksi sakkoa laskiessa tuli 1 500 markkaa.

Myöhemmin euron tultua käyttöön 1.1.2002 on rikesakon maksimisummaksi määrätty, aiemman 700 markan sijaan 200 euroa, lailla rikoslain 2 a ja 9 luvun muuttamisesta (971/2001). Samaten valtioneuvoston asetuksella päiväsakon rahamäärästä annetun asetuksen muuttamisesta (1037/2001) määrättiin päiväsakon peruskuluvähennykseksi 255 euroa, päiväsakon alimmaksi rahamääräksi 6 euroa ja päiväsakon vähimmäksi kokonaisrahamääräksi autoilijalle ylinopeuksissa 115 euroa. Markkoina vastaavat summat samassa järjestyksessä olivat 1 500, 40 ja 700 markkaa, eli summat euroiksi pyöristettyinä hieman pienenevät (609/1999, asetus päiväsakon rahamäärästä).

Hallitus on esityksellään sakkolain uudistamisesta tavoitellut ihmisten liikennekäyttäytymisen muutosta ja on toivonut sen hillitsevän ajonopeuksia sekä ennalta

ehkäisevän rikoksia. Toisaalta hallitus toteaa, että käytäntö sakkojen osalta ennen uudistusta on ollut, että henkilö jolle on määrätty päiväsakon vähin rahamäärä, on voinut ajaa ylinopeutta 16-28 km/h yli sallitun ilman rangaistuksen rahamäärän korotusta rikesakon rahamäärää suuremmaksi. Uudistuksen myötä tämä raja on 20-34 km/h, joten uudistus luo periaatteessa mahdollisuuden ajaa 6 km/h kovempaa kuin ennen rangaistuksen nousematta suuremmaksi kuin suurin mahdollinen rikesakko. (HE 74/1998.)

Sakkolain uudistuksella ei ole esityksen mukaan valtiontaloudellisia tavoitteita. Sakoilla ei ole siis pyritty keräämään varoja valtiolle, vaan sakkojärjestelmän tarkoitus on ollut rikollisuuden sääntely ja ennaltaehkäisy. (HE 74/1998.)

### **2.3 Hallituksen esitys rikoslain 2 a ja 9 luvun muuttamiseksi**

Tämä alaluku käsittelee kokonaisuudessaan vielä joulukuussa 2016 vireillä olevaa hallituksen esitystä HE 1/2016 vp rikoslain 2 a ja 9 luvun sekä pysäköinninvalvonnan 3 §:n muuttamiseksi ja on tiivistelmä kyseisestä esityksestä.

Rikesakon korkein mahdollinen summa on 200 euroa ja alin päiväsakon rahamäärä on 6 euroa. Rikesakon maksimisumma ylinopeuksista nousi valtioneuvoston asetuksen rikesakkorikkomuksista (1081/2015) johdosta myös 200 euroon aiemman 115 euron sijaan. Hallituksen esittämällä lakimuutoksella haetaan mahdollisuutta korottaa voimassa olevia rikesakon ja päiväsakon rahamäärien maksimisummia. Keskityn hallituksen esityksen käsittelyssä pääosin ylinopeuksista seuraamuksina olevien rike- ja päiväsakkojen mahdollisiin tuleviin muutoksiin. Lakimuutos ei ole kirjoitushetkellä siis vielä tullut voimaan, mutta esitys kuvaa hallituksen tavoitteita tulevasta sakotuskäytännöstä.

#### **Päiväsakot**

Päiväsakkojärjestelmä on otettu käyttöön Suomessa 1921. Päiväsakkojärjestelmän tarkoitus on ollut saada rangaistus kohdistumaan oikeudenmukaisesti eri varallisuusarvoisimpien omaaviin henkilöihin. Lisäksi sakon suuruus haluttiin riippumattommaksi rahan arvon muutoksista.

Päiväsakon rahamäärä määräytyy tällä hetkellä rikoslain 2 a luvun 2 §:n 2 momentin mukaan sakotettavan keskimääräisestä nettokuukausitulosta, josta on vähennetty 255 euroa. Ottamalla edellä mainitun laskukaavan perusteella saadusta summasta 1/60-osa, saadaan



sakotettavan yhden päiväsakon rahamäärä. Rahamäärä ei voi kuitenkaan olla pienempi kuin kuusi euroa. Hallituksen esityksen mukaan vuonna 2014 yhden päiväsakon rahamäärä on ollut keskimäärin 16,70 euroa vastaten 1257 euron nettokuukausituloja. Päiväsakon vähimmäislukumäärä on rikoslain 2 a luvun 1 §:n mukaan yksi kappale ja enimmäislukumäärä yhdestä teosta 120 ja useammasta teosta maksimissaan 240 kappaletta.

Päiväsakkojen osalta ylinopeuksissa on erikoisuutena, ettei alimman päiväsakon kokonaisrahamäärä voi olla pienempi kuin suurin määrättävä rikesakko, joka on 200 euroa. Tällä on haluttu estää pienituloisen päiväsakonopeutta ajavan kuljettajan pienemmän rahamääräisen rangaistuksen saaminen kuin hänen ajaessaan rikesakonopeutta. Tällä korotuksella on vuonna 2013 saatu laskennallista tulokertymää 520 000 euroa hallituksen esityksen mukaan.

Hallituksen strategisen ohjelman (29.5.2015) tarkoituksena on muuttaa rikoslakia päiväsakkojen osalta nykyisen 1/60-osa sakotettavan keskimääräisistä kuukausituloista sijaan 1/30 osaan. Tämä korotus tulisi olemaan kuitenkin selvästi enemmän kuin sakotettujen tulojen kehitys edellyttäisi. Hallituksen esityksessä todetaankin, ettei rikollisuustilanteen kehitys aiheuta tarvetta päiväsakon rahamäärän korotukseen, vaan korotuksen tarkoitus on julkisen talouden sopeuttamistoimet. Myöskin vaikuttaminen rikollisuuden määrään rangaistuksia koventamalla on hyvin rajallinen. Jo yleinen tulotason nousu korottaa automaattisesti päiväsakkojen rahamäärää. Ainoastaan minimipäiväsakoihin ei pienellä tulotason muutoksella ole merkitystä.

Viimeksi on päiväsakon rahamäärää tarkistettu vuonna 1999 hallituksen esityksen HE 74/1998 johdosta sekä vuonna 2002 euroon siirtymisen seurauksena. Jotta vuonna 2002 käyttöön otettu 6 euron minimipäiväsakko vastaisi nykyistä elinkustannusindeksiä, pitäisi minimipäiväsakon hallituksen esityksen mukaan olla 23 prosenttia korkeampi eli 7,40 euroa. Elinkustannusindeksin lisäksi, jos otetaan huomioon ansiotasoindeksi, saataisiin nykyiseksi alimman päiväsakon summaksi 11,36 euroa. Tosin minimipäiväsakon saajien tulot eivät vastaa ansiotulojen kehitystä, minkä vuoksi ansiotasoindeksi soveltuu huonosti minimipäiväsakon arviointiin.

### **Rikesakot**

Rikesakko saa olla tällä hetkellä rikoslain 2 a luvun 8 §:n 2 momentin mukaan enintään 200 euroa. Aiemmin rikesakon voimassa olevaa 115 euron enimmäissummaa korotettiin

1.9.2015 valtioneuvoston asetuksella (1081/2015) lain sallimaan enimmäismäärään eli 200 euroon. Ylinopeuksissa voidaan moottorikäyttöisen ajoneuvon kuljettajan, pois lukien mopoilijan, rikesakon enimmäissummaksi määrätä 15-20 km/h nopeuden ylityksistä 200 euron rikesakko. Hallituksen esitys nostaisi lain salliman suurimman rikesakon määrän 400 euroon ja tämän jälkeen valtioneuvoston asetuksella suurimman ylinopeudesta annettavan rikesakon määrä korotettaisiin 285 euroon.

Liikenneturvallisuus on hallituksen esityksen mukaan viime vuosina parantunut, eikä rikollisuustilanteen muutos aiheuta tarvetta rikesakkojen korottamiseen. Rikesakkojen korotusesityksellä ajetaankin päiväsakkojen muutoksen tavoin julkisen talouden sopeuttamistoimia. Korottamalla rikesakkoja on tarkoitus hankkia valtion kassaan 20 miljoonaa euroa lisätuloja hallitusohjelmaan verrattuna. Lisäksi automaattista kameravalvontaa lisäämällä ja 1.9.2015 voimaan tulleiden rikesakkojen korottamisella vielä 25 prosentilla, on arvioitu sakkotulojen lisääntyvän 40 miljoonalla eurolla.

### **Esityksen tavoitteet**

Tavoitteena sakkolainmuutosesityksellä, kuten aiemmin mainitsin, on kasvattaa valtion tuloja sakkoja korottamalla. Vaihtoehtoina korotuksille on joko sakkojen kaavamainen kaksinkertaistaminen tai kaksinkertaistaminen korottamalla minimipäiväsakkoa 50 prosenttia.

Esityksessä yhtenä vaihtoehtona on minimipäiväsakon kaavamainen kaksinkertaistaminen. Tämän johdosta kasvaisivat sakkotuotot noin 10,6 miljoonalla eurolla yhteissumman kohotessa 63 miljoonaan euroon. Toisaalta samalla arvioidaan muuntorangaistusten täytäntöönpanon kustannusten kasvavan noin 8 miljoonalla eurolla. Kustannusten ollessa lähes hyötyjen suuruiset ja muuntorangaistusten vaikutusten ollessa sakotettaville haitalliset sekä kohtuuttomat maksukykyyn nähden, ei kaavamaisen kaksinkertaistamisen mallia voida sellaisenaan esityksen mukaan pitää toteuttamiskelpoisena.

Toisena vaihtoehtona on esitetty sakkojen kaksinkertaistamista, jossa minimipäiväsakkoa korotettaisiin 50 prosenttia. Tässä mallissa minimipäiväsakon suuruus olisi 9 euroa ja yhden päiväsakon rahamäärän laskukaavaa muutettaisiin. Uudessa kaavassa sakotettavan nettotuloista tehtäisiin peruskulutusvähennys entisen 255 euron sijaan 375 euroa. Tästä laskutoimituksesta seuraava tulos jaettaisiin nykyisen 60:n sijaan 30:lla ja näin saataisiin yhden päiväsakon rahamäärä. Peruskulutusvähennyksen korotuksella varmistetaan alimman

minimipäiväsakon tulorajan pysyminen samana. Näiden muutosten lisäksi esitetään elatusvelvollisuusvähennystä korotettavaksi 3 eurosta 6 euroon.

Tässä vaihtoehdossa vuotuinen lisäkertymä sakkoihin olisi 44 miljoonaa euroa vuodessa 63 miljoonan euron sijaan, eli 19 miljoonan euron vuosittainen vajuus hallitusohjelmassa esitettyyn nähden. Lisäksi muuntorangaistusten täytäntöönpanokustannukset olisivat 4 miljoonaa euroa 8 miljoonan sijaan. Mahdollisella kameravalvonnan lisäyksellä voidaan kuitenkin sakkojen kaksinkertaistamisvaatimusta lieventää. Valvonnan lisäyksestä seuraavalla kiinnijäämisen pelolla on todennäköisesti myös sakkomäärien korotusta suurempi vaikutus liikenneturvallisuuteen.

### **Esityksen vaikutukset**

Päiväsakkojen kokonaiskertymä on laskenut vuosien 2011-2014 välisenä aikana 63,0 miljoonasta eurosta 58,4 miljoonaan euroon. Esityksessä on arvioitu, että mikäli kansalaisten liikennekäyttäytyminen ei korotuksen jälkeen muutu, tulee sakkotulojen kertymä korotuksen jälkeen olemaan 77 prosenttia vuoden 2014 tasoa korkeampi. Kokonaislisäys päiväsakkotuloihin tulisi olemaan noin 46 miljoonaa euroa vuodessa ilman elatusvelvollisuusvähennyksen huomioon ottamista. Rikesakon enimmäismäärän nostaminen 285 euroon vähentää päiväsakon korotuksen soveltamisalaan kuuluvia tapauksia noin kolmella tuhannella, mutta korotuksen kasvun pitäisi nostaa sakkokertymää noin 0,7 miljoonaa euroa vuodessa.

Rikesakkojen kokonaiskertymä on ollut vuosien 2010-2014 välissä 19,5-22,8 miljoonaa euroa. 1.9.2015 voimaan tulleen rikesakkojen korotuksen on arvioitu kasvattavan sakkokertymää noin 96 prosenttia eli noin 38-45 miljoonaan euroon vuodessa. Uuden korotuksen myötä sakkotulojen on arvioitu hallituksen esityksen mukaan kasvavan vielä noin 10-12 miljoonaa euroa vuodessa, mikäli sakkoja määrätään nykyiseen tapaan.

Päiväsakkojen laskentakaavan muutokset aiheuttaisivat esityksen mukaan tietojärjestelmäkustannuksia enintään 100 000 euron edestä. Lisäksi rikesakkojen korottaminen aiheuttaisi muutoksia poliisin sovelluksiin, kuten poliisiasiain tietojärjestelmä (PATJA), automaattinen liikennevalvonta (LVS), sekä poliisin operatiiviset lomakkeet (POLO). Lisäksi minimipäiväsakon korottaminen tullee lisäämään muuntorangaistuksen käyttöä. Minimipäiväsakon korotus 9 euroon tulisi todennäköisesti vähentämään sakkojen maksamista noin 7,5 prosenttia. Tämän seurauksena muuntorangaistusten määrä tulee

lisääntymään ja kustannukset näiden rangaistusten täytäntöönpanosta saattavat olla esityksen mukaan noin 4 miljoonaa euroa vuodessa.

Hallituksen esityksessä todetaan, että kriminologisen ja kriminaalipoliittisen tutkimuksen mukaan rikoksista kiinnijäämisriskillä ja rankaisemisen todennäköisyydellä on rikoksiin ennalta estävämpi merkitys kuin rangaistusten ankaruudella. Rangaistusten kiristäminen ei siis yleensä vähennä rikollisuuden määrää. Ennalta estävänä vaikutuksena ylinopeuksien osalta voitaisiin näin ollen vaikuttaa kameravalvonnan lisäämisellä. Mikäli kuitenkin sakkomäärien korotuksilla saadaan aikaiseksi ajonopeuksien laskua, on sillä mahdollisesti vaikutusta liikenneturvallisuuteen ja onnettomuuksista seuraavien kustannusten alenemiseen. Toisaalta nopeuksien laskiessa pidentyvät myös matka-ajat ja tällä taas on vaikutusta matka-ajan pidentymisestä seuraaviin kustannuksiin.

Nyt haettavalla rikesakkojen korotuksella tuskin on esityksen mukaan merkittävää vaikuttavuutta ylinopeuksiin. Päiväsakkojen korottamisella taas saattaa olla merkitystä suurempien ylinopeuksien vähenemiseen ja rikesakkojen osuus suhteessa päiväsakkoihin tulee lisääntymään.

