

# **Esitutkinnan ja onnettomuustutkinnan yhteensovittaminen liikenne rikostutkinnassa**

Janne Miettinen ja Timo Paterno

10/2018

## Tiivistelmä

Tekijä(t)	Tutkinto
Timo Paterno ja Janne Miettinen	Poliisi (AMK)
Julkaisun nimi	Julkisuusaste
Esitutkinnan ja onnettomuustutkinnan yhteensovittaminen liikennerikostutkinnassa	Julkinen
Ohjaaja	Opinnäytetyön muoto
Mika Kyrönviita ja Mika Kyyrö	Tutkimuksellinen opinnäytetyö
<p>Tiivistelmä</p> <p>Tämän opinnäytetyön tarkoituksena on lisätä poliisin tietoa ja ymmärrystä onnettomuustutkinnasta ja yhteistyön mahdollisuuksista, kun esitutkintaviranomainen ja onnettomuustutkintaa tekevät viranomaiset työskentelevät samalla tilanpaikalla. Opinnäytetyön tulosten perusteella on tarkoitus luoda tulevaisuudessa lyhyt sekä selkeä tietopaketti poliisin käyttöön.</p> <p>Tekemämme tutkimussuunnitelman sekä selvitystyön perusteella onnettomuustutkinnan ja esitutkinnan yhteensovittamisen haasteista ei ole tehty aiempaa tutkimusta, jota olisi pystynyt hyödyntämään. Viranomaisten välistä yhteistyötä on yleisesti tutkittu paljon, mutta ei tästä näkökulmasta.</p> <p>Opinnäytetyöhön tutkimusmenetelmäksi päätimme valita tutkimushaastattelun sekä sen eri variaatiot. Tutkimusta varten haastateltiin henkilökohtaisesti sekä sähköpostin välityksellä poliisin, onnettomuustutkintakeskuksen sekä onnettomuustietoinstituutin asiantuntijoita.</p> <p>Haastattelujen perusteella on todettavissa, että pääosin yhteistyön onnettomuuspaikalla koetaan tapahtuvan ongelmitta. Poliisin vastauksista pystyttiin päättämään, että turvallisuus- sekä onnettomuustutkijoiden kanssa työskentely on mielekästä. Haasteina koettiin kustannuksiin ja asiantuntijoiden käyttöön liittyviä tilanteita sekä tiedottamisen koordinoinnissa nähtiin ongelmia.</p>	
Sivumäärä 78 + 16	Tarkastuskuukausi ja -vuosi
Avainsanat	
Poliisi, esitutkinta, onnettomuustutkinta, turvallisuustutkinta, viranomaisyhteistyö	

## LYHENTEET

ETL	Esitutkintalaki (805/2011)
HE	Hallituksen esitys
LTT	Laki tie- ja maastoliikenneonnettomuuksien tutkinnasta (1512/2016)
OTKES	Onnettomuustutkintakeskus
OTI	Onnettomuustietoinstituutti
OK	Oikeudenkäymiskaari (4/1734)
PeL	Pelastuslaki (379/2011)
PolL	Poliisilaki (872/2011)
POHA	Poliisihallitus
PKL	Pakkokeinolaki (806/2011)
RL	Rikoslaki (39/1889)
ROL	Laki oikeudenkäynnistä rikosasioissa (689/1997)
SM	Sisäministeriö
TurvTL	Turvallisuustutkintalaki (525/2011)

<b>1</b>	<b>JOHDANTO .....</b>	<b>4</b>
1.1	Työn tarkoitus.....	5
1.2	Yleistä liikenneonnettomuuksista ja niiden tutkinnasta .....	5
<b>2</b>	<b>TUTKIMUSASETELMA.....</b>	<b>8</b>
2.1	Tutkimuskysymykset.....	9
2.2	Tutkimusmenetelmät .....	12
2.3	Aineistonkeruumenetelmät ja tavoitteet .....	17
2.4	Analyysimenetelmät .....	18
2.5	Haastattelukysymykset .....	18
<b>3</b>	<b>POLIISIN ESITUTKINTA .....</b>	<b>19</b>
3.1	Esitutkinta osana rikosprosessia .....	20
3.2	Esitutkintaperiaatteet .....	21
3.3	Esitutkinnan tarkoitus ja tehtävä .....	22
3.4	Esitutkinnan johtaminen ja syyttäjän rooli .....	23
3.5	Liikenne rikoksista yleisesti .....	24
<b>4</b>	<b>TUTKIJALAUTAKUNTIEN ONNETTOMUUSTUTKINTA .....</b>	<b>27</b>
4.1	Liikennevakuutuskeskuksen ja tutkijalautakuntien tehtävät .....	28
4.2	Tutkijalautakuntien suorittaman tutkinnan toteuttaminen.....	29
4.3	Onnettomuustietojen rekisteröinti ja hallinto .....	33
<b>5</b>	<b>ONNETTOMUUSTUTKINTAKESKUKSEN TURVALLISUUSTUTKINTA .....</b>	<b>34</b>
5.1	Turvallisuustutkinnan sisältö.....	36
5.2	Turvallisuustutkinnan toimivallasta ja oikeuksista .....	37
<b>6</b>	<b>YHTEISTOIMINTA JA SEN SÄÄTELY .....</b>	<b>41</b>
6.1	Tekniset näkökulmat .....	44
6.2	Taktiset näkökulmat .....	45

6.3	Liikennerikoksen esitutkinnan edellytysten turvaaminen .....	45
6.4	Poliisitutkinnasta lyhyesti.....	46
6.5	Kuolemansyynselvittämisestä lyhyesti.....	47
<b>7</b>	<b>HAASTATTELUT .....</b>	<b>48</b>
7.1	Poliisin haastattelut.....	48
7.1.1	Tilannepaikka ja paikalle pääsy .....	49
7.1.2	Tekninen tutkinta .....	51
7.1.3	Taktinen tutkinta .....	52
7.1.4	Taloudelliset näkökulmat .....	52
7.1.5	Takavarikot .....	53
7.1.6	Tiedottaminen .....	54
7.1.7	Virka-apu.....	56
7.2	Tutkijalautakunnat .....	56
7.2.1	Tilannepaikka ja paikalle pääsy .....	57
7.2.2	Tekninen tutkinta .....	58
7.2.3	Taktinen tutkinta .....	59
7.2.4	Taloudelliset näkökulmat .....	60
7.2.5	Takavarikot .....	60
7.2.6	Tiedottaminen .....	61
7.2.7	Virka-apu.....	62
7.3	Turvallisuustutkintaviranomaiset .....	63
7.3.1	Tilannepaikka ja paikalle pääsy .....	63
7.3.2	Tekninen tutkinta .....	64
7.3.3	Taktinen tutkinta .....	65
7.3.4	Taloudelliset näkökulmat .....	66
7.3.5	Takavarikot .....	67
7.3.6	Tiedottaminen .....	68
7.3.7	Virka-apu.....	68

<b>8</b>	<b>TUTKIMUSTULOKSET</b> .....	<b>69</b>
8.2	Johtopäätökset .....	70
8.3	Tutkimuksen yleistettävyys ja luotettavuus .....	72
<b>9</b>	<b>POHDINTA</b> .....	<b>73</b>
	<b>LÄHTEET</b> .....	<b>76</b>

## 1 JOHDANTO

Ajatus tämän opinnäytetyön tekemiseen syntyi elokuussa 2018 tekijöiden suorittaessa poliisin opintoihin sisältyvää harjoittelua Kuopiossa Itä-Suomen poliisilaitoksella. Kuopiossa tapahtui 24.8.2018 vakava liikenneonnettomuus, jossa linja-auto törmäsi rautatiesillan kannella risteysalueella olleisiin henkilöautoihin ja suistui edelleen kannelta kaiteiden läpi rata-alueelle. Onnettomuudessa kuoli neljä linja-auton matkustajaa ja useita henkilöitä loukkaantui.<sup>1</sup>

Tilanteessa poliisin tehtäviin kuuluivat PoL mukaisesti<sup>2</sup> alkuvaiheen pelastustoiminnan turvaamisen ja tapahtumapaikan eristämisen sekä suojaamisen lisäksi esitutkinnan käynnistäminen, koska tapahtumissa oli syytä epäillä rikosta.

Tapahtumien alkuvaiheessa tilannepaikalla tutkintatoimet käynnistettiin poliisin toimesta. Onnettomuudesta ilmoitettiin onnettomuustutkintaan. Poliisin toimiessa tilannepaikalla, tietoon tuli, että Onnettomuustutkintakeskus eli OTKES suorittaa tapahtumiin liittyen alustavaa tutkintaa<sup>3</sup> sen päättämiseksi, käynnistettäisiinkö tapahtumista varsinainen turvallisuustutkinta<sup>4</sup> OTKES:n toimesta.

---

<sup>1</sup> <https://yle.fi/uutiset/3-10465157>. Luettu 9.12.2018

<https://www.turvallisuustutkinta.fi/fi/index/ajankohtaista/tiedotteet/2018/10/kuopionneljanmatkustajankuolemaan24.8.2018johtaneenlinja-auto-onnettomuudentapahtumienkulkupaaosinselvilla.html>. Luettu 7.12.2018

<sup>2</sup> PoL 1 luvun 1 §:n 1 ja 3 mom.

<sup>3</sup> Turvallisuustutkintalain (525/2011) 3 luvun 18 §:n mukaisesti.

<sup>4</sup> Turvallisuustutkintalain (525/2011) 3 luvun 17 §:n mukaisesti.

## 1.1 Työn tarkoitus

Tämän työn tarkoituksena on lisätä poliisin tietoa ja ymmärrystä onnettomuustutkinnasta ja yhteistyön mahdollisuuksista, kun poliisi ja onnettomuustutkintaa tekevät työskentelevät samalla tilannepaikalla. Tarkoituksenamme on nostaa esille sellaisia yhteistyön kannalta olennaisia näkökulmia ja ajatuksia, joiden avulla onnettomuuspaikalla työtään tekevien asiantuntijoiden olisi helpompi ja nopeampi ennakoita tulevia tilanteita muun muassa asiantuntijalausuntoihin tai tarkempiin teknisiin tutkimuksiin liittyen. POHA on ottanut kantaa liikennerikostutkintaan ja yhtä aikaa tapahtuvaan onnettomuustutkintaan muun muassa liikennerikostutkintaohjeessa (POL-2016-9316) sekä kirjeessään Poliisin ja Onnettomuustutkintakeskuksen yhteistyö onnettomuustutkinnassa (POL-2016-1606). Tämän opinnäytetyön tarkoituksena on tuottaa näihin asiakirjoihin nähden käytännön näkökulmaa.