Sakotetut, joille määrätään tulojensa puolesta yhden päiväsakon rahamääräksi sen minimi 6 euroa, voivat nykyisen sakotuskäytännön mukaan ylittää suurimman sallitun nopeuden alle 60 km/h nopeuden kasvun vaikuttamatta rangaistuksen euromäärään korottavasti. Jatkossa tämä muuttumattoman sakon määrä tulisi koskemaan nopeuksia joista voi antaa 31 päiväsakkoa tai vähemmän, eli nopeuden ylitys voisi olla noin 50 km/h yli nopeusrajoituksen.

#### **2.4 Perustuslakivaliokunnan näkemys hallituksen esitykseen HE 1/2016 vp**

Edellisessä alaluvussa käsittelin hallituksen esitystä HE 1/2016 vp rikoslain 2 a ja 9 luvun sekä pysäköinninvalvonnan 3 §:n muuttamiseksi, keskittyen käsittelyssä pääosin ylinopeuksista seuraamuksina olevien rike- ja päiväsakkojen mahdollisiin tuleviin muutoksiin. Hallituksen esitykseen liittyvien lakien olisi pitänyt tulla voimaan alun perin keväällä 2016. Tässä alaluvussa on tiivistetty perustuslakivaliokunnan näkemys, PeVL 9/2016 vp, kyseiseen esitykseen.

Hallituksen esityksessä esiin nousevat sakkolajien korotukset merkitsevät kajoamista tuomitun omaisuuteen, minkä johdosta esitys on perusoikeusjärjestelmän kannalta

merkityksellinen. Esityksessä ehdotetaan yleistä muutosta rangaistusjärjestelmään sakkorangaistuksia korottavasti, minkä johdosta esityksen arviointi on nähtävä kriminalisointeja koskevien näkökohtien valossa. Perustuslakivaliokunnan näkemyksen mukaan kriminalisoinnille on esitettävä perusoikeusjärjestelmän kannalta hyväksyttävä peruste eivätkä taloudelliset tavoitteet voi olla hyväksyttäviä perusteita seuraamussääntelylle.

Perustuslakivaliokunnan mukaan ei hallinnollisia rangaistuksellisia seuraamuksia voida pitää perustuslain 81 §:n mukaisina veroina tai maksuina. Rangaistusmaksujen tarkoituksen ei voida myöskään katsoa olevan valtion menojen rahoittaminen.

Hallituksen esityksessä katsotaan, että päiväsakkojen vähimmäismäärän korotus toteutettaisiin asetusmuutoksella. Perustuslakivaliokunnan näkemys on, että perustuslain laillisuusperiaatteen ja asetuksenantovaltuutta koskevan sääntelyn sekä asian merkityksen vuoksi päiväsakon vähimmäismäärästä tulisi säätää lailla.

Hallituksen esitys todetaan perustuslakivaliokunnan toimesta muodollisesti ja vaikutusarvioltaan moitteettomaksi lainvalmistelutyöksi. Esityksen perusteet eivät kuitenkaan vastaa hyväksytyjä syitä sakkojen korotukselle. Perustuslakivaliokunta toteaa, että perustelut joita hallitus esittää aikeissaan siirtää aikeisempaa isompi osuus rikollisuuden kustannuksista rikoksista tuomittujen maksettavaksi puuttuvat.

Rangaistusjärjestelmän tavoitteena tulee olla rikosten ehkäiseminen sekä rikosten ja rikollisuuskontrollin aiheuttamien kärsimysten ja kustannusten minimoiminen. Lisäksi niiden pitää jakautua oikeudenmukaisesti eri osapuolten kesken. Rangaistustason pitää olla oikeudenmukaisuuden lisäksi rikoksia ennalta estävää ja huomioon on otettava myös yhteiskunnallinen ja yksityinen rasitus ja kärsimys järjestelmän soveltamisesta sekä muut mahdolliset yhteiskunnan keinot samaan päämäärään pyrkiessä. Perustuslakivaliokunnan mukaan perustuslaki ei itsessään aseta tiukkoja rajoja sakkorangaistuksen korottamiselle. Korottamiselle pitää vain olla hyväksyttävät perustelut.

Lausunnossaan perustuslakivaliokunta toteaa, että heidän tehtäviinsä kuuluu hallitusten esitysten perusteiden arviointi, mutta ei kriminaalipoliittiset tarvearviointit. Perustuslaista ei löydy esteitä perusteiden muotoilulle eduskunnan mietintövaliokunnassa. Vaikka rangaistusesityksen vaikutukset ovatkin merkittäviä, ne eivät kuitenkaan ole muuttamassa varallisuusrangaistuksia liian ankariksi suhteessa teon moitittavuuteen. Esitys on siltä osin perustuslakivaliokunnan kannan mukaan hyväksyttävä, mikäli sille pystytään esittämään oikeat perustelut.

Lopuksi perustuslakivaliokunta esittää, ”*että lakiehdotukset voidaan käsitellä tavallisen lain säätämisyjärjestyksessä vain, jos valiokunnan esittämät esityksen perusteita koskevat valtiosääntöoikeudelliset huomautukset otetaan asianmukaisesti huomioon*”.

## **2.5 Liikenne ja ajonopeudet**

Maailmalla liikennemäärät, säännöt ja ajonopeudet ovat kehittyneet teknologian ja yhteiskuntien kehityksen myötä. Tämä alaluku käsittelee liikenteen kehitystä Suomessa, sekä ajonopeuksille ja liikenneonnettomuuksille merkittäviä tekijöitä.

### **2.5.1 Liikenteen historiaa Suomessa**

Suomi sai ensimmäiset dokumentoidut autonsa 1900-luvun alkupuolella. Ensimmäinen automainos löytyy sanomalehdestä tosin jo vuodelta 1899. Varsinainen autokauppa alkoi Suomessa 1905. Suomessa valmistettiin 1900-luvun alkupuolella myös muutamia autoja yksityishenkilöiden tai konepajojen toimesta. (Tyrkkö 2003.)

Suomen autokanta alkoi nopeasti kasvaa suurimmissa kaupungeissa ja 1920-luvun alussa Suomessa oli noin 1800 autoa ja 800 moottoripyörää. Autoistumiskehitys jatkoi kasvuaan aina talvisotaan ja jatkosotaan asti. Autoja oli Suomessa ennen sotia 29 000, mutta sotien jälkeen enää 6 230. (Vuosisata suomalaista autoilua, luettu 26.9.2016.)

Vaikka Suomen autokanta alkoi jälleen kasvaa sotien päätyttyä, Suomen tiestö oli heikossa kunnossa varsinkin jatkosodan päätyttyä vuonna 1944. Vasta Presidentti Kekkonen aikakaudella Suomen tiestö alkoi kehittyä ja Suomen teitä alettiin päällystää. (Liikkeelle, sanoi Kekkonen, luettu 26.9.2016.)

Suomessa oli alle 200 kilometriä päällystettyä tietä ennen Helsingin olympialaisia 1952. Olympialaisia varten kunnostettu tieverkosta paransi merkittävimpien teiden kuntoa. Vasta kuitenkin 1960-luvulla Suomeen kehittyi nykyaikainen tieverkoston kunnossapito sekä tieverkonpohja. Tällöin teiden päällystäminen alkoi kunnolla uudella kotimaisella kalustolla. Vuosikymmen loppuun mennessä Suomessa oli päällystetty teitä jo yli 20 000 kilometriä. Vuosien 1960-75 välillä Suomen autokanta nelinkertaistui ja vuonna 1976 saavutettiin miljoonan henkilöauton raja. Tässä vaiheessa moottoriteitä oli Suomessa 169 kilometriä. (Liikkeelle, sanoi Kekkonen, luettu 26.9.2016.)

Vaikka tiestö kehittyi ja autokanta kasvoi Suomeen saatiin kuitenkin kattonopeudet vasta vuonna 1973 presidentti Kekkonen uudenvuodenpuheen jälkeen (Liikkeelle, sanoi Kekkonen, luettu 26.9.2016). Tätä ennen Suomen tieliikenteessä kuoli vuosien 1965-1973 välisenä aikana vuosittain yli tuhat ihmistä (Vuosisata suomalaista autoilua, luettu 26.9.2016).

Tämän jälkeen tieliikenteessä kuolleiden määrä väheni radikaalisti. Kuolonuhrien määrän vähenemisen syinä on ollut tieliikenteen kattonopeuksien käyttöönoton lisäksi mm. 1975 voimaan tullut turvavöiden käyttöpakko sekä yleisen nopeusrajoituksen laskeminen 80 kilometriin tunnissa. (Vuosisata suomalaista autoilua, luettu 26.9.2016.). Vuonna 2015 tieliikenteessä tapahtui 5 164 henkilövahinkoon johtanutta tieliikenneonnettomuutta, joissa kuoli enää 266 henkilöä ja loukkaantui 6385 henkilöä (Tieliikenneonnettomuudet, luettu 26.9.2016).

### **2.5.2 Ajonopeuteen vaikuttavia seikkoja**

Poliisi määrää nykyään rikesakon, 3 km/h varmuusvähennyksen jälkeen, 7-20 km/h tapahtuvista nopeuden ylityksistä. Tämä tarkoittaa sitä, että kuljettaja voi ajaa 10 km/h yli tutkan näyttämän nopeuden yli saamatta rikesakkoa. Osa kuljettajista, varsinkin talvella 80 km/h -nopeusrajoitusalueella ajavista, saattaa ylittää nopeuden lievästi tietoisena korkeasta rangaistuskynnyksestä (Kallberg 2011, 53).

Tutkimuksen (Beilinson ym. 2004, 3) ohessa tehdyssä kyselyssä ilmenee, että noin kymmenesosa kuljettajista kuitenkin arvelee, ettei poliisin perinteisessä nopeusmittauksessa ole ollenkaan toleranssia. Automaattisen kameravalvonnan osalta näin ajattelee 15-20 % kuljettajista. Noin 80 % prosenttia kyselyyn osallistuneista arvioi toleranssin kuitenkin olevan korkeintaan 10 km/h.

Suurin osa kuljettajista ajaa kuitenkin lähelle nopeusrajoituksen mukaista ajonopeutta. Tien muodolla ja ympäristöllä on kuitenkin merkitystä kuljettajan käyttämään ajonopeuteen. Myös kuljettajan käyttämällä ajoneuvolla on merkitystä ajonopeuksiin ja hyvillä ajo-ominaisuuksilla varustetulla autolla ajetaankin lujempaa kuin huonommilla autoilla. (Vaa ym. 2002, viitattu teoksessa Peltola 2007, 19.)

Tieliikennelain 23 §:ssä lukee tilannenopeudesta seuraavaa:

*Ajoneuvon nopeus on sovitettava sellaiseksi kuin liikenneturvallisuus edellyttää huomioon ottaen muun ohella tien kunto, sää, keli, näkyvyys, ajoneuvon kuormitus ja kuorman laatu sekä liikenneolosuhteet. Nopeus on pidettävä sellaisena, että kuljettaja säilyttää ajoneuvon hallinnan. Ajoneuvo on voitava pysäyttää edessä olevan ajoradan näkyvällä osalla ja kaikissa ennalta arvattavissa tilanteissa. Ennen kaukovaloilta lähivaloille vaihtamista nopeus on sovitettava uusien näkyvyysolosuhteita vastaavaksi.*

*Kuljettajan on sovitettava ajoneuvonsa nopeus sellaiseksi, etteivät muut tienkäyttäjät joudu kohtuuttomasti liian tai soran roiskumiselle alttiiksi.*

Sääolosuhteilla onkin suuri merkitys kuljettajan ajonopeuteen. Kuljettajan ajonopeus laskee liukkaalla kelillä 3-7 km/h hyvään ajokeliin verrattuna. Yleisesti talvella kuljettajat kuitenkin arvioivat ajokelin ja renkaidensa kunnan todellisuutta paremmiksi eivätkä tämän vuoksi alenna ajonopeuttaan riittävästi olosuhteisiin nähden. (Tiehallinto 2006b, viitattu teoksessa Peltola 2007, 19.)

Kuljettajan käyttämään ajonopeuteen vaikuttaa vahvasti myös hänen arvionsa muiden tienkäyttäjien käyttämistä ajonopeuksista. Kuljettaja ajoi keskimääräistä lujempaa, jos hän arveli muiden ajavan ylinopeutta. (Nordisk ministerråd 1996, viitattu teoksessa Peltola 2007, 19.) Myös poliisin puuttumiskynnyksellä on merkitystä ajonopeuksiin. Mitä alhaisemmaksi kuljettaja mieltää poliisin puuttumiskynnyksen, sitä hiljempaa hän ajaa. (Beilinson ym. 2004, 3.)

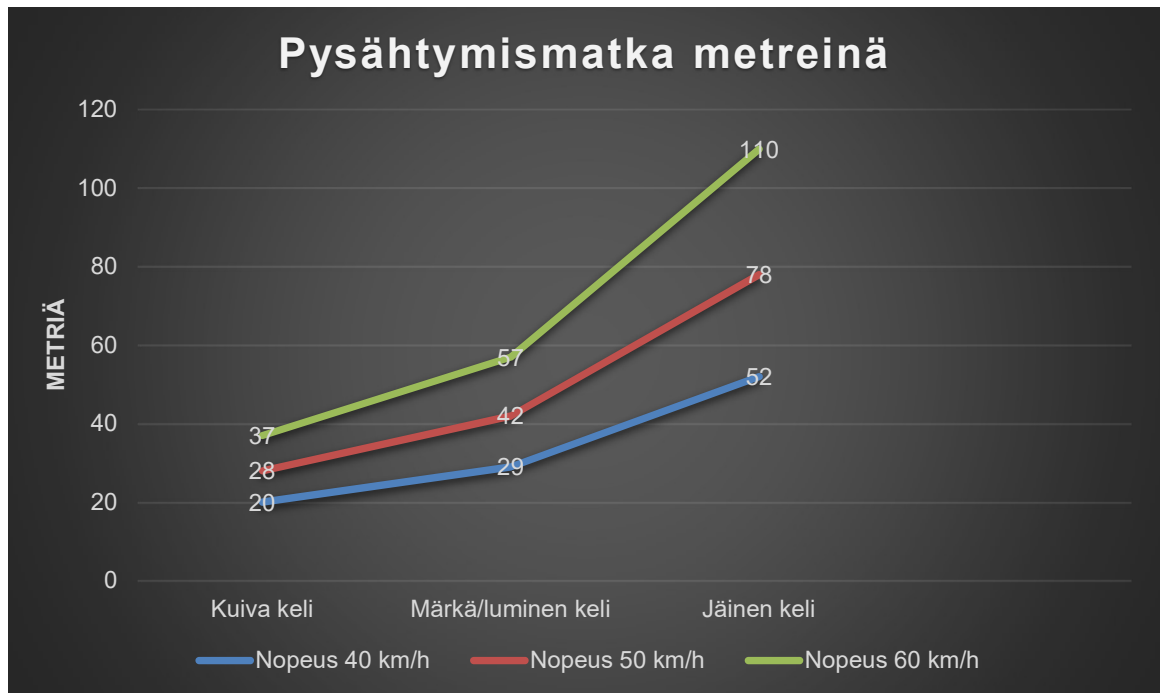
Yksittäisessä ajotilanteessa kuljettajan käyttämään ajonopeuteen yhteydessä olevia muita tekijöitä ovat mm. kiire, matkan tarkoitus sekä kuljettajan ja matkustajan suhde toisiinsa. Lisäksi myös nopeudesta nauttiminen, usko omaan ajotaitoihin ja jännityksen hakeminen elämään vaikuttavat käytettyihin ajonopeuksiin. (Sartre 2004; Vaa ym. 2002 viitattu teoksessa Peltola 2007, 19.) Varsinkin nuorille miehille on ominaista omien ajokykyjensä yliarvioiminen ja suurten ajonopeuksien käyttäminen (Nuoret (15-24) liikenteessä, luettu 22.11.2016).

### **2.5.3 Ajonopeuden merkitys liikenneonnettomuuksiin**

Liikenteessä käytetyillä ajonopeuksilla on merkitystä siihen, kuinka usein onnettomuuksia tapahtuu ja kuinka vakavia onnettomuudet ovat. Suurempi ajonopeus vaikuttaa reaktioaikana ja ajoneuvon jarrutuksen aikana kulkemiin matkoihin. Reaktioajan ollessa noin 1 sekunti, kulkee auto 40 km/h nopeudella 11 metriä ennen jarrutuksen alkamista.



50km/h nopeudella reaktiomatka on 14 metriä ja 60 km/h reaktiomatka on jo 17 metriä. Pysähtymismatkan kokonaispituus kasvaa ajonopeuden ja sääolosuhteiden mukaan (kaavio 1). (Strömmer 2012, 11.) Mikäli ajonopeus tästä vielä kasvaa, on sadan kilometrin tuntinopeudella kuivalla kelillä kokonaispysähtymismatka jo noin 70 metriä, josta noin 43 metriä on reaktioajan jälkeen tapahtunutta varsinaista jarrutusmatkaa. Nopeuden kasvaessa kaksinkertaiseksi, jarrutusmatka kasvaa nelinkertaiseksi. (Ajonopeus, luettu 29.9.2016.)



Kaavio 1. Auton kulkeman pysähtymismatkan kokonaispituus eri olosuhteissa ja nopeuksissa.

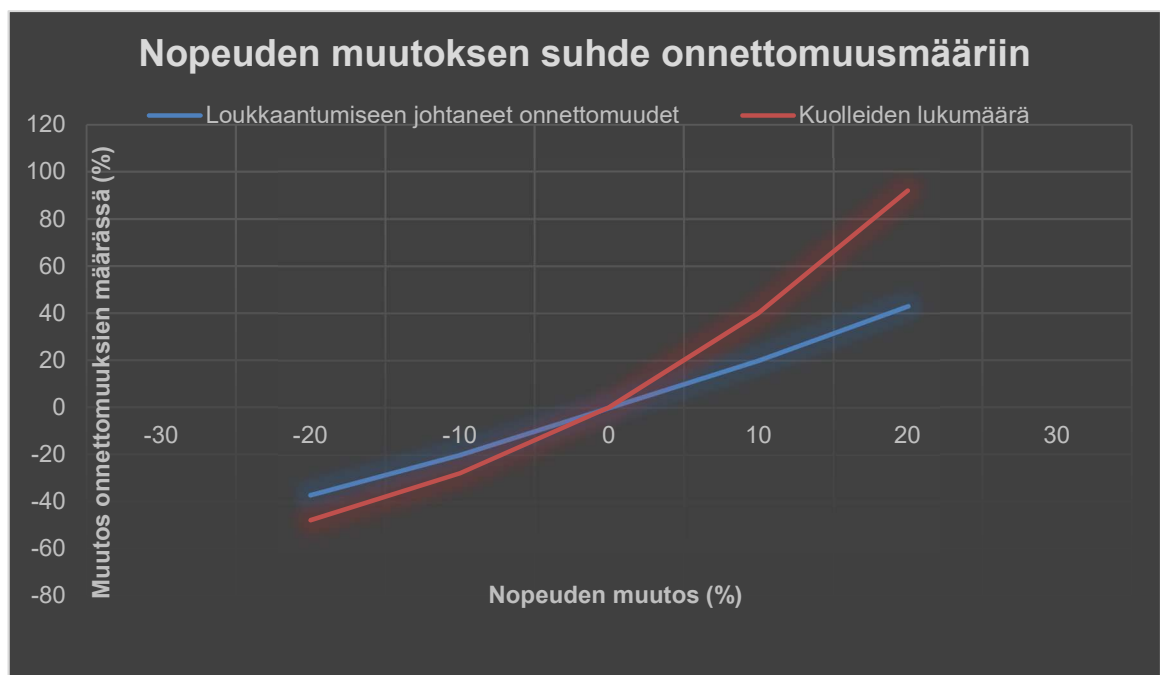
Muutoksiin liikenteen keskinopeuden merkityksestä onnettomuuksiin ja onnettomuuksien uhrien lukumäärään voidaan arvioida seuraavan kaltaisella potenssimallilla:

$$\frac{\text{Lukumäärä\_jälkeen}}{\text{Lukumäärä\_ennen}} = \left( \frac{\text{Nopeus\_jälkeen}}{\text{Nopeus\_ennen}} \right)^2$$

Mallin ideana on, että saman suuruisen suhteellisen nopeuden muutoksesta pitäisi seurata saman suhteinen muutos myös onnettomuuksien uhrien lukumäärään. Samalla kaavalla voidaan laskea vakavasti loukkaantuneiden ja kuolleiden määrä käyttämällä kakkosen sijaan eksponenttia 3. Kuten seuraavalla sivulla sijaitsevassa kaaviossa 2 kuvataan, nopeuden nostaminen näyttää vaikuttavan suoraan onnettomuuksien määrään nostavasti. (Elvik ym. 2004; Nilsson 2004 viitattu teoksessa Malmivuo & Rajamäki 2008, 8.)

Mahdollisen törmäyksen tapahtuessa liikenteessä, määrittää käytetty törmäyksen liike-energian. Energian säilymisperiaatteen mukaan törmäyksessä vapautuvan törmäysenergian määrä kasvaa suhteessa törmäysenergian neliöön, eli törmättäessä nopeudella 50 km/h vapautuu energiaa 1,6 kertaa enemmän kuin nopeudella 40 km/h. Autojen suojaruusteet ovat jatkuvassa kehitystilassa ja nykyaikainen auto suojaa matkustajia etutörmäyksessä hyvin 70 km/h asti ja sivutörmäyksissä 50 km/h asti. Takaapäin tullut törmäys voi kuitenkin aiheuttaa vammoja niskaan kohdistuvan piiskavaikutuksensa ansiosta jo nopeudessa 20 km/h. (Strömmer 2012, 11.)

Autojen kehitys luonnollisesti jatkuu ja suojaruusteet kehittyvät, jolloin tulevaisuudessa vakavimmat vammat tulevat törmäyksissä vähenemään. Myös jalankulkijoille törmäyksestä aiheutuvat vammat vähenevät autojen suunnittelun kehittyessä. Tosin törmäyksen jälkeisiin jalankulkijan ja maanpinnan välisiin iskuihin ei tällä ole juurikaan merkitystä.



Kaavio 2. Nopeuden muutoksen ja onnettomuusmäärän muutoksen suhde potenssimallin mukaan Nilsson 2004, viitattu teoksessa Malmivuo & Rajamäki 2008, 8).

Vaikka yllä kuvattu potenssimalli soveltuu melko hyvin kuvaamaan nopeuden muutoksen vaikutuksia onnettomuuksiin, ei sekään sellaisenaan täysin toimi. Mallin mukaan prosentuaalisesti saman suuruisesta nopeudenmuutoksesta seuraa saman suuruinen lopputulema riippumatta alkunopeudesta. On vaikea kuitenkin kuvitella, että nopeuden lasku

viidellä prosentilla nopeudesta 40 km/h laskee kuolemantapauksia liikenteessä samalla tavalla kuin sama nopeuden prosentuaalinen muutos nopeudesta 100 km/h. (Kallberg, 2014, 9.)

Karkeasti voidaan kuitenkin ajatella, että ajettaessa esimerkiksi nopeutta 80 km/h aiheuttaa nopeuden nousu viidellä prosentilla onnettomuuksien, joista aiheutuu henkilövahinkoja, lukumäärän kasvun 10 prosentilla. Kun taas kuolemaan johtavien onnettomuuksien lukumäärä kasvaa 20 prosentilla. (Kallberg, 2014, 15.)

### **3 OPINNÄYTETYÖPROSESSI**

#### **3.1 Tutkimusmenetelmät**

Tutkimusmenetelmät jaetaan yleensä kokeelliseen, kvantitatiiviseen eli määrälliseen tai kvalitatiiviseen eli laadulliseen tutkimusmenetelmään. Näissä kokeellisessa tutkimuksessa mitataan käsiteltävänä olevan yhden muuttujan vaikutusta toiseen muuttajaan. Kvantitatiivisessa tutkimuksessa kerätään tietoa tietystä otoksesta ja sen perusteella kuvaillaan ja selitetään ilmiötä. Kvalitatiivisessa tutkimuksessa kerätään yksityiskohtaista tietoa pienestä joukosta, jotka ovat toisiinsa suhteessa tai vaihtoehtoisesti tieto kerätään vain yksittäisestä tapauksesta. (Hirsjärvi ym. 2007, 130.)

Käytin tutkimuksessani kvantitatiivista tutkimusta analysoimalla pääasiassa tilastokeskuksesta keräämääni aineistoa. Kvantitatiivinen tutkimus saatetaan mieltää omien kysymysten esittämisenä tiettyyn ryhmään suunnatuille henkilöille esimerkiksi kyselykaavakkeen avulla. Kvantitatiivisen tutkimuksen voi kuitenkin suorittaa käyttämällä myös jo valmiiksi kerättyä aineistoa ja tätä analysoimalla. Kvantitatiiviseen tutkimukseen kuuluu kuitenkin olennaisena osana tutkittavan ominaisuuden mittaamista pyrkimällä vastaamaan esimerkiksi kysymyksiin ”mikä” ja ”kuinka paljon” (Holopainen & Pulkkinen 2002, 21). Sillä, kuka aineiston on kerännyt, ei ole tutkimuksen kannalta merkitystä.

Myöskin tutkimuksessa käytettävät mahdolliset muuttujat voidaan jakaa kvalitatiivisiin ja kvantitatiivisiin. Näin toimitaan empiirisessä tutkimuksessa, joka perustuu havaintoihin tai mittaamiseen. Mittaamisen kohteena ovat aina muuttujat. Kvalitatiivisessa tutkimuksessa muuttujat kertovat mittauksen kohteena olevan laadusta tai ominaisuuksista, mutta eivät

määrästä. Tällaisia muuttujia ovat esimerkiksi sukupuoli ja ammatti. Kvantitatiivisessa tutkimuksessa taas aineistoon valitut muuttujat mittaavat suuruutta ja järjestystä, jonka seurauksena tulokseksi tulee aina jokin numeroarvo. Näitä muuttujia voidaan mitata esimerkiksi järjestysasteikolla. (Nummenmaa 2004, 32-33.)

Tutkimuksessani käyttämäni aineistoa olisi voinut käsitellä myös laadullisesta näkökulmasta. Olisin voinut käyttää muuttujina myös ylinopeuksiin syyllistyneiden henkilöiden sukupuolta. Tämä ei kuitenkaan ollut tutkimukseni osalta oleellinen seikka, vaan tärkeää oli saada nimenomaan selville sakkomäärien volyymit ja näiden muutokset yleisesti lakimuutosten myötä. Näiden osalta tilastokeskuksesta ja kerätty aineisto ja johtopäätökset aiemmasta tutkimusmateriaalista tukivat tutkimukseni tavoitteita parhaiten.

### **3.2 Tutkimuksen toteuttaminen**

Käytin opinnäytetyössäni aineistoa kirjallisuudesta ja keräsin tuloksia tilastokeskuksesta. Teoriapohjana käytin liikenteeseen liittyvää kirjallisuutta, aiempaa alan tutkimusta ja hallituksen esityksiä, sekä niistä seuraavia lakimuutoksia. Tämän teoria-aineiston pohjalta käsitelin mahdollisia muutoksia ihmisten liikennekäyttäytymisessä lakimuutosten johdosta.

Tutkimusta suunnitellessani oli minulle selvää, että tulen keräämään tilastotietoa saadakseni vastauksen haluamiini kysymyksiin. Yksinkertaisimmaksi vaihtoehdoksi osoittautui vanhan tiedon osalta aiempi tutkimustieto ja uuden tiedon osalta tilastokeskuksen tilastot niiden helpon saatavuuden ja käytettävyyden osalta. Tilastokeskus on perustettu tilastointia varten ja tilastokeskuksen sivuilta kerää laajasti eri alojen tilastoja. Tilastokeskuksen taulukoihin voi syöttää haluttuja muuttujia ja näiden pohjalta saada aikaan hakemiaan tuloksia.

Omassa tutkimuksessani tärkeitä tilastoja ovat olleet rike- ja päiväsakkotaulukot. Näissä olen muuttujina käyttänyt esimerkiksi sakkojen luku- ja rahamääriä, kaikkia kirjattuja ja lopullisesti voimaan tulleita, sekä sakkojen korotusta edeltäviä ja niiden jälkeisiä vuosia ja kuukausia koko maassa. Näitä arvoja käyttämällä olen saanut selville tarpeelliset tulokset tutkimukseni lopputuloksen tarkasteluun. Teoriapohjan oleellisena osana on ollut hallituksen esitysten tavoitteet sakkolakien uudistuksissa. Näitä tavoitteita olen verrannut saatuihin tuloksiin sakkomäärien muutoksissa.

Tutkimuksessani olisi voitu myös suorittaa kyselytutkimus poliiseilta heidän mielipiteidensä selvittämiseen sakkojen rahamäärien oikeutuksesta ylinopeusrikokseen nähden. Halusin

kuitenkin pidättäytyä tutkimuksessani lähinnä sakkomäärien muutoksiin lainsäädäntömuutosten johdosta. Tämän johdosta olen jättänyt kyselytutkimuksen suorittamatta ja olen keskittynyt tutkimuksessani saamaan selville sakkolakien uudistamisen mahdollisia vaikutuksia niistä annettuihin seuraamuksiin. Tähän lopputulokseen päästäkseni olen halunnut myös tutkia hallituksen esityksiä sakkolainsäädäntöjen suhteen ja suhteuttanut aiemmasta tutkimustiedosta ja tilastokeskuksen tilastoista keräämiäni tuloksia sakkojen luku- ja rahamääriin ennen ja jälkeen lakimuutosten.