## 1.2 Yleistä liikenneonnettomuuksista ja niiden tutkinnasta

Yhteiskunnallisesti ajateltuna liikenneonnettomuuksien tutkiminen on tärkeää. Liikenneonnettomuuksien tutkintaa varten on säädetty Laki tie- ja maastoliikenneonnettomuuksien tutkinnasta (1512/2016). Liikenneonnettomuuksien tutkintatoimien pääkohteena ovat kuolemaan johtaneet onnettomuudet, joiden tutkinta on taloudellisesti sekä inhimillisesti ajatellen tarkoituksenmukaista. Liikenneonnettomuuksien tutkinta tähtää selvittämään onnettomuuden yleisen kulun, olosuhteet, seuraukset sekä muut onnettomuuteen vaikuttaneet mahdolliset riskitekijät. Onnettomuuksien tutkinta tähtää yleisen liikenneturvallisuuden parantamiseen.<sup>5</sup>

---

<sup>5</sup> <https://www.oti.fi/fi/onnettomuustietoinstituutti/liikenneonnettomuuksien-tutkinta> luettu 16.4.2019



Tieliikenne on kehittynyt voimakkaasti viime vuosikymmenien aikana. Nykyisin autot ovat turvallisempia kuin ennen, samoin liikennekäytössä olevat tiet ovat paremmin suunniteltuja sekä rakennettuja. Vuonna 2017 lopussa Suomessa oli teitä yhteensä 454 000 kilometrin verran.<sup>6</sup> Ajokorttien määrä on noussut vuosikymmenien aikana muun kehityksen mukana. Vuonna 2017 lopussa 3,7 miljoonalla suomalaisella oli ajokortti.

Vuonna 2017 tieliikenteessä kuoli 210 henkilöä ja tieliikenneonnettomuuksissa loukkaantui noin 5500 henkilöä. Vertailun vuoksi vuonna 2016 kuolemaan johtaneita tieliikenneonnettomuuksia oli 235. Lukemat olivat toisenlaiset mm. vuonna 1972 jolloin tieliikenteessä kuoli 809 ja loukkaantui 8175 henkilöä.<sup>7</sup> Tieliikenneonnettomuudet aiheuttivat viimeisimmän laskelman mukaan 1,4 miljardin euron kustannukset, joten onnettomuuksien ehkäisy- sekä torjuntatyössä tarvitaan kaikkien panostusta.<sup>8</sup> Valistustyöllä on myös ollut tärkeä osuus siinä, että tieliikenteessä tapahtuneiden onnettomuuksien kuolonuhrien määrä on vähentynyt.<sup>9</sup>

Turvallinen tieliikenne edellyttää luottamusta. Se edellyttää luottamusta siihen, että viereisen ajoneuvon kuljettaja noudattaa voimassaolevia liikennesääntöjä. Käänteisesti tämä tarkoittaa myös sitä, että jokaisen tienkäyttäjän on otettava huomioon, että mahdollinen oma virheellinen toiminta voi aiheuttaa jonkun ihmisen vakavan loukkaantumisen tai pahimmassa tapauksessa kuoleman. Onnettomuuksiin johtaneet taustasyynä ovat moninaisia, kuitenkin tienkäyttäjän virhe on todennäköisin sekä selvästi yleisin. Virheet vaihtelevat varomattomuudesta tarpeettomiin hätäreaktioihin sekä uhkarohkeuteen. Erityisesti nuoret ja kokemattomat kuljettajat muodostavat liikenteessä suuren riskiryhmän. Liikenneturvallisuuteen vaikuttavat voimakkaasti tienkäyttäjien asenteet, sillä asenteilla on vaikutusta liikennekulttuuriimme. Itsekkyys ja aggressiivisuus liikenteessä tekevät liikenteestä vaarallisempaa sekä epämukavampaa.<sup>10</sup>

---

<sup>6</sup> <https://www.traficom.fi/sites/default/files/media/file/tietilasto-2017.pdf> . Luettu 16.4.2019

<sup>7</sup> <https://www.traficom.fi/sites/default/files/media/file/tietilasto-2017.pdf> . Luettu 16.4.2019

<sup>8</sup> Tolvanen Matti 2018b. Tieliikenteen käsikirja 2018. S. 42.

<sup>9</sup> Tolvanen Matti 2018b. Tieliikenteen käsikirja 2018. S. 42

<sup>10</sup> Tolvanen Matti 2018b. Tieliikenteen käsikirja 2018. S. 43.

Rikosoikeudellisessa mielessä onnettomuus ei ole sattumaa, vaan tapahtumaketju, jossa ihmisten toimintaa arvioidaan rikosoikeudellisesta näkökulmasta. Onnettomuuteen osalliset henkilöt ovat vaikuttaneet lähes aina omalla toiminnallaan tapahtumakulkuun. Rikosoikeudellisesti ajateltuna kyseessä voi olla varsinaisia tekoja, laiminlyöntejä sekä kiellettyä riskinottoa. Rikosoikeudellinen näkökulma ja mielenkiinto keskittyvät kärjistetyksi ajateltuna onnettomuutta edeltäneisiin kolmeen sekuntiin, millä tarkoitetaan, että liikennerikosten ollessa tavallisesti tekoricoksia, pyritään määrittelemään mitä laissa määriteltyä sääntöä on rikottu tai mitä laissa kiellettyä on tehty.<sup>11</sup>

Yksinkertaistettuna liikennerikostutkinnassa aluksi selvitetään perusjako eli mitä on sattunut ja mitä säädöksiä tekoa arvioitaessa sovelletaan. Käytännössä yleisimmin tiealueella sovellettavaksi tulee tieliikennelaki. Prosessi jatkuu arvioimalla esimerkiksi, onko rikottu tieliikennelain liikennesääntöjä ja onko teossa vaarannettu turvallisuutta, jolloin tekoa voidaan mahdollisesti arvioida rikoslain (39/1889) 23 luvun liikennerikoksiin lukeutuvan liikenneturvallisuuden vaarantamisen kautta. Tekoa arvioitaessa huomioidaan teon subjektiivinen ja objektiivinen puoli. Teon subjektiivista puolta eli tekijän näkökulmaa tapahtumiin pyritään selvittämään poliisin esitutkinnassa taktisten tutkijoiden toimesta esimerkiksi kuulustelemalla asianosaisia.<sup>12</sup> Onnettomuustutkinnallinen näkökulma taas kattaa riittävän pitkän aikavälin ennen onnettomuutta. Tutkinnassa voidaan lähteä liikkeelle esitutkinnassa tarkasteltuja tapahtumia huomattavasti aiemmista tapahtumista ja näkökulma tutkinnassa on muutoinkin laajempi, koska tutkintatyön tarkoituksena on ehkäistä vastaavia tapahtumia jatkossa. Esimerkiksi liikenneonnettomuuksien tutkinnassa tämä voi tarkoittaa, että tapahtumien tarkastelussa otetaan huomioon tienrakentamiseen liittyvät näkökulmat.

---

<sup>11</sup> Kyyrö, Mika. Haastattelu POLAMK 12.12.2018.

<sup>12</sup> Kyyrö, Mika. Haastattelu POLAMK 12.12.2018.

## 2 TUTKIMUSASETELMA

On oletettavaa, että poliisin ja muiden onnettomuustutkintaa tekevien tahojen yhteistyössä on vielä kehitettävää. Tämän työn tarkoituksena on selvittää ja tunnistaa kentällä toimivien tutkijoiden haastattelulla toimivia käytäntöjä ja kehittämistä kaipaavia osa-alueita. POHA:n kirjeessä Poliisin ja Onnettomuustutkintakeskuksen yhteistyö onnettomuustutkinnassa (POL-2016-1606) todetaan, että keskeisin yhteistoimintaa rajoittava tekijä on turvallisuustutkintaa koskeva todistamiskiello<sup>13</sup>.

Tämän tutkimuksen ajatuksena on olla emansipatorinen eli lisätä tutkimukseen osallistuvien haastateltavien tietämystä esitutkinnan ja onnettomuustutkinnan yhteensovittamisen mahdollisuuksista ja sitä kautta pyrkiä vaikuttamaan myönteisesti tutkimukseen osallistuvien asiaa koskeviin toimintatapoihin ja ajatuksiin. Vilkan mukaan, tällainen emansipatorisuus on yksi laadullisen tutkimuksen tavoitteista.<sup>14</sup>

---

<sup>13</sup> Todistamiskiellolla tarkoitetaan OK 17 luvun 12 §:n 5 mom. mukaisesti turvallisuustutkintalaissa (525/2011) tarkoitettu Onnettomuustutkintakeskuksen virkamies, tutkintaryhmän jäsen tai muu turvallisuustutkintaan osallistuva ei saa todistaa siitä, mitä hän on tehtävässään saanut tietää onnettomuudesta. Tuomioistuin voi kuitenkin velvoittaa edellä tarkoitetun henkilön todistamaan, jos erittäin tärkeät syyt ottaen huomioon asian laatu, todisteen merkitys asian ratkaisemisen kannalta ja seuraukset sen esittämisestä sekä muut olosuhteet sitä vaativat. Edellä mainittu todistamiskiello koskee myös laki tie- ja maastoliikenneonnettomuuksien tutkinnasta (1512/2016) 2 luvun 5 §:n mukaisia tutkijalautakunnan jäseniä sekä asiantuntijoita.

<sup>14</sup> Vilkka, Hanna. 2015. Tutki ja kehitä. S. 80.

## 2.1 Tutkimuskysymykset

Tekemämme tutkimussuunnitelman sekä selvitystyön perusteella onnettomuustutkinnan ja esitutkinnan yhteensovittamisen haasteista ei ole tehty aiempaa tutkimusta, johon olisimme voineet perehtyä. Pystyimme hahmottamaan tilannetta lyhyen harjoittelussa kokemamme tilanteen sekä toisaalta aiemman ammatillisen kokemuksemme ja koulutuksemme perusteella. Tällä viitataan tämän työn tekijöiden pelastustoimen ja ensihoidon parissa hankkimaan työkokemukseen sekä pohjakoulutukseen nykyistä meneillään olevaa koulutusta unohtamatta. Ottaen huomioon tilanteen kokonaisuutena, aloimme selvittää tutkimusongelmamme olemusta tarkemmin eri alojen asiantuntijoiden esihaastatteluilla sekä laatimalla kirjallisuuskatsauksen tutkimusaiheestamme. Tarkoituksena oli näin perehtyä aiheeseen ja sitä kautta täsmentää tutkittavaa ongelmaamme.<sup>15</sup>

Kävimme yhdessä alustavia keskusteluja rikostutkimuskeskuksen teknisten tutkijoiden, rikostorjunnan taktisten tutkijoiden sekä tutkinnan johtajien kanssa. Pääsimme myös osittain seuraamaan OTKES:n, OTI:n ja poliisin välistä yhteistyöpalaveria. Lisäksi keskustelimme opinnäytetyön ohjaajamme sekä muiden Poliisiammattikorkeakoulun substanssiin liittyvien asiantuntijaopettajien kanssa, minkä lisäksi tutustuimme aiheeseen liittyvään ammattikirjallisuuteen. Tässä vaiheessa tutkimustyötä selvisi, että suomalaisesta onnettomuustutkinnasta tai poliisin liikenneonnettomuuksiin liittyvästä teknisestä tutkinnasta ei ole löydettävissä paljoa kirjallisuutta, etenkin suomenkielistä kirjallisuutta. Totesimme myös, että aiheeseen liittyvä kirjallisuus käsitteli lähinnä teknisen tutkinnan perustaitoja ja poliisin taktista lähestymistapaa edusti iäkkään puoleinen teknisen tutkinnan opas vuodelta 1982.<sup>16</sup>

---

<sup>15</sup> Hirsjärvi, Sirkka. & Hurme, Helena. 2008. Tutkimushaastattelu: teemahaastattelun teoria ja käytäntö. S. 14.

<sup>16</sup> Laento, T. & Kotakoski, P. 1982. Rikosten selvittämisestä. Mänttä: Suomen lakimiesliiton kustannus Oy.

Liikenneonnettomuuksiin liittyvästä teknisestä tutkinnasta on kirjoitettu useita oppaita englanniksi.<sup>17</sup> Oppaat tai oppikirjat olivat mielenkiintoisia ja asiaa valaisevia, mutta niistä ei ollut suoraan löydettävissä tietoa tutkimusasetelmaamme varten. Kyseisissä teoksissa käsitellyt yhteistyöhön liittyvät ongelmat olivat lähinnä poliisin ensipartion sekä pelastustoimen ja myöhemmin tapahtuvan rekonstruoivan onnettomuustutkinnan välisiä ongelmia. Nämä haasteet koskivat yksinkertaisemmillaan sitä, miten säilyttää tapahtumapaikka mahdollisimman koskemattomana ennen huolellista dokumentointia.<sup>18</sup> Suomessa vakavat liikenneonnettomuudet kuuluvat pääsääntöisesti Liikennevakuutuskeskuksen yhteydessä toimivan OTI:n koordinoimien alueellisten tutkijalautakuntien tutkintavastuulle. Tutkijalautakuntien työtä ohjaa Liikennevakuutuskeskuksen vuonna 2002 julkaisema Liikenneonnettomuuksien tutkintamenetelmä 2003. Käytännössä tämä on tutkijalautakuntien tutkintatehtävissä käyttämä tutkintamenetelmä lomakkeineen, jonka käyttö edellyttää koulutusta.

---

<sup>17</sup> Tällaisia teoksia ovat mm: Goddard, Chris & Hansen, Per Bo 2017: Finding order in chaos: the manual of collision scene evidence, Van Kirk, Donald J. 2000: Vehicular accident investigation and reconstruction ja Rivers, Robert W. 2006: Evidence in traffic crash investigation and reconstruction: identification, interpretation, and analysis of evidence, and the traffic crash investigation and reconstruction process.

<sup>18</sup> Pienetkin yksityiskohdat tapahtumapaikalla saattavat olla ratkaisevia tutkinnan kannalta, esimerkiksi törmäyksessä lentäneet ajoneuvonkappaleet voivat vaikuttaa ensivaiheen toimijoista vähäpätöisiltä, mutta löytymispaikalla saattaa olla merkitystä esimerkiksi törmäyspistettä määriteltäessä. (Van Kirk, Donald J. 2001. Vehicular accident investigation and reconstruction. S. 49-51.)

Perehdyimme tätä tutkimusta varten huolellisesti asiaan liittyvään lainsäädäntöön. Merkittävimmiksi lähteiksi muodostuivat turvallisuustutkintalaki sekä laki tie- ja maastoliikenneonnettomuuksien tutkinnasta. Lisäksi perehdyimme tutkimusongelmamme kautta poliisin toimintaa olennaisesti asiassa sääteleviin esitutkinta-, poliisi- sekä pakkokeinolakiin. Varsinaisten säädösten lisäksi perehdyimme etenkin turvallisuustutkintalain sekä laki tie- ja maastoliikenneonnettomuuksien tutkinnasta osalta, hallituksen esityksiin. Tässä vaiheessa selvitystyötämme totesimme, että tilanne vaikuttaa mielenkiintoiselta, koska hallituksen esitys turvallisuustutkintalain muuttamisesta (HE 250/2018) on tätä kirjoitettaessa parhaillaan lausuntokierroksella. Kyseisessä esityksessä on osaltaan otettu kantaa myös tutkimusongelmaamme, mutta mitään konkreettisia ratkaisuja ei ole kuitenkaan odotettavissa vaan lainsäätäjät on halunnut korostaa entisestään yhteistoiminnan merkitystä tutkinnassa<sup>19</sup>.

Kirjallisuuskatsauksen sekä aiemmin kuvattujen keskustelujen perusteella löysimme useita tutkimusongelmaamme, eli yhteistyön käytännön haasteisiin, liittyviä teemoja, joihin pyrimme löytämään vastauksia. Alla on otsikkotyyppinen listaus tärkeimmistä esihaastatteluiden sekä selvitystyömme perusteella määritellyistä yhteistyötä haastavista teemoista: Tilannepaikka ja paikalle pääsy, tekninen tutkinta, taktinen tutkinta, taloudelliset näkökulmat tutkintaan liittyen, takavarikot, tiedottaminen sekä virka-apu.

---

<sup>19</sup> HE 250/2018 42 §: ”Tutkintatoimia *tehdään* yhteistoiminnassa samassa asiassa esitutkintaa tai kuolemansyyn tutkintaa tekevän viranomaisen kanssa siinä laajuudessa kuin Onnettomuustutkintakeskus katsoo yhteistoiminnan olevan tarkoituksenmukaista turvallisuustutkinnan kannalta. Onnettomuustutkintakeskuksella on oikeus saada pyynnöstä poliisilta, Puolustus-voimilta ja Rajavartiolaitokselta virka-apua turvallisuustutkinnassa ja sen turvaamisessa”. vrt. nykyisin voimassa oleva vastaava 42 §:n 1 mom: ” Tutkintatoimia *voidaan* tehdä yhteistoiminnassa samassa asiassa esitutkintaa tai kuolemansyyn tutkintaa tekevän viranomaisen kanssa siinä laajuudessa kuin Onnettomuustutkintakeskus katsoo yhteistoiminnan olevan tarkoituksenmukaista turvallisuustutkinnan kannalta.” Nähtäväksi jää miten yhteistyökäytännöt muotoutuvat tulevaisuudessa, mikäli turvallisuustutkintalaki muuttuu esityksen mukaisesti.

## 2.2 Tutkimusmenetelmät

Tutkimusongelmamme ja -kysymyksemme teemoineen huomioiden, päädyimme toteuttamaan aiheesta laadullisen tutkimuksen. Päädyimme laadulliseen tutkimukseen, koska tutkimusongelmamme liittyy esitutinnan ja onnettomuustutinnan yhteensovittamisen haasteisiin eli toisin sanoen ihmisten välisen yhteistoiminnan kehittämiseen, jolloin laadulliset tutkimusmenetelmät sopivat aiheen tutkimiseen hyvin.<sup>20</sup>

Artikkelissaan Laadullinen tutkimus prosessina Kiviniemi toteaa, että laadullista tutkimusta voidaan luonnehtia prosessiksi. Kiviniemen mukaan kyse on myös tutkimustoiminnan ymmärtämisestä tietynlaisena oppimistapahtumana. Tämä johtaa Kiviniemen mukaan myös siihen, että tutkimuksen etenemistä eri vaiheineen ei voida välttämättä etukäteen jäsentää selkeästi eri vaiheisiin, vaan tutkimustehtävään ja aineiston keräämiseen liittyvät ratkaisut voivat muotoutua tutkimuksen edetessä vähitellen.<sup>21</sup>

Yhtenä selityksenä tällaiselle tutkimusotteen avoimuudelle Kiviniemi tarjoaa tutkijan pyrkimystä jäsentää tutkittavien näkemystä tutkittavana olevasta ilmiöstä tai pyrkimystä ymmärtää ihmisen toimintaa tutkittavana olevassa ympäristössä, ja lähelle tutkimuskohdetta vievät aineistonkeruumenetelmät auttavat avaamaan tutkittavaa ilmiötä vähitellen. Kiviniemen mukaan laadulliselle tutkimukselle ominaisen piirteen kautta korostuu myös tutkimuksen elementtien joustava kehittyminen tutkimuksen kuluessa.<sup>22</sup>

---

<sup>20</sup> Vilkka, Hanna. 2015: Tutki ja kehitä. S. 75.

<sup>21</sup> Kiviniemi, Kari. 2018. Laadullinen tutkimus prosessina. S. 62.

<sup>22</sup> Kiviniemi, Kari. 2018. Laadullinen tutkimus prosessina. S. 62.

Laadullisen tutkimuksen eri elementtejä ovat esimerkiksi tutkimustehtävä, teorianmuodostus, aineistonkeruu ja -analyysi. Kiviniemen mukaan tutkimuksen elementit limittyvät keskenään ja muotoutuvat hiljalleen tutkimuksen edetessä ja samalla tutkijan omassa tietoisuudessa syntynyttä kehittymistä pyritään hyödyntämään esimerkiksi uusien aineistonkeruusykylien tekemisessä ja tutkimustehtävän jalostamisessa.<sup>23</sup> Kiviniemi toteaaakin, että tutkittavana olevaa ilmiötä käsitteellistetään vähitellen, jolloin kyse ei ole niinkään etukäteen hahmotetun teorian testauksesta.

Erilaisia laadullisia tutkimusvaihtoehtoja punnittuamme totesimme, että tutkimuksemme muistuttaa paljolti *toimintatutkimusta*, koska työmme tarkoituksena on ollut heti alkuvaiheessa tunnistaa sekä kehittämiskohteita että toimivia käytäntöjä yhteistyöhön liittyen, jolloin tutkimuksen tehtävä on ollut määriteltynä jo ennen varsinaisten tutkimuskysymysten määrittelyä. Toisin sanoen tutkimukseksemme tarkoituksena on ollut tuottaa käytäntöön hyödynnettäväksi ja sovellettavaksi tarkoitettua tietoa, jotta yhteistyöhön liittyviä käytäntöjä voitaisiin kehittää ja toisaalta lisätä varsinkin oman lähiorganisaatiomme eli poliisin tietämystä tutkittavasta asiasta.<sup>24</sup>

---

<sup>23</sup> Kiviniemi, Kari. 2018. Laadullinen tutkimus prosessina. S. 62.

<sup>24</sup> Heikkinen, Hannu. 2018. Toimintatutkimus: kun käytäntö ja tutkimus kohtaavat. S. 182-183 ja 186-187.



Tutkimusmenetelmäksi päätimme valita tutkimushaastattelun sen eri variaatioineen<sup>25</sup>. Haastattelu on Hirsjärven ja Hurmeen mukaan yksi tiedonhankinnan perusmuodoista, sen ollessa menetelmänä joustava ja lisäksi sen avulla voidaan hankkia syvällistä tietoa tutkittavasta aiheesta<sup>26</sup>. Pohdittuamme haastattelukysymyksiä, päädyimme melko tarkasti tutkimusteemojen mukaan rajattuihin avoimiin kysymyksiin, jotka esitettäisiin asiantuntijoille. Tarkemmaksi haastattelutyypiksi valikoitui siis puolistrukturoitu haastattelu. Puolistrukturoidulle haastattelulle on tyypillistä, että jotkin haastattelun näkökulmista ovat ennalta määriteltäviä. Toisaalta puolistrukturoitua haastattelua voidaan luonnehtia siten, että kysymykset ovat kaikille samat, mutta haastateltavat voivat vastata kysymyksiin omin sanoin.<sup>27</sup>

Tutkimushaastattelun alajaotteluun lukeutuu teemahaastattelu.<sup>28</sup> Teemahaastattelun ominaispiirteitä Hirsjärvi ja Hurme luonnehtivat kirjassaan Tutkimushaastattelu: teemahaastattelun teoria ja käytäntö seuraavasti: teemahaastattelu ottaa huomioon ihmisten asioille antamat tulkinnat ja merkitykset vuorovaikutustilanteessa. Lisäksi Hirsjärven ja Hurmeen mukaan teemahaastattelu on lähempänä strukturoimatonta haastattelua kuin strukturoitua. Heidän mukaansa teemahaastattelu lukeutuu kuitenkin puolistrukturoituihin menetelmiin koska haastattelun aihepiirit eli teema-alueet ovat kaikille haastateltaville samoja.<sup>29</sup> Vilkan mukaan teemahaastattelusta käytetään myös nimeä puolistrukturoitu haastattelu ja hänen mukaansa teemahaastattelu lukeutunee yleisimmin käytettyihin tutkimushaastattelun muotoihin.<sup>30</sup>

---

<sup>25</sup> Eskola, Jari. & Suoranta, Juha. 2003. Johdatus laadulliseen tutkimukseen. S. 86.