Tutkimukseni antaa sakkomäärien muutoksista tarkan kuvan. Tutkimuksessa muutoksia vertaillessa on kuitenkin selvítettävä muutosten mahdollinen kausaalisuus eli syy-seuraus -suhde. Kausaliteetti tarkoittaa kahden tapahtuman suoraa suhdetta toisiinsa. Eli jokin tapahtuma tapahtuu toisen johdosta. Tämä tarkoittaa työssäni sitä, että huomioon on otettava, ovatko lakimuutoksista seuranneet sakkojen rahamäärien nostot tutkimallani aikavälillä olleet suoraan syynä mahdollisiin sakkojen lukumäärien tai rahamäärien muutoksiin tai niiden muuttumattomuuteen vai voiko taustalta löytyä myös muita syitä. Sakkosummien korotuksilla voi olla ajallinen yhteys toisiinsa tutkimukseni tuloksissa ilmenneisiin sakkomääriin. Tämä ei kuitenkaan välttämättä kerro näiden kausaliteetista. Syynä mahdollisilla sakkomäärien muutoksilla niiden korotusten jälkeen saattaa löytyä myös korrelatiivinen yhteys, eli sakkomäärät muuttuvat ajallisesti korotusten jälkeen, mutta eivät välttämättä niiden johdosta. Sakkojen lukumäärien mahdollisilla muutoksilla voi olla syynä myös muita tekijöitä kuten ylinopeuksien valvonnan määrän muutokset tai luonnolliset vaihtelut tarkasteluajankohtien välillä. Pelkkä käyttämäni menetelmä tilastoja vertailemalla ei kerro tapahtumien syy-seuraus -suhteesta, vaikka se kertoisikin niiden korrelaatiosta. Tämän johdosta työni ei anna suoraa vastausta kysymykseen ovatko tutkimuksessani kerätyt sakkojen lukumäärät tulosten kaltaiset nimenomaan lainmuutoksia seuranneista sakkojen korotuksista. Tutkimukseni kuitenkin kertoo selkeästi syy-seuraus -suhteen sakkojen rahamäärän ja niiden korotusten osalta. Lainmuutoksilla on sakkojen rahamääriä korotettu ja tämän seurauksena keskimääräiset sakkojen summat ovat nousseet.

### **3.3 Tutkimuksen luotettavuus**

Tutkimuksissa pyritään luonnollisesti kaivamaan esille luotettavia tuloksia ja virheitä pyritään välttämään. Siitä huolimatta tutkimustulosten luotettavuus vaihtelee. Tutkimuksen luotettavuutta voidaan arvioida sen reliiabelius ja validius. Reliabelius eli mittaustulosten

toistettavuus voidaan todeta, mikäli kaksi arvioijaa päätyy samanlaiseen tulokseen. Tutkimuksen validiukseen eli pätevyyyteen taas päästään, mikäli käytetty tutkimusmenetelmä mittaa juuri sitä mitä sen on tarkoituskin mitata. (Hirsjärvi ym. 2007, 226.)

Tilastokeskuksella on vankka kokemus tilastotietojen välittäjänä. Omassa tutkimuksessani käyttämäni tilastokeskuksen tiedot ovatkin varmasti ammattitaidolla kerätty. Toisaalta tilastokeskus kerää osan tiedoistaan muista järjestelmistä, joten virheen mahdollisuus tiedoissa on aina olemassa. Tilastokeskusta lähteenä voidaan kuitenkin yleisesti pitää luotettavana.

Tutkimukseni luotettavuutta pohtiessa tulee kuitenkin kysymykseen käyttämäni aineiston tarkkailuvälin lyhytaikaisuus. Vuoden 1999 sakkolaki uudistuksen mahdollisia vaikutuksia tutkittiin vain kolmen kuukauden ajanjaksolta ja viimeksi voimaan tullut rikesakkojen korotus on ollut voimassa noin vuoden verran, joten pohdittavaksi tulee, voiko kyseisten aikavälien pohjalta vetää pitkälle meneviä johtopäätöksiä sakkomäärien muutoksista tai muuttumattomuudesta. Sinänsä tutkimalla samoja taulukoita kuin itse olen tutkinut, tulee toinen saamaan samat tulokset, joten siltä osin tutkimuksen reliabelius ja validius ovat kohdallaan. Kuitenkin, mikäli joku toistaa saman tutkimuksen myöhemmin pidemmältä aikaväliltä, voi hän päätyä eri lopputulemaan muutoksien vaikutuksista. Tutkimuksessani ei myöskään luotettavasti ilmene lainsäädäntöuudistusten ja sakkomäärien kausaliteetti.

## 4 TULOKSET

Tässä luvussa esittelen kaavioina sakkolakien muutoksien mahdollisia vaikutuksia. Alaluvussa 4.1 on pohjana Valtion Teknillisen Tutkimuskeskuksen (VTT) tekemän tutkimuksen ”Sakkolainsäädännön uudistamisen vaikutukset ylinopeusrangaistuksiin, ajonopeuksiin ja liikenneturvallisuuteen”, vuosien 1999 ja 2000 maaliskuun ja toukokuun väliseltä ajalta kerätty aineisto. Aineisto on kerätty samalta ajankohdalta näinä kahtena vuotena niiden vertailtavuuden vuoksi. Käsittelen tämän aineiston pohjalta rike- ja päiväsakkojen lukumäärien ja rahamäärien muutoksia. Jätän tarkoituksella VTT:n tutkimuksessa (Häkkänen 2002) sivuilla 23 – 27 esitetyn nopeusrajoitusmittauspisteiden tuloksia taajama-alueilla Helsingissä, Joutsenossa ja Jyväskylässä, sekä Tiehallinnon automaattisilta mittausasemilta taajamien ulkopuolella tulokset käsittelemättä, koska näiden mittausten perusteella ei ilmene tilastollisesti merkittäviä eroja nopeuksien välillä ennen ja

jälkeen sakkolakiuudistuksen. Lisäksi tutkimukseni suurin intressi on käsitellä nimenomaan sakkomäärien muutoksia uudistusten johdosta.

Alaluvussa 4.2 olen kerännyt tilastotietoa tilastokeskuksen sivuilta usealta vuodelta aina kuluvan vuoden syyskuuhun asti ja niiden pohjalta kyseisen luvun asiaa käsitellen. Kerätyssä aineistossa käsitelen sekä rikesakkojen ja päiväsakkojen rahamäärien ja lukumäärien muutosta ennen ja jälkeen 1.9.2015 voimaan tulleen rikesakkojen korotuksen jälkeen. Lisäksi käsitelen liikenteessä kuolleiden ja loukkaantuneiden määrää ennen ja jälkeen korotuksen.

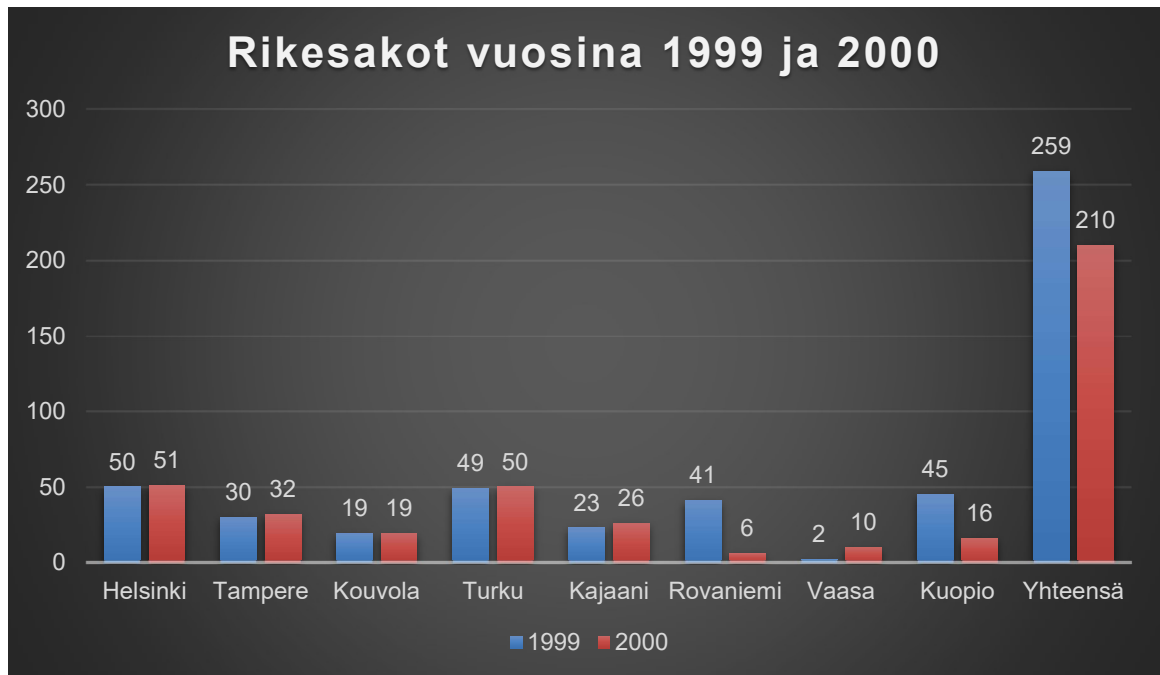
#### **4.1 Vuoden 1999 sakkolakiuudistuksen tulokset**

Ennen vuoden 1999 sakkolakiuudistusta oli rikesakon yläraja ylinopeudesta 300 markkaa. Uudistuksessa yläraja nostettiin 700 markkaan (yksi euro on noin 5,946 markkaa). Samalla uudistettiin myös päiväsakon laskujärjestelmää nykyisenlaiseksi. (HE 74/1998.) Seuraavaksi käsitelen tämän edellisen suuren sakkolakiuudistuksen seurauksena annettujen rikesakkojen sekä päiväsakkojen lukumäärän ja rahamäärän muutoksia vuosien 1999 ja 2000 väliltä.

Käsittelemässäni rikesakko ja päiväsakkoaineistosta on poistettu poliisin tehovalvontajaksot 26.3.-5.4.1999 sekä 14.4.-23.4.2000 välisiltä ajoilta. Lisäksi Kouvola on kerätty vuonna 1999 yhteensä 1 246 rikesakko- tai päiväsakkorangaistusta, kun vastaava luku vuonna 2000 oli 126 kappaletta. Rovaniemellä näiden sakkojen määrät olivat vuoden 1999 osalta 246 kappaletta ja vuoden 2000 osalta 9 kappaletta. Kouvola ja Rovaniemen osalta on aineistosta tämän suuren otoskokojen vaihtelun vuoksi poistettu rangaistusvaatimustapauksia satunnaisotannalla. Rovaniemen osalta on aineistosta poistettu 200 ja Kouvola osalta 1000 rangaistusvaatimustapausta satunnaisesti. Rangaistusvaatimustapauksien poisto on tehty, koska tarkoituksena on ollut tässä kohtaa tutkimusta selvittää sakkojen rahasummien muutoksia sakkolainsäädännön johdosta ja sakkojen lukumäärien vastaavuus helpottaa niiden vertailtavuutta. (Häkkänen ym. 2002, 13.)

#### 4.1.1 Uudistuksen merkitys rikesakkojen lukumääriin ylinopeuksissa

Alla olevassa kaaviossa 3 on muutaman kaupungin otos rikesakkojen määrästä. Aineisto on kerätty taulukossa olevien kaupunkien rikesakkolomakkeista, jotka paikallinen ja liikkuva poliisi on toimittanut työvuoronsa päätteeksi toimipaikkansa toimipisteeseen (Häkkänen ym. 2002, 13).



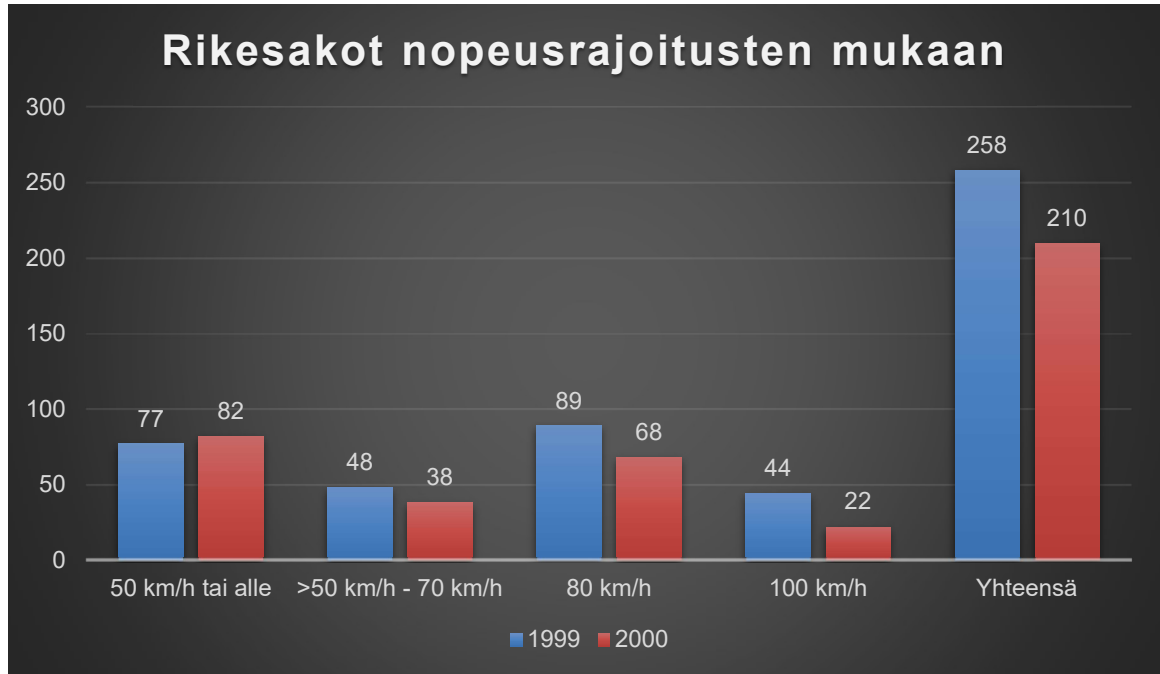
Kaavio 3. Annettujen rikesakkojen lukumäärät ylinopeuksista kahdeksasta kaupungista vuosilta 1999 ja 2000 (Häkkänen ym. 2002, 17).

Kaavion 3 perusteella rikesakkomuutokset vuosien 1999 ja 2000 välillä ovat olleet hyvin maltilliset. Suurimpien kaupunkien kuten Helsingin, Tampereen ja Turun osalta rikesakkomäärissä ei ole käytännössä tapahtunut kuin marginaalinen muutos. Ainoastaan Rovaniemen ja Kuopion osalta on rikesakkojen määrän lasku ollut merkittävää, minkä johdosta rikesakkojen kokonaismäärän lasku on ollut yhteensä 49 kpl eli noin 19 %. Aikajänne aineistolle on kuitenkin ollut vain kolme kuukautta, joten kyseessä saattaa olla rikesakkomäärien normaalivaihtelusta.