<sup>26</sup> Hirsjärvi, Sirkka. & Hurme, Helena. 2008. Tutkimushaastattelu: teemahaastattelun teoria ja käytäntö. S. 11.

<sup>27</sup> Hirsjärvi, Sirkka. & Hurme, Helena. 2008.. Tutkimushaastattelu: teemahaastattelun teoria ja käytäntö. S. 47.

<sup>28</sup> Eskola, Jari., Lähti, Johanna. & Vastamäki, Jaana. 2018. Teemahaastattelu: lyhyt selviytymisopas. S. 26.

<sup>29</sup> Hirsjärvi Sirkka ja Hurme Helena 2008. Tutkimushaastattelu: teemahaastattelun teoria ja käytäntö. S. 47-48.

<sup>30</sup> Vilkkä, Hanna 2015: Tutki ja kehitä. S. 779.

Tutkimusongelmamme liittyessä kiinteästi tietyn asiantuntijajoukon työhön – käytäntöihin, kokemuksiin ja kehittämistarpeisiin, jolloin toteutettavaa haastattelua voidaan luonnehtia myös asiantuntijahaastatteluna, vaikkei sitä luonnehditakaan itsenäisenä haastattelumenetelmänä. Asiantuntijoiden haastattelemisessa on kuitenkin tiettyjä erityispiirteitä, jotka on hyvä ottaa huomioon ennen haastattelua.<sup>31</sup> Asiantuntijahaastattelu onkin usein teemahaastattelun muunnelma.<sup>32</sup> Vilkan mukaan teemahaastattelu, ja etenkin ryhmäteemahaastattelu, toteuttaa tutkimuksen emansipatorisuutta varsinkin työelämän tutkimusavusteisissa kehittämishankkeissa. Näin tapahtuu erityisesti silloin, kun asiantuntijaryhmälle annetaan mahdollisuus tutkimushaastattelun aikana muodostaa yhteinen kanta keskusteltavista teemoista, vaikka tämä ei olisikaan tutkijan ensisijaisena tavoitteena.<sup>33</sup>

Koska meille oli jo tutkimussuunnitelmavaiheessa työmäärää arvioidessamme selvää, että joutuisimme toteuttamaan osan asiantuntijoiden haastatteluista sähköpostitse, punnitsimme kyseisen menettelyn vaikutuksia tutkimuksemme luotettavuuteen ja yleistettävyyteen. Toisaalta onko kyseessä haastattelu vai kyselytutkimus. Koska sähköpostin välityksellä asiantuntijoille esitetyt kysymykset oli laadittu puolistrukturoidulle haastattelulle tyypilliseen tapaan, katsoimme, että kyseessä on haastattelu pikemmin kuin kysely.

Alkuvaiheen esihaastatteluissa meidän annettiin ymmärtää, että haastateltavat mitä todennäköisimmin tulevat pyytämään haastattelukysymyksiä ennakkoon perehtymistä ja valmistautumista varten. Mielestämme se oli omiaan vähentämään henkilökohtaisen vuorovaikutuksen puuttumisesta tai sen muuntumisesta aiheutuvia haittoja, jolloin sähköpostihaastattelua puoltavien seikkojen määrä kasvoi entisestään. Vilkan mukaan tutkimushaastatteluiden keräämiseen liittyy aina pulmia, koska haastatteluaineistojen keräämiseen liittyen tutkija on aina tekemisissä sanojen ja sanamerkitysten kanssa ja sanat sisältävät aina tulkintaongelmien riskin.<sup>34</sup>

---

<sup>31</sup> Hyvärinen Matti, Nikander Pirjo ja Ruusuvoori Johanna (toim.) 2017. Tutkimushaastattelun käsikirja. S. 181.

<sup>32</sup> Hyvärinen Matti, Nikander Pirjo ja Ruusuvoori Johanna (toim.) 2017. Tutkimushaastattelun käsikirja. S. 186.

<sup>33</sup> Vilkka, Hanna. 2015. Tutki ja kehitä. S. 80.

<sup>34</sup> Vilkka, Hanna. 2015. Tutki ja kehitä. S. 81.

Teemahaastatteluna toteutettavassa tutkimushaastattelussa on aina mahdollista tarkistaa, kuinka haastateltava ymmärtää kysymyksissä käytetyt sanat.<sup>35</sup> Sähköpostihaastattelussa kysymysten merkityksen tarkistaminen vaatii lisävaiheita, koska merkityssisältö on varmistettava tutkijalta sähköpostin välityksellä. Pyrimmekin tekemään varsinaisiin haastattelukysymyksiin eräänlaisen alustuksen ennen varsinaisia avoimia kysymyksiä. Menetelmään liittyen pyrimme alustuksella ohjaamaan haastateltavaa orientoitumaan sen jälkeiseen tutkimusteemaan liittyvään kysymykseen toivomallamme tavalla. Ongelmaksi menettelyssä tunnistimme oman subjektiivisen näkökulmamme ja siitä nousevat ongelmat, koska omaa asiantuntemustamme tutkittavaan asiaan liittyen voisi pitää kehitysvaiheessa olevana ja siten monin tavoin puutteellisena.

Edellinen huomioon ottaen, käyttämämme haastattelumenetelmä oli henkilökohtaisesti suoritettujen haastatteluiden osalta eräänlainen muunnelma asiantuntija- ja teemahaastattelusta, koska päädyimme käyttämään melko tarkasti rajattuja tietyn aihepiirin kysymyksiä, joissa pyritään pureutumaan esihaastatteluiden sekä kirjallisuuskatsauksen kautta havaittuihin tutkimuskysymyksiin. Myös sähköpostihaastatteluina toteutetut haastattelut sisälsivät piirteitä asiantuntija- sekä teemahaastattelusta. Koska usein tutkittavat asiat ovat monitahoisia, sekoitimme järjestelmää vielä toteuttamalla yhden asiantuntijahaastattelun ryhmähaastatteluna. Tähän toteutukseen päädyttiin aikataulusyistä, mutta myös tämän työn tekijöiden kannalta järjestely oli hyödyllinen. Näin saimme kokemusta myös tästä haastattelutyypistä.

---

<sup>35</sup> Vilkka, Hanna. 2015. Tutki ja kehitä. S. 81.

### 2.3 Aineistonkeruumenetelmät ja tavoitteet

Alastalo ym. toteavat artikkelissaan Asiantuntijahaastattelu, että asiantuntijoina voidaan yleisellä tasolla pitää henkilöitä, joilla on erityistä tietoa tutkittavasta asiasta. Artikkelin kirjoittajien mukaan asiantuntijuus voi perustua ammatillisiin tehtäviin ja institutionaaliseen asemaan. Kirjoittajat toteavat myös, että koska asiantuntijuus on ilmiönä monimuotoinen, voi asiantuntijahaastattelun tekijä joutua ensimmäiseksi miettimään ja määrittelemään tutkimusaiheensa kannalta olennaiset asiantuntijatahot, eikä tehtävään voida antaa yleispätevää ohjesääntöä, koska tutkimuskohteet ja -intressit vaikuttavat siihen keitä voidaan pitää asiantuntijoina.<sup>36</sup>

Pyrimme tässä vaiheessa arvioimaan myös opinnäytetyömme työmäärää sekä siihen käytettävissä olevaa aikaa ja muita resursseja. Tutkimuksen luonne, käytettävissä olevat resurssit sekä haastateltavien lukumäärä ja muut ominaisuudet huomioon ottaen, päädyimme käyttämään haastattelumenetelminä asiantuntijoille suunnattua yksilöhaastattelua sekä sähköpostihaastattelua. Mielestämme sähköpostihaastattelu menetelmänä, haastateltavat huomioon ottaen, ei vaaranna aineiston pohjalta tehtävien päätelmien ja sitä kautta koko tutkimuksen luotettavuutta. Ongelmallisina tutkimuksen onnistumiseen ja luotettavuuteen vaikuttavina seikkoina tunnistimme menetelmiimme liittyen sen, että sähköpostihaastattelusta tiedonhankintakeinona puuttuu henkilökohtaiseen välittömään henkilöiden väliseen kanssakäymiseen liittyvä vuorovaikutus. Tällöin esimerkiksi sanattomaan viestintään, haastateltavan sanalliseen viestintään liittyvien ajatuskulkujen ja edelleen jatkokysymysten tekeminen on sähköpostin välityksellä toteutetussa haastattelussa mahdotonta tai rajoittunutta.

---

<sup>36</sup> Alastalo Maria., Åkerman Maria. & Vaittinen Tiina. 2017. Asiantuntijahaastattelu. S. 181-183.

## 2.4 Analyysimenetelmät

Tutkimuksemme analyysi on induktiivista eli aineistolähtöistä. Jäsensimme tutkimuksen alkuvaiheessa tutkimusongelmaamme jakamalla sitä aihepiireittäin. Teemoitteluun liittyen pyrimme huomioimaan muut esille nousseet teemat, jotka voivat olla varsinaisia lähtöteemoja mielenkiintoisempia.<sup>37</sup> Alastalon ja Åkermanin mukaan asiantuntijahaastattelun yksi erityispiirteistä on, että aineiston kerääminen ja analyysi kietoutuvat prosesseina toisiinsa.<sup>38</sup>

## 2.5 Haastattelukysymykset

Valitsimme esihaastatteluiden sekä kirjallisuuskatsauksen perusteella mielestämme olennaisimmilta vaikuttavat yhteistoimintaan liittyvät kysymykset, jotka tulisimme esittämään erikseen valituille asiantuntijoille. Työstäessämme kysymyksiämme, totesimme, että kysymykset tulisivat todennäköisesti muuttumaan työn edetessä, koska asiantuntijoilta saamamme vastaukset laajentaisivat näkemystämme tutkimusongelmasta entisestään. Näin toteaa myös Kiviniemi artikkelissaan Laadullinen tutkimus prosessina, jossa Kiviniemi kirjoittaa, että laadullista tutkimusta voi luonnehtia prosessiksi, jolloin aineistoon liittyvien näkökulmien ja tulkintojen voidaan katsoa vähitellen kehittyvän tutkijan tietoisuudessa tutkimusprosessin edetessä.<sup>39</sup>

Pyrimme kompensoimaan kohderyhmän ja toimintaympäristön tuntemukseen liittyviä rajoituksiamme keskustelemalla valitsemistamme teemoista asiantuntijoiden kanssa ennen niiden lähettämistä ensimmäiselle kierrokselle.

---

<sup>37</sup> Hirsjärvi Sirkka ja Hurme Helena 2008. Tutkimushaastattelu: teemahaastattelun teoria ja käytäntö. S. 173.

<sup>38</sup> Alastalo Maria., Åkerman Maria 2010. Asiantuntijahaastattelun analyysi: faktojen jäljillä. S. 313.

<sup>39</sup> Kiviniemi, Kari. 2018. Laadullinen tutkimus prosessina. S. 62.

### 3 POLIISIN ESITUTKINTA

Esitutkinnalla tarkoitetaan tässä työssä poliisin suorittamaa rikosvastuun selvittämiseen tähtäävää tutkintaa Esitutkintalain (805/2011) mukaisesti. Onnettomuustutkinnalla tarkoitetaan tässä työssä sekä turvallisuustutkintalain (525/2011) 1 luvun 1 §:n mukaista OTKES:n tekemää turvallisuustutkintaa, että laki tie- ja maastoliikenneonnettomuuksien tutkinnasta (1512/2016) 1 luvun 2 §:n mukaista tutkijalautakuntien tekemää liikenneonnettomuustutkintaa. Onnettomuustutkintaan liittyen huomionarvoista on, että kummassakin edellä mainitussa laissa on erikseen maininta, että tutkintaa ei tehdä rikosoikeudellisen vastuun kohdentamiseksi.<sup>40,41</sup>

Onnettomuustutkintaa tekevät myös muut viranomaiset, esimerkiksi pelastuslaitokset palontutkintana<sup>42</sup> tai sisäministeriön määräyksestä onnettomuustutkintana<sup>43</sup>, Turvallisuus- ja kemikaalivirasto, Säteilyturvakeskus sekä yritykset ja vakuutusyhtiöt. Tässä työssä tarkastellaan OTKES:n ja Liikennevakuutuskeskuksen yhteydessä toimivan OTI:n hallinnoimien tutkijalautakuntien suorittamaan onnettomuustutkintaa, koska kummallakin onnettomuustutkintaa tekevillä taholla on lailla säädettyä yhteistoimintaa esitutkintaviranomaisen kanssa. Tässä työssä ei käsitellä muiden tahojen suorittamaa onnettomuustutkintaa.

---

<sup>40</sup> Turvallisuustutkintalaki (525/2011) 1 luvun 1 §:n 2 mom.

<sup>41</sup> Laki tie- ja maastoliikenneonnettomuuksien tutkinnasta (1512/2016) 1 luvun 1 §:n 1 mom.

<sup>42</sup> Pelastuslaki (379/2011) 5 luvun 41 §:n 1 mom. ”Pelastuslaitoksen on suoritettava palontutkinta. Palontutkinnan tavoitteena on vastaavien onnettomuuksien ehkäisy ja vahinkojen rajoittaminen sekä pelastustoiminnan ja toimintavalmiuksien kehittäminen.

<sup>43</sup> Pelastuslaki (379/2011) 16 luvun 107 §:n 1 mom. ” Sisäasiainministeriön määräyksestä voidaan palon tai muun onnettomuuden selvittämiseksi suorittaa erityinen tutkinta. Sisäasiainministeriö voi asettaa tutkinnan suorittamista varten tutkintalautakunnan.”

### 3.1 Esitutkinta osana rikosprosessia

Esitutkinta on rikosprosessin ensimmäinen osa. Rikosprosessissa kyse on menettelystä, joka tähtää rangaistusvastuun toteuttamiseen, ei yksinomaan epäillyn tekijän osoittamisesta syylliseksi rikokseen. Esitutinnan lopputuloksena voi olla myös, että selvitetty teko ei täytä minkään rikoksen tunnusmerkistöä tai että epäilty ei ole syylistynyt mihinkään rangaistavaan tekoon. Rikosprosessin muut vaiheet esitutinnan lisäksi ovat syyteharkinta, oikeudenkäynti tuomioistuimessa ja viimeisenä rangaistuksen ja muun rikosoikeudellisen seuraamuksen täytäntöönpano.<sup>44</sup>

Rikosoikeudessa puhutaan *aineellisen totuuden periaatteesta*, jolla tarkoitetaan oikeudellisesti asiaan vaikuttavia relevantteja seikkoja.<sup>45</sup> Rikosprosessissa on myös muita tärkeitä periaatteita kuten *syyttömyysolettama*, *kontradiktorinen periaate*, *oikeudenmukaisen oikeudenkäynnin periaate*, *syytetyn suosimisen periaate* sekä muita rikosprosessia ohjaavia periaatteita.<sup>46</sup> Näitä periaatteita avataan tarkemmin seuraavissa kappaleissa.

---

<sup>44</sup> Helminen, Klaus ym. 2012a. Esitutkinta ja pakkokeinot. S. 16-17.

<sup>45</sup> Helminen, Klaus ym. 2012. Esitutkinta ja pakkokeinot. S. 10. Rikosprosessin kohteena olevasta asiasta pyritään selvittämään mahdollisimman hyvin aineellinen eli materiaallinen totuus. Asiaa selvittäessä on menettelyissä ja toimenpiteissä noudatettava lakia ja osallisena olevien henkilöiden ihmisarvoa ja perus- ja ihmisoikeuksia.

<sup>46</sup> Helminen, Klaus ym. 2012. Esitutkinta ja pakkokeinot. S. 10-16.

### 3.2 Esitutkintaperiaatteet

Esitutkinnassa selvityskeinoja ja -tapaa säädellään tarkasti ja koko esitutkintaprosessia ohjaavat tietyt rikosprosessuaaliset periaatteet eli rikosprosessissa totuutta ei saa selvittää ”keinolla millä hyvänsä”. Tämä tarkoittaa käytännössä sitä, että kenenkään ei tarvitse todistaa itseään vastaan sekä erinäisiä todistamisrajoituksia, jotka on säädetty luottamussuhteiden sekä lähiomaisten ihmissuhteiden turvaamiseksi.<sup>47</sup> Lisäksi ETL 4 luvussa on säädetty esitutkintaperiaatteista sekä esitutkintaan osallistuvien oikeuksista. Nämä rajoitukset asettavat tiettyjä lainalaisuuksia ja haasteita esitutkintaa suorittaville tutkijoille.

Esitutkinnassa selvitetään rikoksesta epäiltyä vastaan asettuvat seikat kuin myös hänen puolestaan kertovat seikat sekä todisteet. Tärkeimpiä esitutkinnan sitoumuksia on syyttömyysolettama, joka tarkoittaa, että epäiltyä on esitutkinnassa kohdeltavana syyttömänä. Vuonna 2011 esitutkintalakiin kirjattiin kohta, jonka mukaan rikoksesta epäilyllä on oikeus olla myötävaikuttamatta sen rikoksen selvittämiseen, josta häntä epäillään. Tätä kutsutaan *itsekriminointisuojuksi*. Esitutkinnassa on kaikilta osin muutoinkin noudatettava asian edellyttämää hienotunteisuutta sekä ylläpidettävä suhteellisuusperiaatetta ja vähimmän haitan periaatetta. Alle 18-vuotiasta on kohdeltava hänen ikänsä sekä kehityksensä edellyttämällä tavalla. Tarvittaessa tuomioistuimen on määrättävä alaikäiselle edunvalvoja esitutkinnan ajaksi.<sup>48</sup>

---

<sup>47</sup> Helminen, Klaus ym. 2012. Esitutkinta ja pakkokeinot. S. 10.

<sup>48</sup> Jokela, Antti. 2018. S. 169.



### 3.3 Esitutinnan tarkoitus ja tehtävä

Esitutinnan tarkoituksena ja ensimmäisenä tehtävänä on esitutkintalain mukaisesti selvittää epäilty rikos, sen teko-olosuhteet, sillä aiheutettu vahinko ja siitä saatu hyöty, asianosaiset sekä muut syyteharkintaa ja rikoksen johdosta määrättävää seuraamusta varten tarvittavat seikat<sup>49</sup>. Tässä työssä tarkastellaan myöhemmin tarkemmin poliisin suorittaman esitutinnan sisältöä ja tarkoitusta. Tässä työssä ei käsitellä muiden esitutkintaviranomaisten<sup>50</sup> toimivaltaan kuuluvia asioita. Poliisin suorittaman esitutinnan lähtökohtana on poliisilain (872/2011) mukaisesti<sup>51</sup> poliisin tehtäväksi määritelty rikosten ennalta estäminen, paljastaminen, selvittäminen ja syyteharkintaan saattaminen.<sup>52</sup>

Esitutinnan toisena tehtävänä on mahdollisesti syntyvän takavarikon täytäntöönpanon turvaaminen. Tässä kohti esitutkinnassa on selvitettävä mahdollisuudet rikoksella viedyn omaisuuden palauttamiseksi sekä rikoksen johdosta tuomittavan menettämisseuraamuksen tai asianomistajan vahingonkorvauksen täytäntöön panemiseksi ETL 1 luvun 2 §:n 1 momentin 1-kohdan mukaisesti.<sup>53</sup>

---

<sup>49</sup> ETL (805/2011) 1 luvun 2 §:n 1 mom. 1-kohta.

<sup>50</sup> ETL (805/2011) 2:1.2. Poliisin lisäksi esitutkintaviranomaisia ovat rajavartio-, tulli- ja sotilasviranomaiset. Niiden esitutkintatoimivallasta säädetään rikostorjunnasta Rajavartiolaitoksessa annetussa laissa (108/2018), rikostorjunnasta Tullissa annetussa laissa (623/2015) ja sotilaskurinpidosta ja rikostorjunnasta puolustusvoimissa annetussa laissa (255/2014).

<sup>51</sup> PolL (872/2011) 1 luvun 1 §:n 1 mom.

<sup>52</sup> PolL (872/2011) 1:1.1. Poliisin tehtävänä on oikeus- ja yhteiskuntajärjestyksen turvaaminen, yleisen järjestyksen ja turvallisuuden ylläpitäminen sekä *rikosten ennalta estäminen, paljastaminen, selvittäminen ja syyteharkintaan saattaminen*. Poliisi toimii turvallisuuden ylläpitämiseksi yhteistyössä muiden viranomaisten sekä yhteisöjen ja asukkaiden kanssa ja huolehtii tehtäviinsä kuuluvasta kansainvälisestä yhteistyöstä.

<sup>53</sup> Jokela, Antti. 2018. S. 167.