Suurin muutos annettuihin rikesakkoihin on ollut ajettaessa suuremmilla nopeuksilla. 50 km/h tai sitä alhaisemmalla nopeusrajoitusalueella ajettaessa rikesakkomäärät ovat hieman nousseet, kun taas ajettaessa nopeusrajoitusalueella 100 km/h, ovat annettujen rikesakkojen



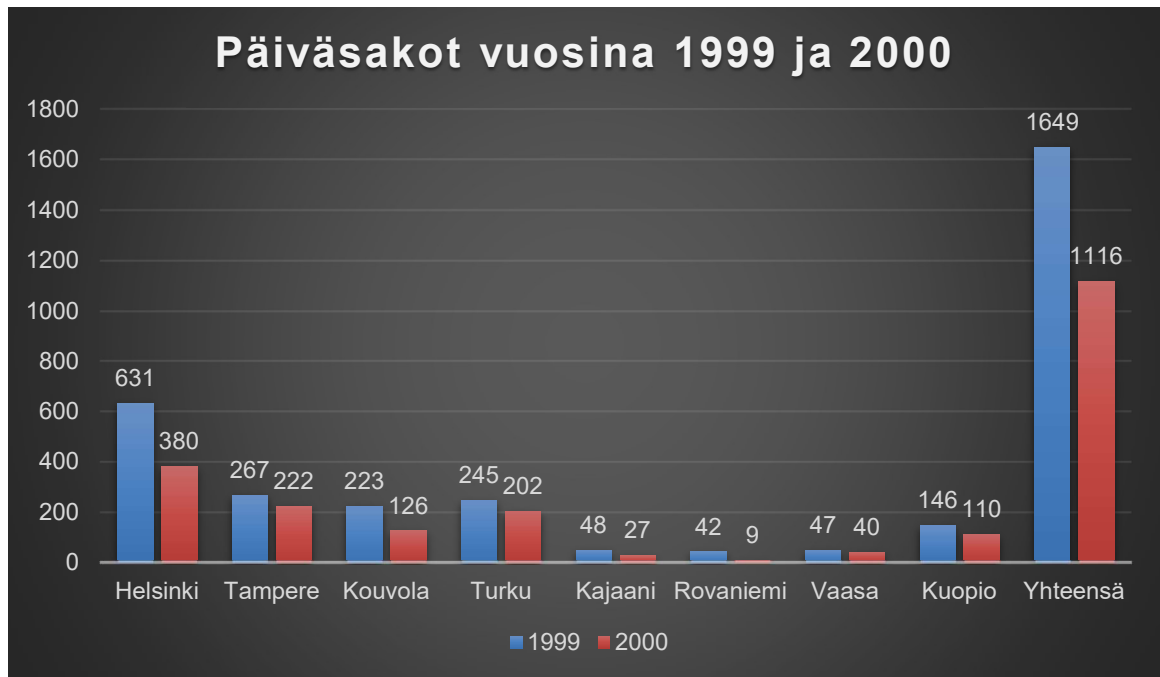
määrät puolittuneet. Eniten sakkoja on annettu molempina tarkasteluvuosina taajamanopeusalueella ja taajaman ulkopuolella yleisnopeusrajoitusalueilla. (Kaavio 4.)



Kaavio 4. Vuosina 1999 ja 2000 annetut rikesakkojen lukumäärät nopeusrajoitusalueiden mukaan (Häkkänen ym. 2002, 18).

#### 4.1.2 Uudistuksen merkitys päiväsakkojen lukumääriin ylinopeuksissa

Seuraavan sivun kaaviossa 5 esiintyvä päiväsakkoaineisto on kerätty samalla tavalla kuin rikesakkojen osalta. Päiväsakkojen lukumäärät ovat vuoteen 1999 verrattuna, kuten rikesakoissakin, vuoden 2000 osalta pienemmät. Päiväsakkoja on määrätty vuoden 2000 osalta noin kolmasosa vähemmän kuin vuonna 1999. Rikesakoissa muutos oli noin viidesosa vähemmän sakkoja vuoden 2000 osalta. Päiväsakkojen lukumäärien muutosten osalta pitää kuitenkin ottaa huomioon Rovaniemen osalta 200 kappaleen ja Kouvolan osalta 1000 kappaleen rangaistusvaatimuksen poisto vuoden 1999 aineistosta satunnaisotannalla. Rangaistusvaatimusten muokkauksen sekä lyhyen kolmen kuukauden ajanjakson johdosta on mahdoton tehdä varmoja johtopäätöksiä sakkolainuudistuksen vaikutuksesta rangaistusvaatimusten lukumäärän vähenemisestä.



Kaavio 5. Annettujen päiväsakkojen lukumäärät ylinopeuksista yhdeksästä kaupungista vuosilta 1999 ja 2000 (Häkkänen ym. 2002, 18).

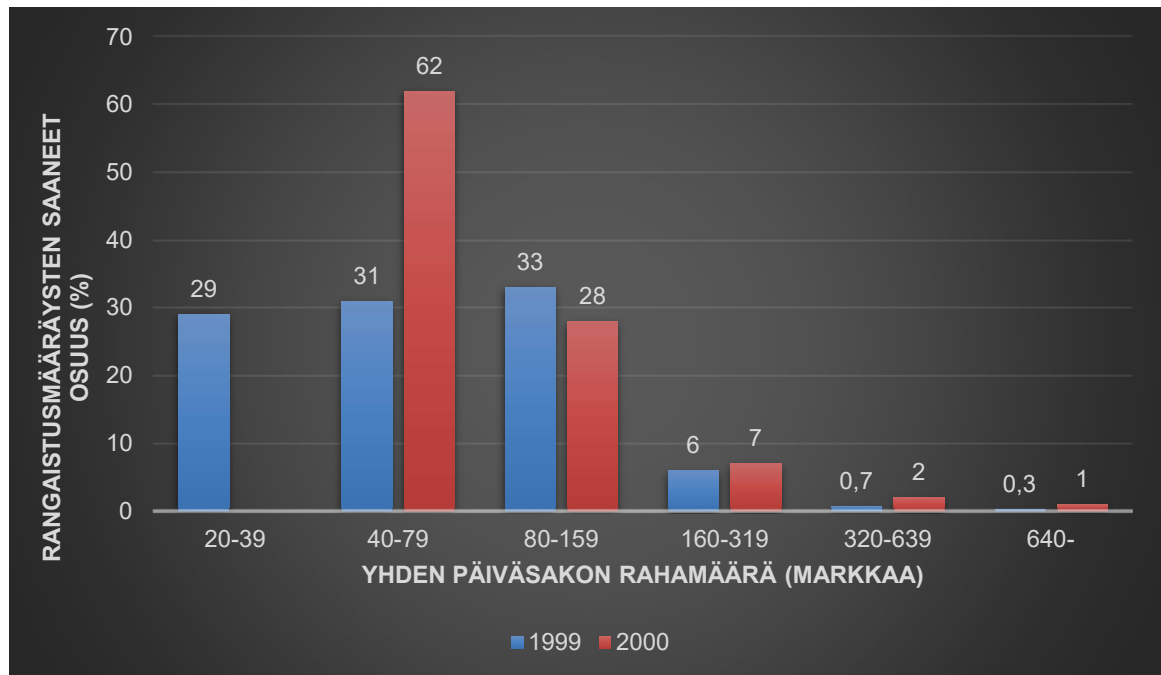
#### 4.1.3 Uudistuksen merkitys rangaistusten rahamääriin

1.10.1999 voimaan tulleen sakkolain uudistuksen myötä nousi rikesakkojen maksimi korkeintaan 15 km/h nopeusrajoitusten ylityksistä 300 markasta 500 markkaan. Lisäksi rikesakkoja porrastettiin ja 16-20 km/h nopeuden ylitykset siirtyivät päiväsaakoista rikesakkojen puolelle. Näistä nopeuden ylityksistä oli seurauksena 700 markan rikesakko. (Häkkänen ym. 2002, 22.)

Uudistuksen jälkeen kasvoi yhden päiväsakon rahamäärä keskimäärin 21 %. Pienimmän päiväsakon rahamäärän korotuksen 20 markasta 40 markkaan jälkeen on päiväsakkojen osuus kasvanut osin jopa kaksinkertaiseksi (kaavio 6). Lisäksi kuukausitulojen tarkastaminen verotustiedoista aiemman epäillyn oman ilmoituksen sijaan on nostanut yhden päiväsakon rahamäärää. Keskimääräinen päiväsakkojen lukumäärä per tapaus kasvoi uudistuksen myötä 11,9:stä 14,5:een. Merkittävänä syynä edellä mainittuun on osan päiväsakonnopeuksien siirtymisestä rikesakkojen puolelle. (Häkkänen ym. 2002, 19-22.)

Rikesakkojen osalta keskimääräinen sakkosumma nousi vakioista 300 markasta keskimäärin 616 markkaan uudistuksen jälkeen. Päiväsakkojen rahamäärien keskiarvo taas nousi uudistuksen jälkeen 885 markasta 1350 markkaan. Osaltaan päiväsakkojen rahamäärän nousuun on syynä aiemman omaan ilmoitukseen perustuneen bruttotulojen käyttö

sakkosummaa määrittäessä, muuttuminen verotustietoihin perustuvaan nettotuloon. (Häkkänen ym. 2002, 21-23.)



Kaavio 6. Yhden päiväsakon rahamäärän jakautuminen sakkolainsäädännön uudistuksen myötä.

#### 4.2 Vuonna 2015 voimaan tulleen rikesakkojen korotuksen vaikutukset

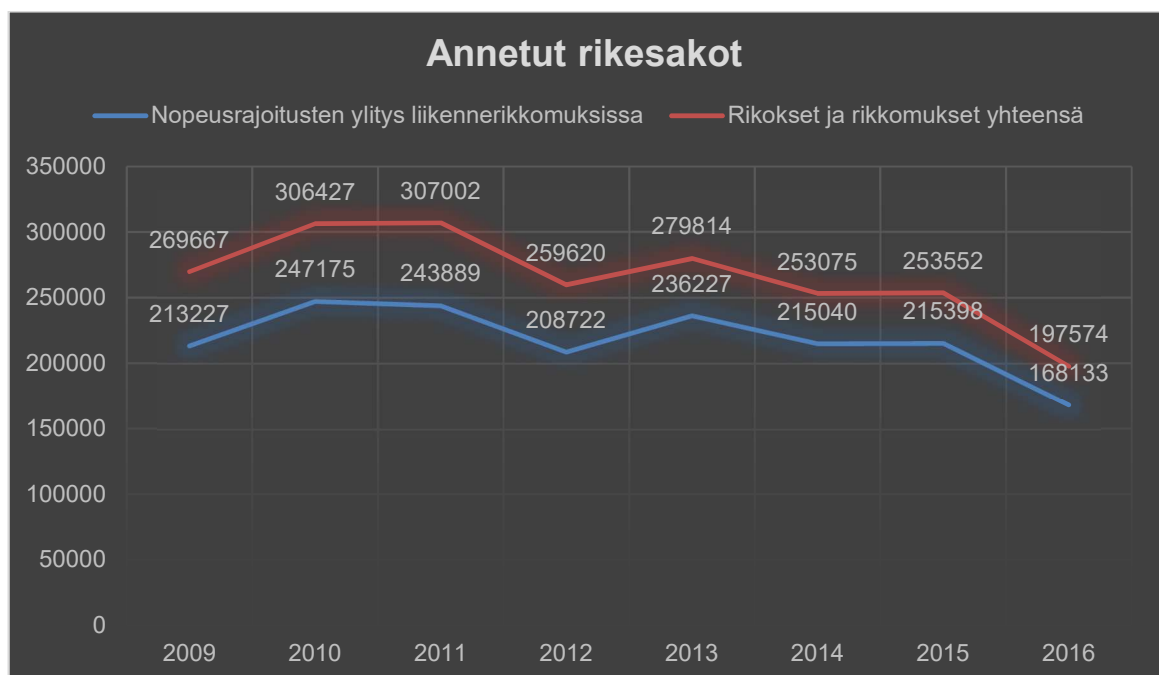
Syyskuun ensimmäinen päivä vuonna 2015 astui voimaan valtioneuvoston asetuksella 20.8.2015/1081 uudet rikesakkosummat. Tällä asetuksella kumottiin aiempi asetus 610/1999. Asetuksen 2 §:n mukaan rikesakon suuruudet ovat 20, 40, 70, 100, 120, 140 tai 200 euroa. Asetuksen 8 §:n perusteella voidaan liikenteessä antaa yli 60 km/h nopeusrajoitusalueella enintään 15 km/h tapahtuvista ylityksestä 140 euron rikesakko ja yli 15 km/h, mutta korkeintaan 20 km/h tapahtuvista nopeuden ylityksistä 200 euron rikesakko. Alle 60 km/h olevilla nopeusrajoitusalueilla tapahtuvista ylityksistä vastaavat rikesakkosummat ovat 170 ja 200 euroa. (20.8.2015/1081.)

Rikoslain 2 a luvun 3 §:n mukaan ylinopeudesta annettu alin päiväsakkosumma ei voi olla rikesakon suurinta summaa alhaisempi huolimatta sakotetun tuloista. Rikesakkojen korotus vaikutti näin myös rangaistusmääräyksiin ylinopeuksien osalta nostoen alimman mahdollisen päiväsakon kokonaisrahämäärän asetuksen päiväsakon rahamäärästä 7 §:n mukaan 200 euroon.

#### 4.2.1 Rikesakot vuosittain

Suomessa annetaan vuosittain reilu 250 000 rikesakkoa. Enimmillään rikesakkojen määrä on ollut yli 300 000 vuonna 2011. Viime vuonna rikoksista ja rikkomuksista annettiin yhteensä 253 552 rikesakkoa joista 215 398 tuli nopeusrajoitusten rikkomisista liikenne rikkomuksissa. Kaikista annetuista rikesakoista siis noin 85 % tulee nopeusrajoitusten ylityksistä. (Kaavio 7.)

Kaaviossa 7 olevat rikesakkojen lukumäärät ovat kaikki kirjatut rikesakot kaaviossa olevien vuosien osalta. Alaluvussa 4.2 olevasta kaaviosta 10 löytyy kaikki kyseisille vuosille realisoituneet rikesakkomäärät niiden lopullisen voimaantumisen jälkeen. Käsittelen tässä alaluvussa nimenomaan koko maassa annettuja rikesakkoja niiden tilastoista löytyvän vertaavuuden nopeusrajoitusten ylityksistä liikenne rikkomuksissa määrättyihin rikesakkoihin nähden. Lisäksi kaaviosta 7 löytyvät rikesakkojen lukumäärät ulottuvat vuoden 2016 puolelle, mikä on tärkeää kokonaiskuvan saamiseksi rikesakkojen korotuksen mahdollisista seurauksista.

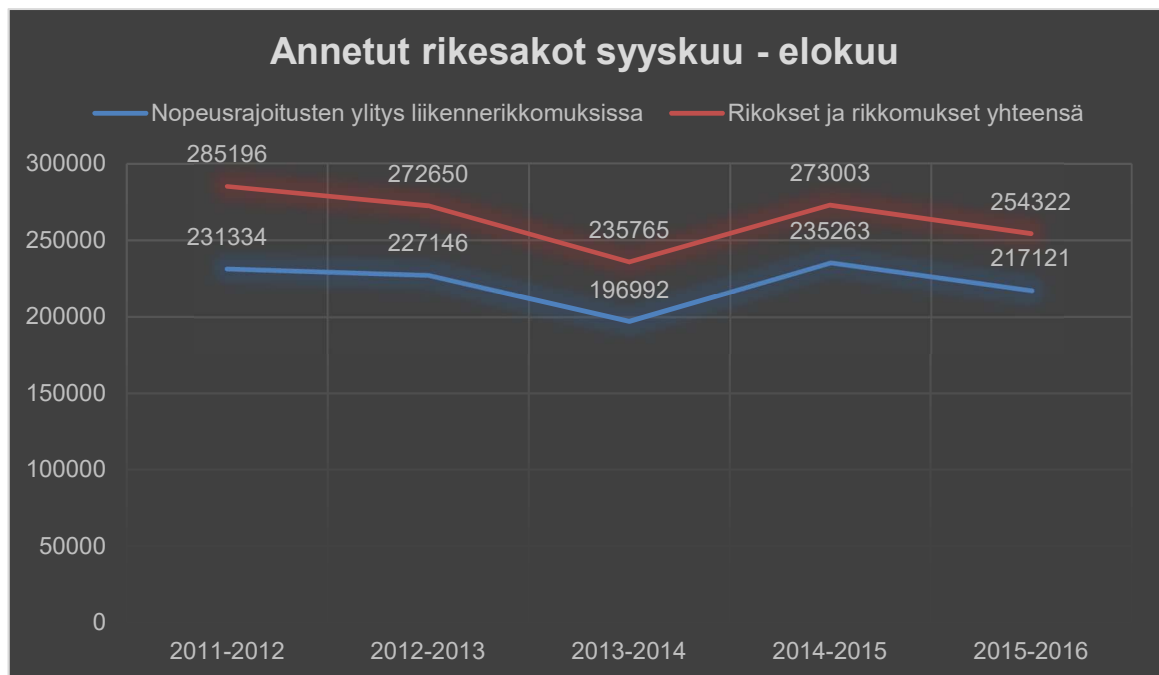


Kaavio 7. Vuosien 2009 ja 2015 välillä sekä vuonna 2016 syyskuuhun asti annetut rikesakot, kaikkien poliisilaitosten alueella, nopeusrajoitusten rikkomuksista liikenne rikkomuksissa sekä rikesakot yhteensä (Tilastokeskus, rikokset kuukausittain).

#### 4.2.2 Rikesakot syyskuun alusta elokuun loppuun vuosina 2011-2016

Kuten alaluvussa 4.2 mainitaan, niin viimeisin rikesakon korotus tuli voimaan 1.9.2015. Koska vuosi 2016 on vielä kesken, käsittelen kirjattujen rikesakkojen määriä viimeisen viiden vuoden ajalta 12 kk jaksolla, syyskuusta elokuun loppuun, saadakseni selville mahdollisen muutoksen rikesakkojen lukumäärissä rikesakkojen korotuksen jälkeen samalta ajanjaksolta. (Kaavio 8.)

Rikesakkojen lievät eroavaisuudet edellisen sivun kaavion 7 ja alla olevan kaavion 8 välillä selittyvät rikesakkojen erilaisella jakaumalla tarkasteluvuosien kuukausien osalta. Esimerkiksi vuoden 2013 syyskuu-joulukuu välisellä ajalla annettiin yhteensä 84 797 rikesakkoa, kun taas samalla aikavälillä vuonna 2014 annettiin 102 107 rikesakkoa (Tilastokeskus, rikokset kuukausittain).



Kaavio 8. Rikesakot viimeiseltä viideltä vuodelta syyskuun ja elokuun väliseltä ajalta (Tilastokeskus, rikokset kuukausittain).

Rikesakkojen määrä kokonaisuudessaan on vuoden 2015-2016 tarkastelujaksolla laskenut edellisvuoden vastaavaan verrattuna muutaman prosentin. Rikosten ja rikkomusten määrä on vuoden 2015-2016 jaksolla noin 93 % edellisvuoden vastaavasta ja ylinopeuksien vastaava luku on 92 %. Ylinopeuksien määrä rikesakoissa on säilynyt myös suunnilleen samana ollen vuosien 2014-2015 tarkasteluvälillä noin 86 % kaikista rikesakoista ja vuosina 2015-2016 noin 85 %.

Rikesakoista ylinopeuksissa vuonna 2015 on 69 479 kappaletta eli noin 32 % annettu vuoden neljän viimeisen kuukauden aikana, eli rikesakkojen korotuksen tultua juuri voimaan. Vuonna 2013 vastaava luku oli 71 296, eli noin 30 % ja vuonna 2014 yhteensä 89 344, eli noin 42 % koko vuoden rikesakoista. Vuoteen 2014 verrattuna vuoden 2015 vastaava aikajakso on ollut rikesakkojen määrän osalta siis yli 22 % pienempi. Vastaavasti vuoden 2016 alusta elokuun loppuun mennessä rikesakkoja ylinopeuksista on annettu 147 642 kappaletta, eli hieman enemmän kuin vuonna 2015 samaan aikaan, jolloin rikesakkojen määrä oli 145 919 kappaletta. (Tilastokeskus, rikokset kuukausittain.)

Ylinopeudet näyttävät siis niistä annettujen rikesakkojen perusteella selkeästi laskeneen heti rikesakkojen korotuksen tultua voimaan. Mitään suoria johtopäätöksiä ei näiden lukemien syy-seuraus -suhteesta kuitenkaan voi tehdä. Vuoden 2013 loppuvuoden rikesakkojen määrän jakautuminen näyttää vuoden 2015 vastaavalta, joten vuoden 2014 loppuvuonna näyttäisi olleen tilastopiikki rikesakkojen määrässä, mikä saa sakkomäärien pudotuksen vuoden 2015 lopulla näyttämään todellista suuremmalta. Lisäksi alkuvuoden 2016 aikana annettujen rikesakkojen lukumäärät ovat jälleen lähteneet lievään nousuun edellisvuoteen verrattuna.

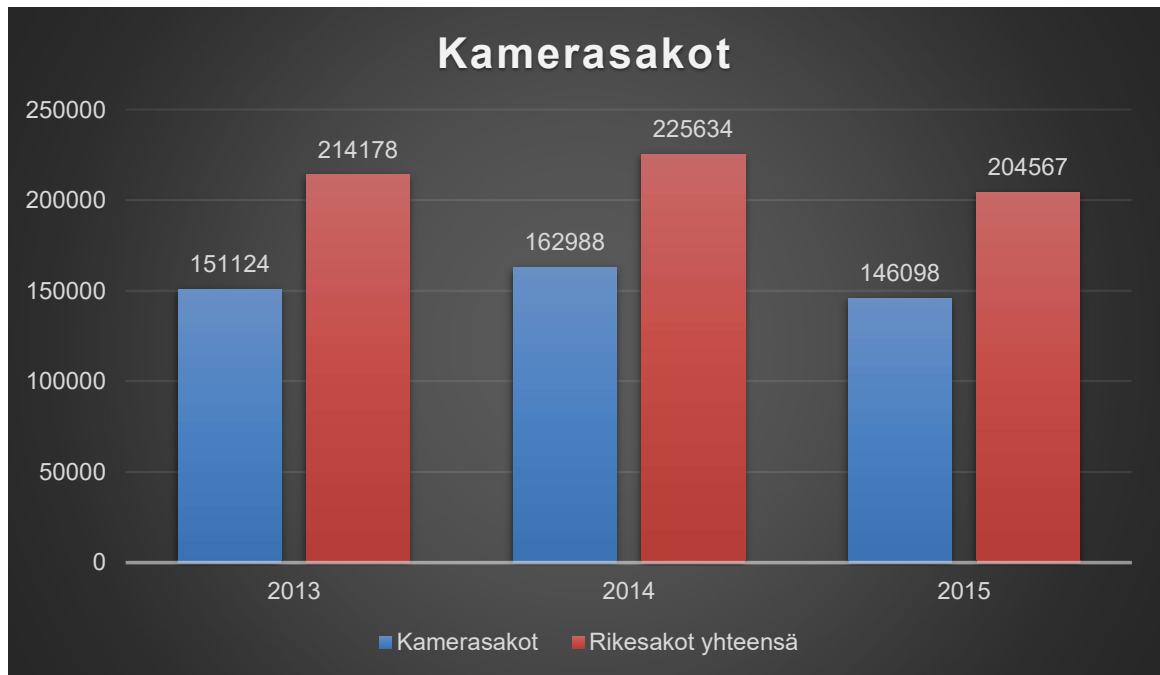
#### **4.2.3 Kameravalvonta rikesakoissa**

Alaluvuissa 4.2.1 ja 4.2.2 olen käsitellyt kaikkia nopeusrajoitusten ylityksiä liikenne rikkomuksissa. Tässä luvussa käsittelen nimenomaan nopeusrajoitus - liikennemerkin noudattamatta jättämisestä TLA 3 § 2:n mukaan määrättyjä tai tuomittuja rikesakkoja viimeisen kolmen vuoden ajalta. Mukana ovat myös automaattisen kameravalvonnan antamat sakot. Vähän reilu 70 % näistä rikesakoista on automaattisen kameravalvonnan seurauksena tulleita sakkoja, joten määrä on merkittävä. (Kaavio 9.)

Suomessa on noin 900 automaattisen liikennevalvonnan kameratolppaa. Kameroita näissä tolppissa on 90 kappaletta ja noin puolet on niistä käytössä yhtä aikaa. Kameroiden alhainen käyttöaste johtuu siitä, ettei sakkoja ehditä käsitellä enempää. Vilkailla valtateilla noin 1-2 % kaikista autoilijoista saa kameravalvonnasta jonkinlaisen seuraamuksen. (Björkstén & Heikkilä 2016.)

Automaattisen kameravalvonnan kamerat ottavat kuvia sen verran, kun poliisilla on liikenneturvallisuuskeskuksessa henkilökuntaa kuvia käsitellä. Poliisi on saamassa vuodella 2017 lisäystä 15 henkilön verran, entisen 45 hengen lisäksi, kuvia käsittelemään. Yhden

henkilön kyetessä käsittelemään noin 12 000 kuvaa vuodessa, tulee ensivuodelle lisäystä sakkojen tai huomautusten muodossa 180 000 kappaletta. (Happonen 2016.)



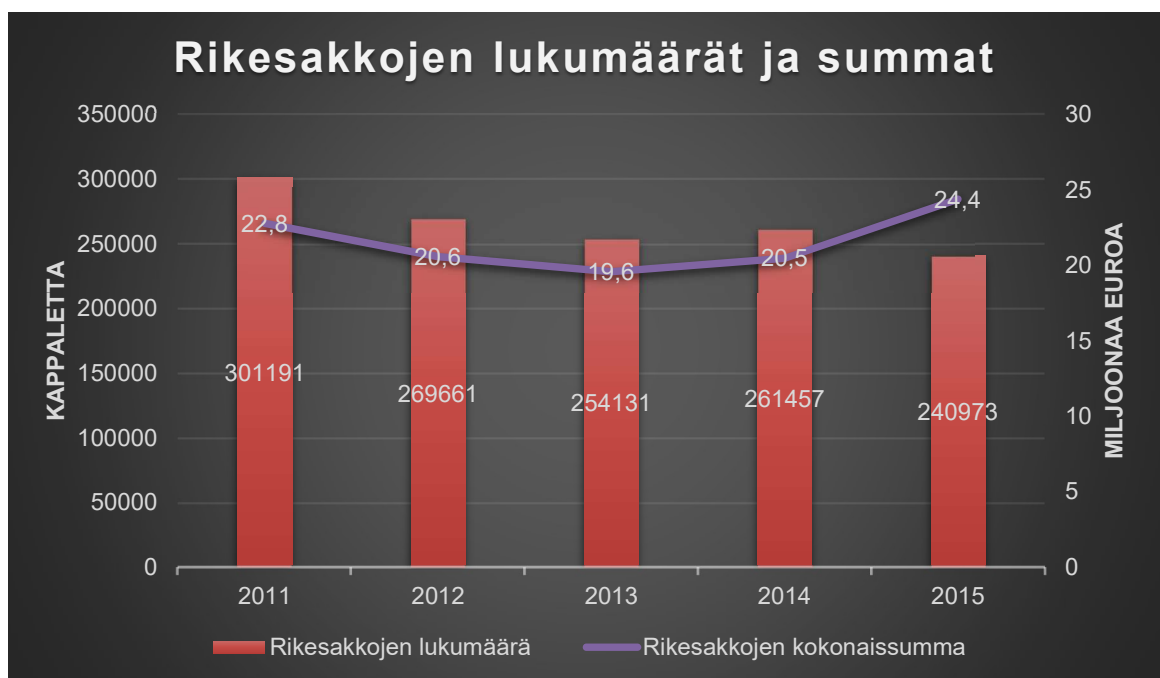
Kaavio 9. Nopeusrajoitus -liikennemerkkin noudattamatta jättämisestä annetut sakot ajoneuvoa pysäyttämättä ja rikesakot yhteensä vuosina 2013-2015 (Tilastokeskus, rikesakkoon määrätty tai tuomitut sukupuolen, iän rikkomuksen laadun mukaan 2013-2015).

#### 4.2.4 Rikesakkojen tuotot

Tässä alaluvussa käsittelen tarkasteluvuosien aikana voimaan tulleita rikesakkomääriä suhteutettuna keskimäärin annettuihin rikesakkosummiin. Näistä noin 200 kappaletta vuosittain on alioikeuksien määräämiä. Tämän alaluvun rikesakkomäärät ovat lopullisesti tarkasteluvuosinaan voimaan tulleita rikesakkoja mahdollisten valitusten ja mitätöintien jälkeen, kun alaluvussa 4.2.1 tarkastelussa oli kaikki tarkasteluvuosien aikana kirjatut rikesakot. Erot kaavioiden 7 ja 10 rikesakkojen lukumäärissä johtuvat näistä seikoista. Aiemmin selvisi, kuinka rikesakkomäärät ovat keskimäärin hieman pudonneet rikesakkojen korotuksen myötä. Trendi on kuitenkin jo ennen korotuksia ollut laskeva, eikä näin lyhyellä tarkasteluvälillä voi vielä tehdä pitkälle meneviä johtopäätöksiä. Rikesakkojen korotus kaksinkertaiseksi suurinta rikesakkoluokkaa lukuun ottamatta on kuitenkin niin merkittävä, että sen pitäisi näkyä jo vuoden 2015 tilastoissa merkittävänä muutoksena sakkojen rahakertymissä.

Hallituksen esityksen, HE 1/2016 vp, mukaan viime vuoden syyskuussa voimaan tulleen rikesakkojen korotuksen on arvioitu kaksinkertaistavan rikesakkotulot aiemman hieman reilun 20 miljoonan euron vuosittaisen tuoton sijasta jopa 45 miljoonaan euroon.

Keskimääräiset rikesakkojen rahamäärät ovat olleet viimeisen viiden vuoden aikana melko saman suuruisia. Vuonna 2011 keskimääräinen rikesakko oli 75,8 euroa ja vuonna 2014 vastaavasti 78,5 euroa. Vuoden 2015 loppuvuoden korotus näkyy jo selvänä muutoksena ja vuoden 2015 keskimääräinen summa oli jo 101,2 euroa. (Tilastokeskus. Rangaistukset sukupuolen, iän ja rikoksen mukaan, 2011-2015.)