Esitutinnan kolmantena tehtävänä on selvittää asianomistajan yksityisoikeudellinen vaatimus silloin, kun hän ROL 3 luvun 9 §:n nojalla on pyytänyt syyttäjää ajamaan vaatimustaan, ETL 1 luvun 2 §:n 1 momentin 3-kohdan mukaisesti. Asianomistajan yksityisoikeudellinen vaatimus on selvitettävä myös silloin, kun vaikutusta rikosoikeudelliseen puoleen ei ole olemassa. Tällöin tulee selvittää asianomistajan vaatimukset sekä vahingonkorvauksien suuruus rikoksesta epäiltyä kohtaan ja seikat, joihin nämä vaatimukset perustuvat. Asianomistajan korvausvaatimusten perusteiden osalta poliisin esitutkintaa ei ole tarkoitettu ulotettavan kovin pitkälle, eikä esitutkintaa tule pitkittää pelkästään asianomistajan korvausvaatimusten selvittämiseksi. Esimerkiksi juuri liikenne rikoksissa asianomistajien lopulliset vaatimukset korvausten suhteen realisoituvat vasta esitutinnan päätyttyä.<sup>54</sup>

Esitutinnan neljäntenä tehtävänä on selvittää, aikooko asianomistaja suostua asian käsittelemiseen oikeudessa ROL 5a luvussa tarkoitetussa kirjallisessa menettelyssä ja lisäksi aikooko rikoksesta epäilty suostua tähän menettelyyn, jos se on edellytysten suhteen mahdollista ETL 1 luvun 2 §:n 1 momentin 4-kohdan mukaisesti.<sup>55</sup>

### 3.4 Esitutinnan johtaminen ja syyttäjän rooli

Esitutkinnassa tutkinnanjohtajana toimii pääsääntöisesti pidättämiseen oikeutettu virkamies. Rikosasioden oikeudenkäynti uudistuksen yhteydessä vuonna 1997 ehdotettiin mahdollisuutta, missä muiden kuin yksinkertaisten ja selvien rikosasioden osalta tutkinnanjohtajuus siirrettäisiin poliisilta syyttäjälle tilanteessa, jossa henkilöä voitaisiin epäillä rikoksesta. Ehdotus kohtasi laajaa vastustusta eikä se päätynyt hallitukselle annettuun lakiesitykseen. Ratkaisu oli tuolloin perusteltu, koska katsottiin että on periaatteellisesti sopivampaa pitää rikosten tutkinta sekä mahdollinen syyteharkinta erillään toisistaan. Vuonna 2011 syyttäjän tutkinnanjohtajuutta mietittiin tulevan esitutkintalain esitöissä, mutta siihen ei päädytty, koska käytännön tarvetta ei ollut ja voimavaroista oli pulaa.<sup>56</sup>

---

<sup>54</sup> Jokela, Antti. 2018 S. 167.

<sup>55</sup> Jokela, Antti. 2018 S. 168.

<sup>56</sup> Jokela, Antti. 2018 S. 167.

Nyt käytössä olevassa rikosprosessissa syyttäjän mahdollisuuksia esitutkinnan tarkasteluun sekä siihen vaikuttamiseen on parannettu. Syyttäjän sekä poliisin yhteistyön edistäminen oli yksi vuonna 2014 voimaan tulleen esitutkinta- ja pakkokeinouudistuksen tärkeimmistä uudistuksista sekä kehittämiskohteista. Voimaantulleet uudet säännökset antoivat syyttäjälle aiempaa paremmat toimintamahdollisuudet uusien toimivaltuuksien muodossa. Uudet valtuudet toivat syyttäjälle myös aktiivisen toimintavelvollisuuden jo esitutkinnan alussa sekä aiempaa suuremman vastuun esitutkinnan asianmukaisesta toteuttamisesta. Tämä tarkoitti, että syyttäjän tehtävät laajenivat syyteharkinnasta esitutkintaan.<sup>57</sup>

Poliisin sekä muiden esitutkintaviranomaisten tärkeimmät toimintaa säätelevät lait ovat vuoden 2014 alusta voimaan tulleet esitutkintalaki, pakkokeinolaki sekä poliisilaki. Tiedonhankinnan osalta säännökset rikosten ennalta estämiseksi sekä yleisen järjestyksen sekä turvallisuuden ylläpitämiseksi löytyvät poliisilaista. Vastaavasti tapahtuneen rikoksen sekä tutkinnassa käytettävien pakkokeinojen osalta säännökset löytyvät ETL:sta sekä PKL:sta.<sup>58</sup>

### 3.5 Liikenne rikoksista yleisesti

Tieliikennelakien pyrkimyksenä sekä tärkeimpänä tehtävänä on edistää liikenteen turvallisuutta sekä taata liikenteen sujuvuus. Säännösten tärkein tavoite on kuitenkin liikenneturvallisuuden takaaminen ja niillä pyritään ensisijaisesti ehkäisemään onnettomuuksia sekä suojaamaan liikenteessä liikkuvien henkeä ja terveyttä.<sup>59</sup>

---

<sup>57</sup> Jokela, Antti. 2018 s 168

<sup>58</sup> Jokela, Antti. 2018 s 168

<sup>59</sup> Lappi-Seppälä & Tapio., Nuutila, Ari-Matti & Ojala, Timo. 2008. RL23: Liikenne rikokset. S. 819-820.

Liikennevalvonnan olemassaolo luo kansalaisille tietoisuuden mahdollisuudesta jäädä kiinni liikenne rikkomuksista. Mikäli tietä käyttävien kansalaisten mieltämä kiinnijäämisriski on matala, rangaistusuhalla ei saada kansalaisia noudattamaan liikenteeseen liittyviä sääntöjä. Aiemmin liikennevalvontaa toteutti ennen kaikkea Liikkuva poliisi. Nykyisin päävastuu liikennevalvonnasta on poliisilaitosten liikenneryhmillä. 1990-luvulla Suomessa kokeiltiin ensimmäisen kerran eri puolilla Suomea automaattista nopeus- risteysvalvontaa, jolla huomattiin olevan vaikutusta ihmisten ajokäyttäytymiseen. Tämän huomion jälkeen automaattisesta liikennevalvonnasta on tehty pysyvä liikennevalvonnan muoto ja sitä merkittävästi lisätty.<sup>60</sup>

Vastaavasti taas rangaistusten tasolla ei ole todettu olevan vaikutusta tienkäyttäjien liikennekäyttäytymiseen. Esimerkiksi ylinopeuksien taustalla on todettu vaikuttavan melko pysyvä ajotyyli, johon ei tuntuvasti ole pystytty vaikuttamaan sakottamisella. Myöskään liikenneonnettomuuksiin joutuminen ei ole vaikuttanut ylinopeuskäyttäytymiseen. Seuraamusten osalta sakkorangaistuksilla ei ole havaittu olennaisesti parempaa estävää vaikutusta, kuin esimerkiksi suullisella tai kirjallisella huomautuksella.<sup>61</sup> Liikenne rikkeisiin pitäisikin puuttua entistä useammin, vaikka seuraamuksena olisi vain suullinen huomautus, koska puuttumiskynnyksen alentaminen muokkaa ihmisten asenteita parempaan suuntaan ja vaikuttaa siten suotuisasti liikennekäyttäytymiseen.<sup>62</sup>

Suomessa liikenne rikoksina voidaan pitää rikoslain 23 luvun 1-12 §:n kriminalisointeja. Tällaisia kriminalisointeja tieliikenteeseen liittyen ovat liikenneturvallisuuden vaarantaminen (RL 23 luvun 1§), törkeä liikenneturvallisuuden vaarantaminen (RL 23 luvun 2§), kulkuneuvon kuljettaminen oikeudetta, rattijuopumus rikokset (RL 23 luvun 3 ja 4§), liikennejuopumus moottorittomalla ajoneuvolla (RL 23.9), sekä liikennepako tieliikenteessä (RL 23 luvun 11§). Tieliikenne rikosten lisäksi rikoslain 23 luvussa on kriminalisoitu raide-, vesi- ja ilmaliikenne rikokset, kuten esimerkiksi vesiliikennejuopumus.<sup>63,64</sup>

<sup>60</sup> Lappi-Seppälä, Tapio & Nuutila, Ari-Matti & Ojala, Timo. 2008. RL23: Liikenne rikokset. S. 819-820.

<sup>61</sup> Lappi-Seppälä, Tapio & Nuutila, Ari-Matti & Ojala, Timo. 2008. RL23: Liikenne rikokset. S. 821.

<sup>62</sup> Lappi-Seppälä, Tapio & Nuutila, Ari-Matti & Ojala, Timo. 2008. RL23: Liikenne rikokset. S. 821.

<sup>63</sup> Rikoslaki (39/1889) 23 luvun 1-12 §.

<sup>64</sup> Tolvanen, Matti 1999b. Tieliikenne rikokset ja kriminaalipolitiikka. S. 1-2.

Liikenne rikokset ovat tyypiltään vaarantamisrikoksia, jolloin rikosoikeudellisen vastuun syntyminen ei edellytä vahingon syntymistä. Vaarantamisrikoksissa tunnusmerkistöön kuuluu, että teon tulee olla vapaaehtoinen ja huolimaton.<sup>65</sup> Huolimattomuus tarkoittaa liikenne rikoksissa liikennesääntöjen rikkomista. Tietyissä tunnusmerkistöissä sääntöjen rikkominen sellaisenaan riittää tunnusmerkistön perusteeksi. Näin on esimerkiksi liikenne rikkomuksessa sekä rattijuopumusrikoksessa, jotka ovat tyypillisiä teko rikoksia.<sup>66</sup>

Niitä liikenne rikoksia, joissa rangaistavuus koskee toimintaa, joka on omiaan aiheuttamaan vaaraa toisen turvallisuudelle, kutsutaan abstraktisiksi vaarantamisrikoksiksi. Tällaisia rikoksia ovat esimerkiksi liikenneturvallisuuden vaarantaminen sekä törkeä rattijuopumus. Lisäksi tieliikenne rikoksiin voi liittyä tuottamuksellisia loukkaamisrikoksia kuten kuolemantuottamus sekä vammantuottamus eri variaatioineen tai tahallisia loukkausrikoksia kuten tappo. Näissä rikoksissa keskeistä on säännön rikkomisen ja seurauksen välinen syy-yhteys sekä seurauksen ennakoitavuus.<sup>67</sup>

---

<sup>65</sup> Tolvanen, Matti 1999a. Tieliikenne rikokset. S. 4.

<sup>66</sup> Tolvanen, Matti 2018a. S. 303.

<sup>67</sup> Tolvanen, Matti 1999b. Tieliikenne rikokset ja kriminaalipolitiikka. S. 2.

#### 4 TUTKIJALAUTAKUNTIEN ONNETTOMUUSTUTKINTA

Laki tie- ja maastoliikenneonnettomuuksien tutkinnasta (1512/2016) 1 luvun 2 §:n mukaisesti tie- ja maastoliikenneonnettomuuksien tutkintaa tehdään liikenneturvallisuuden lisäämiseksi. Tutkinnassa selvitetään liikenneonnettomuuden kulku, riskitekijät, seuraukset ja olosuhteet liikenneonnettomuuden syiden selvittämiseksi ja niistä johtuvien onnettomuuksien ehkäisemiseksi vastaisuudessa. Lisäksi lain 1 luvun 1 §:n 1 mom. säädetään, että tutkintaa ei tehdä oikeudellisen vastuun kohdentamiseksi. Tie- ja maastoliikenneonnettomuuksien tutkintaa Suomessa tekee Liikennevakuutuskeskus ja sen asettamat alueelliset *tutkijalautakunnat*<sup>68</sup>. Suomessa toimii 20 tutkijalautakuntaa, joiden rajat noudattavat pääosin nykyisiä maakuntarajoja. Lautakunnissa on noin 300 jäsentä.<sup>69</sup>

Laissa tie- ja maastoliikenneonnettomuuksien tutkinnasta 1 luvussa säädetään tutkinnan yleisistä järjestelyistä. Lain 1 §:n 1 mom. määrittää tutkinnan tarkoitus sekä 2 mom. säädetään, että kyseistä lakia ei sovelleta (onnettomuuden) tutkintaan, mikäli *OTKES on päättänyt turvallisuustutkintalain mukaisesta tutkinnan aloittamisesta*. Laissa määritellään myös, että jo aloitettu tutkinta on keskeytettävä heti, jollei OTKES:n kanssa sovita toisesta ajankohdasta. Lisäksi 1 §:n 2 mom. säädetään tietojen luovuttamisesta turvallisuustutkinnan käyttöön. OTKES voi sopia Liikennevakuutuskeskuksen kanssa tutkinnan keskeyttämiseen liittyvistä järjestelyistä, jotta varmistettaisiin tutkinnan sujuva eteneminen esimerkiksi tilanteessa, jossa yksittäinen tutkinnan vaihe olisi jäänyt kesken. Tutkinta ei kuitenkaan missään vaiheessa voi olla rinnakkaista OTKES:n suorittaman tutkinnan kanssa.<sup>70</sup> Lain 2 §:ssä säädetään tutkinnan sisällöstä ja 3 §:ssä tutkinnan organisaatiosta.<sup>71</sup>

---

<sup>68</sup> Laki tie- ja maastoliikenneonnettomuuksien tutkinnasta (1512/2016) 1 luvun 3 § ja 2 luvun 4 §:n 1 mom. 4-kohdan ja 5 §:n 1 mom. mukaisesti

<sup>69</sup> HE (240/2016) S. 4.