Kaavio 10. Vuosien 2011-2015 väliset rikesakot ja niiden sakkokertymät.

Kuten kaaviosta 10 voi havaita, ovat rikesakkojen kokonaisrahamäärät seuranneet tasaisesti niiden kappalemäärää. Vuoden 2015 osalta on selvästi havaittavissa vuoden viimeiseen kolmannekseen vaikuttava rikesakkojen korotus ja rikesakkosumma onkin noussut noin neljä miljoonaa euroa edellisvuoteen verrattuna huolimatta rikesakkomäärien vähentymisestä.

Kuten alaluvussa 4.2.2 ilmenee, on kaikkien kirjattujen rikesakkojen lukumäärä ylinopeuksissa vuoden 2015 viimeisen kolmanneksen osalta ollut noin 32 %. Käytettäessä samaa suhdetta tämän alaluvun rikesakkoihin saataisiin rikesakkojen määräksi kyseiseltä aikaväliltä hieman yli 77 000 kappaletta. Rikesakon keskimääräiseksi summaksi taas



saadaan samalta ajalta noin 145 euroa. Rikesakkojen yhteissummaksi tulisi loppuvuoden osalta näin ollen noin 11,1 miljoonaa euroa.

Vuoden 2014 vastaavalta ajalta laskettu rikesakkojen summa on noin 8,6 miljoonaa euroa eli noin 2,5 miljoonaa euroa vähemmän. Tasaisen tahdin taulukolla laskettuna rahamäärän lisäys rikesakoista olisi siis vain noin 7,5 miljoonaa euroa vuodessa. Huomioon täytyy kuitenkin ottaa se, että vuoden 2014 rikesakkomääristä noin 42 % keskittyi tuolle loppuvuoden jaksolle.

Vuoden 2016 ensimmäisen yhdeksän kuukauden rikesakkojen kokonaislukumäärä on hieman edellisvuoden jaksoa suurempi, joten valtion tavoittelema noin 20 miljoonan euron lisäys rikesakkotuloihin vuosittain olisi ainakin tällä hetkellä toteutumassa.

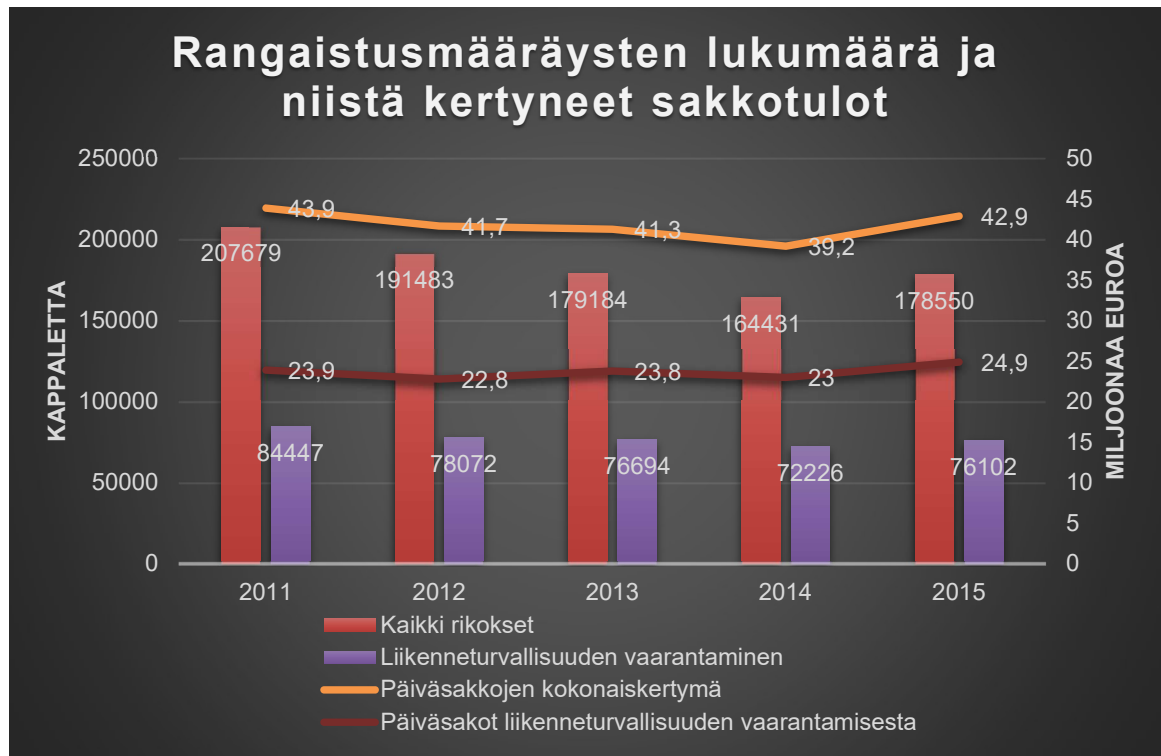
#### **4.2.5 Rangaistusmääräykset vuosittain**

Viime vuoden rikesakkojen korotuksella oli merkitystä luonnollisesti pääasiassa rikesakkosummiin. Kuitenkin ylinopeuksien osalta rikoslain 2 a luvun 3 § ja valtioneuvoston asetus 1082/2015 vaativat pienimmän tuomittavan päiväsakon kokonaisrahamäärän olevan autoilijalle maksimirikesakon verran. Tämän johdosta rikesakon korotuksella on ollut merkitystä varsinkin alemman tuloluokan henkilöille heidän rangaistusvaatimuksensa kokonaisrahamäärän jäädessä alle 200 euron. Merkitys on kuitenkin ollut pienempi kuin rikesakoissa, niiden vaikutuksen yltäessä kaikkiin tuloluokkiin.

Liikenneturvallisuuden vaarantamisista lähes 80 % tulee nopeusrajoitusten rikkomisista. Nopeusrajoitusten rikkomisesta annettuja rangaistusvaatimuksia oli vuoden 2014 syyskuusta vuoden 2015 elokuun loppuun 54 798 kappaletta ja samalla aikavälillä vuodesta 2015 vuoteen 2016 yhteensä 52 253 kappaletta. (Tilastokeskus, rikokset kuukausittain.)

Suomessa on tuomittu vuosittain viimeisen viiden vuoden aikana noin 164 000 - 208 000 henkilöä rangaistusmääräyksellä sakkoon (Kaavio 11). Rangaistusmääräysten lukumäärä on ollut viime vuosina laskeva, vaikka vuonna 2015 niiden määrä olikin vuotta 2014 korkeampi. Sakkotuotot rangaistusmääräyksien osalta rikosnimikkeessä liikenneturvallisuuden vaarantaminen ovat pysyneet viime vuosina noin 23 – 25 miljoonan euron välissä (Kaavio 11). Noin 80 % näistä rangaistusmääräyksistä on määrätty ylinopeuksista rikoksessa liikenneturvallisuuden vaarantaminen, jolloin näistä kertyvistä sakkosummista tulee noin 17 – 19,5 miljoonaa euroa. Sakkojen kokonaissummat ovat hieman nousseet suhteessa niiden lukumäärään. Lisäksi rangaistusmääräyksellä tuomittujen

sakon kokonaisrahamäärän keskiarvo oli vuoden 2014 osalta 318,4 euroa ja vuoden 2015 osalta 327,6 euroa (Tilastokeskus. Rangaistukset sukupuolen, iän ja rikoksen mukaan, 2011-2015). Osaltaan tähän saattaa vaikuttaa hieman yleinen tulotason nousu, mutta myöskin alimman päiväsakon kokonaisrahamäärän korotuksella lienee asiaan merkityksensä.



Kaavio 11. Vuosien 2011-2015 välillä tuomitut rangaistusmääräykset kaikista rikoksista, sekä liikenneturvallisuuden vaarantamisesta ja niistä kertyneet sakkotuotot (Tilastokeskus. Rangaistukset sukupuolen, iän ja rikoksen mukaan, 2011-2015).

#### 4.2.6 Liikenteessä kuolleet ja loukkaantuneet

Tieliikenteessä kuolleiden ja loukkaantuneiden määrät hieman vaihtelevat vuosittain (Kaavio 12). Yleinen suuntaus on kuitenkin laskeva. Vuonna 2003 tieliikenteessä kuolleita oli 379 ja loukkaantuneita 9 088. Alin lukema vuodesta 2003 alkaen tieliikenteessä kuolleista on vuodelta 2014, jolloin kuolleita oli 229 kappaletta. Viime vuonna kuolleiden määrä oli jälleen hieman nousussa, määrän ollessa 266 kappaletta. Toisaalta liikenteessä loukkaantuneiden määrä on viime vuonna laskenut vuoden 2014 lukemasta 6 705, lukemaan 6 385 kappaletta. Vuoden 2016 ensimmäisen yhdeksän kuukauden osalta, sekä kuolleiden, että loukkaantuneiden määrä on edellisvuoden samaan ajanjaksoon verrattuna laskussa. (Tilastokeskus. Tieliikenteessä kuolleet ja loukkaantuneet ikäluokittain ja kuukausittain 2003-2016.)

Kaaviossa 12 on valittu kuolleiden ja loukkaantuneiden määrän tarkasteluväli alkamaan jokaisen vuoden syyskuusta ja päättymään seuraavan vuoden elokuun loppuun, kuvaamaan samaa aikajaksoa, kuin rikesakkojen osalta niiden vertailtavuuden vuoksi. Näitä kahta kuvaajaa seurattaessa voidaan havaita tieliikenteessä kuolleiden määrän seuraavan samalla aikajaksolla ylinopeuksista annettujen rikesakkojen määrää. Ajonopeuksilla on havaittu olevan yhteys liikenteessä kuolleisiin, joten myös rikesakkojen määrällä suhteessa kuolleisiin voi olla jonkinlainen yhteys toisiinsa.

Yleisesti ottaen voisi ajatella loukkaantuneiden määrällä olevan suora suhde kuolleiden määrään, mutta näin ei täysin ole. Esimerkiksi vuosien 2013-2014 tarkastelujaksolla loukkaantuneiden määrä on ollut vuosien 2015-2016 vastaavaa reilut 12 % suurempi, mutta kuolleiden määrä on ollut kuitenkin samaan aikaan reilut 5 % pienempi.



Kaavio 12. Tieliikenteessä loukkaantuneet ja kuolleet tarkasteluvuosien syyskuun ja elokuun väliseltä ajalta (Tilastokeskus, tieliikenteessä kuolleet ja loukkaantuneet ikäluokittain ja kuukausittain 2003-2016).

## 5 JOHTOPÄÄTÖKSET JA POHDINTAA

### 5.1 Tutkimustuloksia

Opinnäytetyössäni oli tarkoitus selvittää sakkolakien muutoksien vaikutusta sakkomääriin ja sakkosummiin. Tähän tavoitteeseen olen päässyt tutustumalla hallituksen esityksissään asettamiin tavoitteisiin sakkolakiuudistusten osalta ja tilastoja tutkimalla olen tehnyt johtopäätöksiä lakiuudistusten seuraamuksista. Alla esitän johtopäätökset tutkimukseni pohjalta.

#### **Vuoden 1999 sakkolakiuudistus**

Vuoden 1999 sakkolakiuudistuksen pohjalta kerättyssä aineistossa on ollut rikesakkoja tai päiväsakkoja tarkastelujaksolla ennen sakkolakiuudistusta yhteensä 1907 kappaletta ja uudistuksen jälkeen vuonna 2000 yhteensä 1326 kappaletta. Näistä selkeästi suurin osa on ollut päiväsakkoja.

Rikesakkojen osalta lakimuutoksen suurin muutos tuli niiden rangaistavuuden ulottumisesta entisen 15 km/h nopeuden ylityksen sijaan aina 20 km/h koskeviin ylinopeuksiin. Lisäksi rikesakosta annettava suurin mahdollinen rangaistus nousi yli kaksinkertaiseksi. Verrattaessa tarkasteluajankohtien kokonaisrikesakkoja ylinopeuksissa, voidaan havaita annettujen rikesakkojen vähentyneen noin 19 %, mutta sakkosummien nousseen noin 66 %.

Ylinopeuksista annettuihin päiväsakkojen lukumäärään lienee vaikuttanut vahvasti alimpien nopeusrajoitusten ylitysten siirtyminen rikesakkojen puolelle. Osaltaan tämän seurauksena on päiväsakkojen kokonaismäärä laskenut noin 32 %. Huomioon pitää kuitenkin ottaa rangaistusvaatimusten lukumäärien muokkaus poistamalla vuoden 1999 aineistosta Rovaniemen osalta 200 ja Kouvolan osalta 1000 rangaistusvaatimusta. Tämän johdosta aineisto ei ole suoraan vertailukelpoista keskenään. Tästä huolimatta voidaan kuitenkin todeta päiväsakkojen keskimääräisen lukumäärän per juttu kasvaneen uudistuksen jälkeen 11,9:stä 14,5:een sekä yhden päiväsakon rahamäärän kasvaneen keskimäärin 21 %.

Pelkästään päiväsakkojen lukumäärän kolmasosan ja rikesakkojen viidesosan vähenemisen perusteella voitaisiin olettaa myös nopeuksien laskeneen ja näin ollen liikenneturvallisuuden parantuneen. Kuitenkin tarkasteluvälinä on ollut vain kolmen kuukauden jaksot, eikä sakkomääriä ole kerätty koko valtakunnan alueelta, joten näin lyhyeltä ajalta on mahdotonta

vetää suoria johtopäätöksiä pidemmän aikavälin sakkojen lukumäärien muutoksiin. Syynä näihin muutoksiin voivat olla myös muut seikat joita ei tässä tutkimuksessa ole huomioitu. Lisäksi rangaistusvaatimusten keruussa tehty moninkertainen karsinta Kouvolan ja Rovaniemen vuoden 1999 aineiston osalta kertoo aineiston ongelmallisuudesta päiväsakkojen lukumäärien vertailun suhteen. Nämä tulokset sakkomäärien osalta soveltuvatkin paremmin kuvaamaan keskimääräistä sakon rahamäärän kuin niiden lukumäärän muutosta sakkolakiuudistuksen johdosta. Myöskään liikenteen keskinopeuksien ei ole mittauksen perusteella osoitettu laskeneen ja näin olleen sakkolakiuudistuksella on näyttäisi olleen vaikutusta sakkojen rahamäärien nousuun, mutta ei liikenneturvallisuuteen, toisin kuin hallitus oli sakkolain uudistuksella tavoitellut.

### **Vuoden 2015 rikesakkojen kaksinkertaistaminen**

Rikesakkojen maksimisumman noustua 115 eurosta 200 euroon 1.9.2015, tapahtui loppuvuoden osalta yli 22 %:n rikesakkojen määrän aleneminen edellisvuoden vastaavaan ajankohtaan nähden. Jos tarkastelussa olisi käytetty ainoastaan näitä kahta ajankohtaa, olisi päätelmänä voitu vetää, että rikesakkojen summan nostolla näyttäisi olevan vaikutus ihmisten liikennekäyttäytymiseen. Kuitenkin verratessa tuloksia aiempiin vuosiin, sekä kuluvan vuoden sakkomääriin edellisvuoteen verrattuna, voidaan todeta, ettei asia ole niin yksinkertainen.