<sup>70</sup> HE (240/2016) S. 10.

<sup>71</sup> Laki tie- ja maastoliikenneonnettomuuksien tutkinnasta (1512/2016) 1 luvun 2 §: ”Tutkinnassa selvitetään liikenneonnettomuuden kulku, riskitekijät, seuraukset ja olosuhteet liikenneonnettomuuden syiden selvittämiseksi ja niistä johtuvien onnettomuuksien ehkäisemiseksi vastaisuudessa. ja 3 §: ”Liikennevakuutuskeskus huolehtii liikenneonnettomuuksien tutkintatoiminnan ylläpitämisestä, yleisestä järjestämisestä, suunnittelusta ja koulutuksesta.”

#### 4.1 Liikennevakuutuskeskuksen ja tutkijalautakuntien tehtävät

LTT 2 luvussa säädetään liikennevakuutuskeskuksen ja tutkijalautakuntien tehtävistä. Liikennevakuutuskeskuksen tehtävistä säädetään tarkemmin 2 luvun 4 §:ssä, jonka mukaisesti Liikennevakuutuskeskuksen on 3 §:ssä tarkoitettujen tehtävien hoitamiseksi:

- 1) edistettävä ja koordinoitava toimintaan osallistuvien tahojen poikkihallinnollista yhteistyötä
- 2) laadittava tie- ja maastoliikenneonnettomuuksien tutkintaa koskeva toimintasuunnitelma
- 3) laadittava liikenneonnettomuuksien tutkintatoiminnan yksityiskohtaista järjestämistä ja siihen osallistuvien henkilöiden tehtäviä koskeva työjärjestys ja muu ohjeistus sekä valmisteltava ja toimeenpantava tutkintasuunnitelmat tutkijalautakuntien toimintaa varten
- 4) asetettava määräajaksi tarpeellinen määrä alueellisia tutkijalautakuntia, määrättävä niiden toimialueet, nimitettävä lautakunnan jäsenet ja puheenjohtaja sekä vahvistettava tutkintalautakuntien palkkiot ja korvaukset kalenterivuositain
- 5) huolehdittava liikenneonnettomuuksien tutkinnan talouden ja varojen hoidosta
- 6) huolehdittava tietopalvelusta
- 7) huolehdittava muista liikenneonnettomuuksien tutkintaa ja sen tulosten käyttöä koskevista tehtävistä.

Toisen luvun 5 §:n 1 mom. mukaisesti *tutkijalautakunnan tehtävänä on suorittaa laissa tarkoitettu onnettomuustutkinta itsenäisesti, riippumattomasti ja puolueettomasti*. Toisen luvun 5 §:n 2 mom. säädetään, että tutkijalautakunnassa on oltava puheenjohtaja, varapuheenjohtaja ja tarpeellinen määrä jäseniä, joiden tulee edustaa liikenneonnettomuuksien tutkinnan kannalta riittävää asiantuntemusta, eli pääsääntöisesti *edustettuna tulee olla tehtävän edellyttämä poliisitoimen, lääketieteen, ajoneuvotekniikan, tienpidon sekä käyttäytymistieteen tuntemus*. Edelleen tutkijalautakunnan kokoonpanoa voidaan muuttaa, jos se on tutkinnan suorittamisen kannalta tarpeellista.

Tutkijalautakunnan alueellisesta toimivallasta säädetään 2 luvun 5 §:n 3 mom., jonka mukaan tutkijalautakunta tutkii *toimialueellaan* tapahtuneet onnettomuudet, ja että tällaista onnettomuutta tutkiessaan lautakunnan jäsenellä on toimivaltuus koko maassa. Lisäksi 2 luvun 5 §:n 4 mom. säädetään, että tutkijalautakunta voi käyttää apunaan myös toisen lautakunnan jäsentä ajoneuvon tarkastamiseksi, osallisen kuulemiseksi tai muun toimenpiteen suorittamiseksi. Lopuksi 2 luvun 5 §:n 5 mom. säädetään asiantuntija-avusta, että tutkijalautakunta voi kutsua yhden tai useamman asiantuntijan suorittamaan määrätyn tutkintatehtävän tai antamaan määrätystä asiasta lausunnon.<sup>72</sup>

#### 4.2 Tutkijalautakuntien suorittaman tutkinnan toteuttaminen

LTT 3 luvussa säädetään tutkijalautakuntien suorittaman tutkinnan toteuttamisesta. Lain 3 luvun 6 §:n 1 mom. säädetään, että alueellinen tutkijalautakunta tai Liikennevakuutuskeskus päättää tutkinnan aloittamisesta saatuaan tiedon 4 §:n 3 kohdassa tarkoitettuun tutkintasuunnitelmaan sisältyvästä liikenneonnettomuudesta<sup>73</sup>. Tutkijalautakuntien ja poliisin välisestä yhteistoiminnasta säädetään 3 luvun 6 §:n 2 mom., että tutkinta suoritetaan yhteistoiminnassa samassa asiassa esitutkintaa tai kuolemansyyn tutkintaa suorittavan poliisin kanssa siinä laajuudessa kuin se on liikenneonnettomuuden tutkinnan kannalta tarkoituksenmukaista. Tietojen luovuttamisesta säädetään 3 luvun 6 §:n 3 mom., että poliisin ja muun viranomaisen on luovutettava keräämänsä tutkinta-aineisto tutkijalautakunnan käyttöön tämän aloitettua toimintansa ja edelleen 4 mom., että Liikennevakuutuskeskus voi sopia onnettomuustutkintaa ja sen tulosten käyttöä koskevasta yhteistyöstä viranomaisten ja valtion laitosten kanssa.<sup>74</sup>

---

<sup>72</sup> Laki tie- ja maastoliikenneonnettomuuksien tutkinnasta (1512/2016) 2 luvun 5 §:n 1-5 mom.

<sup>73</sup> Liikennevakuutuskeskuksen on 3 §:ssä tarkoitettujen tehtävien hoitamiseksi laadittava liikenneonnettomuuksien tutkintatoiminnan yksityiskohtaista järjestämistä ja siihen osallistuvien henkilöiden tehtäviä koskeva työjärjestys ja muu ohjeistus sekä valmisteltava ja toimeenpantava tutkintasuunnitelmat tutkijalautakuntien toimintaa varten.

<sup>74</sup> Laki tie- ja maastoliikenneonnettomuuksien tutkinnasta (1512/2016) 3 luvun 6 §:n 1 ja 4 mom.



Tutkintaedellytysten turvaamisesta säädetään, että tutkijalautakunnan jäsenillä ja asiantuntijoilla on oikeus päästä onnettomuuspaikalle ja tehdä siellä tutkimuksia. Virka-avusta säädetään, että tutkijalautakunnalla on oikeus saada pyynnöstä poliisilta virka-apua onnettomuustutkinnassa ja sen turvaamisessa siten kuin PoL 9 luvun 1 §:ssä säädetään<sup>75</sup>.

Tutkijalautakunnan oikeudesta tarkastaa esineitä ja perehtyä sellaisiin viranomaisen asiakirjoihin sekä tiehen ja ajoneuvoihin liittyviin muihin asiakirjoihin tai tietoihin, joilla on todennäköisesti merkitystä tutkinnassa, säädetään 3 luvun 8 §:n 1 momentissa. Edelleen 8 §:n 2 mom. säädetään, että tutkijalautakunta saa tehdä tarkastettaville esineille kokeita ja irrottaa esineistä osia sekä ottaa näytteitä, silloin kun se on tutkinnan vuoksi tarpeellista.

Tietojensaantioikeudesta säädetään 3 luvun 9 §:n 1 mom. 1-4 kohdissa, että tutkijalautakunnalla on sen estämättä, mitä tietojen salassapidosta säädetään<sup>76</sup>, oikeus saada viranomaisilta, laitoksilta tai muilta julkista tehtävää hoitavilta:

- 1) liikenneonnettomuuteen osallisen terveydentilaa koskevat tiedot
- 2) tarpeelliset tiedot asiaa koskevan poliisi- ja esitutkinnan aineistosta ja kuolemansyynselvityksestä
- 3) välttämättömät tiedot onnettomuuteen liittyvän kulkuneuvon, laitteen, opastin- ja liikenteenohjausjärjestelmän toimintaa, onnettomuuden olosuhteita sekä puhe- ja viestiliikennettä rekisteröivistä laitteista sekä muista vastaavista tallentimista sekä
- 4) muut tutkinnan suorittamiseksi tarpeelliset tiedot.

---

<sup>75</sup> PoL (872/2011) 9 luvun 1 §:n 1 ja 3 mom: ”Poliisin on annettava pyynnöstä muulle viranomaiselle virka-apua, jos niin erikseen säädetään. Poliisin on annettava virka-apua muulle viranomaiselle myös laissa säädetyn valvontavelvollisuuden toteuttamiseksi, jos virka-apua pyytävää viranomaista estetään suorittamasta virkatehtäviään. - Päätöksen virka-avun antamisesta tekee päällystön kuuluva poliisimies, jollei laissa toisin säädetä.”.

<sup>76</sup> Mm. laki viranomaisten toiminnan julkisuudesta 621/1999 6 luvun säädökset.

Edelleen tutkijalautakunnan salaisia pakkokeinosäännöksiä muistuttavasta tietojensaantioikeudesta<sup>77</sup> säädetään 3 luvun 9 §:n 2 mom., että tutkijalautakunnalla on sen estämättä, mitä tietojen salassapidosta säädetään, oikeus saada tietoyhteiskuntakaareissa (917/2014) tarkoitettulta teleyritykseltä<sup>78</sup> sellaisen liittymän tai päätelaitteen tunnistamistiedot ja paikkatiedot, jonka voidaan perustellusti arvioida olleen tutkinnan kohteena olevalla onnettomuuspaikalla, sekä tiedot liittymän tilaajasta, käyttäjästä ja asennusosoitteesta siten kuin tietoyhteiskuntakaaren 323 §:ssä<sup>79</sup> säädetään. Oikeudesta saada edellä mainitut tiedot säädetään 3 luvun 9 §:n 3 mom., että oikeus on vain, jos tiedot ovat välttämättömiä tutkittavan onnettomuuden kulun, syyn tai seurausten selvittämiseksi.