Keskimäärin viimeisen viiden vuoden osalta ylinopeuksista määrätyt rikesakkojen ja päiväsakkojen lukumäärät ovat laskeneet. Vaihtelua vuosien välillä on, mutta vuosien 2010 ja 2011 huippuvuosista on sakkomäärien lasku ollut voimakasta. Annettujen sakkojen rahasummissa ei ole kuitenkaan tapahtunut muutosta ennen vuotta 2015, joten rangaistuksesta annetut seuraamukset eivät toimi selittävänä tekijänä sakkomäärien laskuun. Huomioitaessa vielä vuoden 2016 alkuvuotta suhteessa vuoden 2015 vastaavaan, voidaan todeta, että rikesakkojen korotuksesta huolimatta ovat rikesakkojen lukumäärät lähes samat. Näin ollen ei rikesakkojen summien noston jälkeen ainakaan ensimmäisen vuoden osalta näytä tapahtuneen muutosta ylinopeudesta määrättävien rikesakkojen määrissä.

Hallitus totesi esityksessään (HE 1/2016 vp), että vuoden 2015 rikesakkojen korotuksen jälkeen sakkotulojen tuotot nousevat rikesakkojen osalta noin kaksinkertaisiksi. Tämä on toteutunut ainakin kuluvan vuoden osalta ja samalla tahdilla valtio tulisi saamaan arvioimansa noin 20 miljoonan euron lisäyksen tuloihinsa. Lisäksi rikesakoista määrättävän rahamäärän nosto on vaikuttanut alimman ylinopeuksista määrättävään päiväsakkojen kokonaisrahämäärään. Osaltaan edellä mainitun, sekä yleisen tulotason lievän nousun

johdosta, on myös päiväsakkojen kokonaisrahamäärän keskiarvo per tapaus vuoden 2015 osalta noussut vuoteen 2014 verrattuna noin 3 %.

Liikenneturvallisuuden osalta on liikenneonnettomuuksissa kuolleiden ja loukkaantuneiden määrä seurannut keskimäärin pitkällä aikavälillä liikenteessä annettujen seuraamusten kehitystä. Mikäli liikenteessä ylinopeuksista annettujen seuraamusten määrä seuraa yleistä liikenteen nopeuksien kehitystä, voitaneen siis todeta ajonopeuksien vaikuttavan liikenneturvallisuuteen.

## 5.2 Yhteenveto

Tutkimani muutokset sakkolakien osalta antoi mielestäni hyvän kuvan sakkosummien mahdollisista vaikutuksista ylinopeuksista määrättävien seuraamusten rahallisiin muutoksiin. Myös sakkomäärien muutoksista varsinkin vuoden 2015 rikesakkojen korotuksien jälkeen sain kerättyä tarvitsemiä tiedot. Sakoista määrättyjen seuraamusten yhteydestä sakkojen lukumääriin ei tosin voi vetää suoria johtopäätöksiä. Muuttujina sakkomäärille saattaa olla muitakin tekijöitä kuin sakkoseuraamuksen summa. Tutkimus antoi kuitenkin käyttämilläni menetelmillä pääasiassa vastaukset asioihin, joita minun oli tutkimuksessani tarkoitus selvittää. Alla on käsitelty vielä mahdollista tulevaa ylinopeusseuraamusten osalta.

Sakkosummien nostolla ei ole näyttänyt olevan merkitystä sakkojen lukumääriin alentavasti. Ihmiset näyttävät jatkavan ylinopeuksien ajamista huolimatta rahallisesta seuraamuksesta. Tutkimukseni ei kuitenkaan kerro olisivatko sakkomäärät pysyneet samoina niiden korotuksista huolimatta. Lisäksi huomioon pitää ottaa myös, että valvonnan määrän mahdollisella erilaisuudella vuosien välillä voi olla vaikutus ylinopeuksista kiinnijäämiseen. Kysymyksenä jää myös auki, onko olemassa suuruudeltaan sellaista rahallista seuraamusta kiinnijäämisestä mikä vaikuttaisi ihmisten liikennekäyttäytymiseen.

Hallitus tavoittelee tätä kirjoittaessani edelleen sakkosummien korotuksia. Mikäli hallitus saa esityksensä muokattua hyväksyttävään muotoon, niin jää nähtäväksi saako hallitus tavoittelemansa sakkotuotot, vai tuleeko niillä haetuilla sakkojen korotuksilla olemaan vaikutusta ihmisten liikennekäyttäytymiseen.

Seuraamuksia suurempi merkitys liikennekäyttäytymiseen on kiinnijäämisen riski. Mikäli henkilö kokee kiinnijäämisen riskin teostaan suureksi, tulee hän todennäköisesti muuttamaan käyttäytymistään kiinnijäämisen pelossa. Kiinnijäämisen riskiin voidaan

vaikuttaa poliisien näkyvyyden lisäämisellä. Poliisien määrä ei ole ainakaan tämän hetken tiedon mukaan lisääntymässä. Kuitenkin automaattisen kameravalvonnan lisäämistä tavoitellaan. Mikäli kameravalvonta lisääntyy, saattaa tällä olla vaikutusta ajonopeuksien laskuun. Toisaalta jo nyt yli 70 prosenttia nopeusrajoitusliikennemerkin noudattamatta jättämisistä annetaan kameravalvonnan perusteella ja tämä tapahtuu vajaalla 50 kameralla. Muutaman kymmenenkään kameran lisäys liikennevirtaa valvomaan tuskin riittää ihmisten ajonopeuksia pudottamaan kiinnijäämisriskin ollessa edelleen pieni. Mikäli kameravalvonta kattaisi jokaisen tiekilometrin, tulisivat ihmiset tietoisiksi siitä, että ylinopeudesta tulee aina seuraamus. Tämä ajatus on tällä hetkellä kuitenkin mahdoton toteuttaa. Jokaisen tiekilometrin valvominen vaatisi valtavat resurssit, sekä laitteiston, että henkilöstön osalta. Nykyisillä resursseilla kuitenkin ainakin hallituksen tavoittelemat sakkotulojen lisäykset näyttäisivät olevan toteutumassa, elleivät ihmiset muuta liikennekäyttäytymistään.

Perusajatuksena seuraamuksilla rikoksesta tulisi olla tekojen väheneminen, joka tässä tapauksessa on liikenneturvallisuuden parantuminen ylinopeuksien määrien vähenemisillä, eikä valtion talouden tasapainottaminen. Vaikka hallitus saisikin muotoiltua sakkojen korotusesityksensä hyväksyttävään muotoon, niin mahdollisille sakkosummien tuleville korotuksille tulee jäämään leima niiden tarkoitusperistä. Oman lyhyen kokemukseni mukaan poliisimies kokee jo nyt ylinopeuksista annettujen seuraamusten olevan turhan kovat verrattuna joihinkin muihin rikkeisiin. Poliisin tulee toiminnassaan noudattaa lakia, mutta mikäli poliisi kokee itse vahvaa epäoikeudenmukaisuutta seuraamusten voimakkuudesta ja motiiveista, niin kuinka ylläpidetään peruspoliisin motivaatio ylinopeussakkojen antamiseen. Toisaalta kameravalvonnan lisääminen helpottaa tätä ongelmaa.

## LÄHTEET

Ajonopeus. Liikenneturva.fi sivusto. Luettavissa:

<https://www.liikenneturva.fi/fi/liikenteessa/ennakointi/ajonopeus>. Luettu 28.9.2016

Björkstén, Tuomo & Heikkilä Anni 5.9.2016: Vain 50 kameratolppaa valvoo oikeasti liikennettä, siis koko maassa. Luettavissa: <http://yle.fi/uutiset/3-9141099>.

Beilinson, Leif & Rathmayer, Rita & Wuolijoki Arja 2004: Kuljettajien käsitykset nopeusvalvonnan yleisyydestä ja puuttumiskynnyksistä. Espoo, Otamedia Oy

Happonen, Riikka 2016: Peltipoliisi kuvaa 2017 entistäkin ahkerammin. Aamulehti 30.9.2016, A17.

HE 32/1997. Hallituksen esitys Eduskunnalle liikenneerikoksia koskevan lainsäädännön uudistamisesta.

HE 74/1998. Hallituksen esitys Eduskunnalle sakkoa, muuntorangaistusta ja rikesakkoa koskevien säännösten uudistamisesta.

HE 1/2016 vp. Hallituksen esitys Eduskunnalle laeiksi rikoslain 2 a ja 9 luvun muuttamisesta sekä pysäköinninvalvonnasta annetun lain 3 §:n muuttamisesta.

Hirsjärvi, Sirkka & Remes, Pirkko & Sajavaara, Paula 2007: Tutki ja kirjoita. 13.-14. osin uud. painos. Keuruu, Otavan Kirjapaino Oy.

Holopainen, Martti & Pulkkinen, Pekka 2002: Tilastolliset menetelmät. 5. uud. painos. Helsinki, WSOY oppimateriaalit Oy.

Häkkänen, Helinä & Kaitanen, Susanna & Mäkinen, Tapani & Pajunen, Kirsi & Tapio, Juha 2002: Sakkolainsäädännön uudistamisen vaikutukset ylinopeusrangaistuksiin, ajonopeuksiin ja liikenneturvallisuuteen. VTT tiedotteita 2167. Espoo, Otamedia Oy.

Kallberg, Veli-Pekka 2011: Automaattisen nopeusvalvonnan tehostamisen mahdollisuudet. Lintu-julkaisuja 5/2011. Helsinki, Multiprint Oy.

Kallberg, Veli-Pekka & Luoma, Juha & Mäkelä, Kari & Peltola, Harri & Rajamäki Riikka 2014: Ajonopeuden liikenneturvallisuus- ja ympäristövaikutukset. Luettavissa: <http://www.vtt.fi/inf/pdf/technology/2014/T197.pdf>.

Liikkeelle, sanoi Kekkonen. Trafiikki.fi sivusto. Luettavissa:

<http://www.trafiikki.fi/liikkeelle-sanoi-kekkonen/>. Luettu 26.9.2016.

Malmivuo, Mikko & Rajamäki, Riikka 2008: Tehostetun kameravalvonnan ja puuttumiskynnyksen alentamisen vaikutus turvallisuuteen. Lintu-julkaisuja 1/2008. Helsinki, Edita Prima Oy.

Nummenmaa, Lauri 2004: Käyttäytymistieteiden tilastolliset menetelmät. Vammala, Vammalan Kirjapaino Oy.

Nuoret (15-24) liikenteessä. Liikenneturva.fi sivusto. Luettavissa:

<https://www.liikenneturva.fi/fi/eri-ikaisena/nuoret-15-24-liikenteessa>. Luettu 22.11.2016



Peltola, Harri & Rajamäki, Riikka & Luoma, Juha 2007: Nopeudenhallinnan nykytila ja mahdollisuudet. Lintu-julkaisuja 1/2007. Helsinki, Edita Prima Oy.

Rikesakkoihin korotus 1. syyskuuta alkaen. Oikeusministeriön sivuston uutiset 20.8.2015. Luettavissa:

<http://www.oikeusministerio.fi/fi/index/ajankohtaista/tiedotteet/2015/08/rikesakkoihinkorotus1.syyskuutaalkaen.html>.

Strömmer, Hanna 2012: Selvitys nopeusrajoitusten tarkistamisen vaikutuksista. Luettavissa: [http://www.hel.fi/hel2/ksv/Aineistot/Liikennesuunnittelu/Liikenneturvallisuus/nopeusrajoitus\\_raportti\\_2012.pdf](http://www.hel.fi/hel2/ksv/Aineistot/Liikennesuunnittelu/Liikenneturvallisuus/nopeusrajoitus_raportti_2012.pdf).

Tilastokeskus. Rangaistukset sukupuolen, iän ja rikoksen mukaan, 2011-2015 (käräjäoikeudet, hovioikeus ensimmäisenä oikeusasteen, rangaistusmääräykset ja rikesakot). Luettavissa:

[http://pxnet2.stat.fi/PXWeb/pxweb/fi/StatFin/StatFin\\_oik\\_syyttr/030\\_syyttr\\_tau\\_101\\_fi.px/?rxid=281a8387-d9ca-401c-aa54-36d884f3dfd9](http://pxnet2.stat.fi/PXWeb/pxweb/fi/StatFin/StatFin_oik_syyttr/030_syyttr_tau_101_fi.px/?rxid=281a8387-d9ca-401c-aa54-36d884f3dfd9). Luettu 27.10.2016

Tilastokeskus. Rikesakkoon määrätty tai tuomitut sukupuolen, iän ja rikkomuksen laadun mukaan 2013-2015. Luettavissa:

[http://pxnet2.stat.fi/PXWeb/pxweb/fi/StatFin/StatFin\\_oik\\_syyttr/061\\_syyttr\\_tau\\_201\\_fi.px/?rxid=281a8387-d9ca-401c-aa54-36d884f3dfd9](http://pxnet2.stat.fi/PXWeb/pxweb/fi/StatFin/StatFin_oik_syyttr/061_syyttr_tau_201_fi.px/?rxid=281a8387-d9ca-401c-aa54-36d884f3dfd9). Luettu 26.10.2016.

Tilastokeskus. Rikokset kuukausittain. Luettavissa:

[http://pxnet2.stat.fi/PXWeb/pxweb/fi/StatFin/StatFin\\_oik\\_rpk/010\\_rpk\\_tau\\_107.px/?rxid=281a8387-d9ca-401c-aa54-36d884f3dfd9](http://pxnet2.stat.fi/PXWeb/pxweb/fi/StatFin/StatFin_oik_rpk/010_rpk_tau_107.px/?rxid=281a8387-d9ca-401c-aa54-36d884f3dfd9). Luettu 7.10.2016.

Tilastokeskus. Tieliikenteessä kuolleet ja loukkaantuneet ikäluokittain ja kuukausittain 2003-2016. Luettavissa:

[http://pxnet2.stat.fi/PXWeb/pxweb/fi/StatFin/StatFin\\_lii\\_ton/040\\_ton\\_tau\\_104\\_fi.px/?rxid=281a8387-d9ca-401c-aa54-36d884f3dfd9](http://pxnet2.stat.fi/PXWeb/pxweb/fi/StatFin/StatFin_lii_ton/040_ton_tau_104_fi.px/?rxid=281a8387-d9ca-401c-aa54-36d884f3dfd9). Luettu 28.10.2016.

Tyrkkö, Petri: Suomen ajoneuvotuotannon historia 1800-luvulta lähtien pähkinänkuoressa. Saabisti 4/2003, 50-52.

Valiokunnan lausunto PeVL 9/2016 vp – HE 1/2016 vp. Hallituksen esitys laeiksi rikoslain 2 a ja 9 luvun muuttamisesta sekä pysäköinninvalvonnasta annetun lain 3 §:n muuttamisesta.

Vuosisata suomalaista autoilua. Tilastokeskus sivusto. Luettavissa:

<http://www.stat.fi/tup/suomi90/lokakuu.html>. Luettu 26.9.2016.