Tutkijalautakunnalla on oikeus saada liikenneonnettomuuteen osallisen terveydentilaa koskevat tiedot myös yksityiseltä terveyden- ja sairaanhoitoa harjoittavalta yhteisöltä tai toimintayksiköltä tai terveydenhuollon ammattihenkilöltä sekä tiedot onnettomuuteen liittyvän kulkuneuvon, laitteen, opastin- ja liikenteenohjausjärjestelmän toimintaa, onnettomuuden olosuhteita sekä puhe- ja viestiliikennettä rekisteröivistä laitteista sekä muista vastaavista tallentimista myös yksityiseltä toimijalta 3 luvun 9 §:n 4 mom. mukaisesti.

---

<sup>77</sup> Vrt. *PKL (806/2011) 10 luku Salaiset pakkokeinot 10 § 1 ja 2 mom.* ”Tukiasematietojen hankkimisella tarkoitetaan tiedon hankkimista tietyn tukiaseman kautta telejärjestelmään kirjautuneista tai kirjautuvista teleosoitteista ja telepäätelaitteista. Esitutkintaviranomaiselle voidaan antaa lupa rikoksen oletettuna tapahtuma-aikana oletetun tekopaikan läheisyydessä sijaitsevan tukiaseman tietojen hankkimiseen, kun on syytä epäillä 6 §:n 2 momentissa tarkoitettua rikosta. Erityisestä syystä lupa voidaan myöntää koskemaan muutakin rikoksen selvittämisen kannalta merkityksellistä aikaa tai paikkaa.” ja *PolL (805/2011) 5 luku Salaiset tiedonhankintakeinot 11 §:n 1-3 mom.* ”Tukiasematietojen hankkimisella tarkoitetaan tiedon hankkimista tietyn tukiaseman kautta telejärjestelmään kirjautuneista tai kirjautuvista telepäätelaitteista ja teleosoitteista. Poliisille voidaan antaa lupa 8 §:n 2 momentissa tarkoitettuna rikoksen estämiseksi merkityksellisten tukiasematietojen hankkimiseen. Poliisilla on lisäksi oikeus tukiasematietojen hankkimiseen, jos se on välttämätöntä henkeä tai terveyttä uhkaavan vaaran torjumiseksi.”

<sup>78</sup> Laki sähköisen viestinnän palveluista (917/2014) 1 luvun 3 §:n 1 mom. 27 kohta: ”teleyrityksellä sitä, joka tarjoaa verkkopalvelua tai viestintäpalvelua ennalta rajaamattomalle käyttäjäpiirille eli harjoittaa yleistä teletoimintaa;”.

<sup>79</sup> Laki sähköisen viestinnän palveluista (917/2014) 40 luvun 323 § (23.11.2018/1003) Viranomaisen määräämän toimenpiteen ja tiedon luovutuksen maksuttomuus.

Tutkijalautakunta saa hakea 3 luvun 9 §:ssä tarkoitettuja tietoja myös teknisen käyttöyhteyden avulla tai muutoin sähköisesti ilman sen suostumusta, jonka etujen suojaamiseksi salassapitovelvollisuus on säädetty 3 luvun 9 §:n 5 mom. mukaisesti.

Tietojen antamisesta tutkinnasta säädetään 3 luvun 10 §:ssä, jonka mukaan tutkijalautakunnan on tutkinnan kestäessä pyydettyä annettava vahinkoa kärsineelle, surmansa saaneiden lähisukulaisille ja niille, joihin onnettomuuden vaikutukset muuten saattavat ulottua, tietoja tutkinnan kulusta sekä tilaisuus esittää käsityksensä tutkintaan mahdollisesti vaikuttavista seikoista.

Tutkinnan päättymisestä säädetään 3 luvun 11 §:ssä, jossa tutkinta määritellään päättyväksi, kun tutkintaselostus annetaan tai kun tutkinta on keskeytetty. Tutkinta on mahdollista aloittaa uudelleen samassa asiassa, vaikka tutkinta olisikin päättynyt kertaalleen. Lisäksi tutkinnan päättymisestä huolimatta Liikennevakuutuskeskus ja tutkijalautakunnat voivat tehdä teknillisluontoisia täydennyksiä tai korjauksia liikenteen onnettomuustietorekisterin tietoihin tutkintaselostuksen antamisen jälkeen. Liikenteen onnettomuustietorekisteristä säädetään 4 luvun 13 §:ssä. Rekisterin tarkoitus on palvella liikenneturvallisuustutkimusta ja muita liikenneturvallisuutta edistäviä tehtäviä ja sitä ylläpitää Liikennevakuutuskeskus.

Tutkintaselostuksen sisällöstä ja sen perusteella mahdollisesti annettavista turvallisuustoimenpidesuosituksista säädetään 3 luvun 12 §:ssä. Tutkintaselostuksessa on onnettomuuden vakavuuteen nähden sopivassa laajuudessa selostus onnettomuuden kulusta, onnettomuuteen johtaneista tekijöistä ja onnettomuuden seurauksista. Lisäksi tutkintaselostuksessa on tutkijalautakunnan suositukset turvallisuustoimenpiteiksi. Tutkintaselostuksen suositusten perusteella tutkijalautakunta ja Liikennevakuutuskeskus voivat tehdä esityksiä liikenneturvallisuustoimenpiteiksi. Tutkintaselostukset ja niihin liittyvät asiakirjat arkistoidaan Liikennevakuutuskeskuksen toimesta.

### 4.3 Onnettomuustietojen rekisteröinti ja hallinto

Onnettomuustietojen rekisteröinnistä säädetään tarkemmin 4 luvussa. Sen 13 §:ssä säädetään liikenteen onnettomuustietorekisteristä, johon tallennetaan 14 §:ssä tarkoitetut tiedot<sup>80</sup>. Luvun 14 §:ssä määritellään, kuinka rekisteriä käytetään ja hallinnoidaan. Onnettomuustietorekisteristä luovutetaan viranomaisille liikenneturvallisuustyössä välttämättömiä tietoja salassapitosäännösten estämättä. Onnettomuustutkinnassa kerättyjä tietoja ei kuitenkaan voida käyttää muilla valtuuksilla suoritettavassa tutkinnassa kuten poliisin esitutkinnassa.

Lain 5 luvussa on muun muassa rahoitukseen, hyvän hallinnon vaatimuksiin, virkavastuuseen sekä todistamiskieltoon liittyvät asiat. Hyvän hallinnon vaatimuksista ja tutkijalautakunnan sekä Liikennevakuutuskeskuksen virkavastuusta säädetään 5 luvun 15 §:ssä. Pykälän 2 mom. tähdennetään, että tutkijalautakunnan jäsenen ja asiantuntijaan sekä Liikennevakuutuskeskuksen toimihenkilöön heidän hoitaessaan tämän lain mukaisia tehtäviä sovelletaan rikosoikeudellista virkavastuuta koskevia RL (39/1889) säännöksiä, ja että vahingonkorvausvastuusta säädetään vahingonkorvauslaissa (412/1974).

Vaitiolovelvollisuuteen liittyvistä asioista säädetään 5 luvun 16 §:ssä, jonka mukaisesti tutkinnassa ilmi tulleisiin tietoihin sovelletaan, mitä tietojen salassapidosta säädetään. Todistamiskiellosta säädetään puolestaan 5 luvun 17 §:ssä, jonka mukaisesti tutkijalautakunnan jäsenen ja asiantuntijan, Liikennevakuutuskeskuksen toimihenkilön sekä muun turvallisuustutkintaan osallistuvan velvollisuudesta kieltäytyä todistamasta sovelletaan, mitä oikeudenkäymiskaaren 17 luvun 12 §:n 5 momentissa säädetään TurvTL tarkoitettuun turvallisuustutkintaan osallistuvan velvollisuudesta kieltäytyä todistamasta<sup>81</sup>.

---

<sup>80</sup> Laki tie- ja maastoliikenneonnettomuuksien tutkinnasta (1512/2016) 14 § Onnettomuustietorekisterin tiedot:

Onnettomuustietorekisteriin talletetaan henkilön tunnistetietojen lisäksi onnettomuustutkinnassa tarpeellisiksi katsotut: 1) tiedot henkilön terveydentilasta; 2) tiedot liikennerikoksista rikosrekisteristä ja sakkorekisteristä; (4.5.2018/350) 3) muut 9 §:n nojalla saadut tiedot; sekä 4) muutoin saadut onnettomuuteen liittyvät tiedot.

## 5 ONNETTOMUUSTUTKINTAKESKUKSEN TURVALLISUUSTUTKINTA

Turvallisuustutkinnan tarkoituksena on TurvTL 1 luvun 1 §:n mukaisesti *yleisen turvallisuuden lisääminen, onnettomuuksien ja vaaratilanteiden ehkäiseminen sekä onnettomuuksista aiheutuvien vahinkojen torjuminen*. TurvTL 1 luvun 1 §:n 2 mom. painotetaan, että turvallisuustutkintaa ei tehdä oikeudellisen vastuun kohdentamiseksi.

Turvallisuustutkintaa suorittaa TurvTL (525/2011) 2 luvun 8 §:n 1 mom. mukaisesti oikeusministeriön yhteydessä oleva itsenäinen ja riippumaton Onnettomuustutkintakeskus (OTKES). OTKES:n tehtävänä on tutkia TurvTL (525/2011) 1 luvun 2 §:n mukaisesti onnettomuuksista ja vaaratilanteista:

- 1) onnettomuus, jota on kuolleiden tai loukkaantuneiden taikka ympäristöön, omaisuuteen tai varallisuuteen kohdistuneiden vahinkojen määrän taikka onnettomuuden laadun perusteella pidettävä erityisen vakavana (*suuronnettomuus*);
- 2) *ilmailussa tapahtunut onnettomuus ja vakava vaaratilanne*<sup>82</sup>,
- 3) *rautatieliikenteessä tapahtunut vakava onnettomuus*<sup>83</sup>,
- 4) *meriliikenteessä tapahtunut hyvin vakava onnettomuus*<sup>84</sup>.

---

<sup>82</sup> Jotka on määritelty siviili-ilmailun onnettomuuksien ja vaaratilanteiden tutkinnasta ja ehkäisemisestä ja direktiivin 94/56/EY kumoamisesta annetussa Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksessa (EU) N:o 996/2010 (ilmailuonnettomuusasetus) ja kansainvälisen siviili-ilmailun yleissopimuksen (SopS 11/1949) 13 liitteen 1 luvussa siihen myöhemmin tehtyine muutoksineen.

<sup>83</sup> Joka on määritelty yhteisön rautateiden turvallisuudesta sekä rautatieyritysten toimiluvista annetun neuvoston direktiivin 95/18/EY ja rautateiden infrastruktuurikapasiteetin käyttöoikeuden myöntämisestä ja rautateiden infrastruktuurin käyttömaksujen perimisestä sekä turvallisuustodistusten antamisesta annetun direktiivin 2001/14/EY muuttamisesta annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2004/49/EY (rautatie turvallisuusdirektiivi) 3 artiklassa, sekä vastaava onnettomuus muussa yksityisessä tai julkisessa raideliikenteessä.

<sup>84</sup> Joka on määritelty meriliikennealan onnettomuuksien tutkinnan peruseriaaiteista ja neuvoston direktiivin 1999/35/EY ja Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2002/59/EY muuttamisesta annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2009/18/EY (merionnettomuusdirektiivi) 3 artiklassa ja vuoden 1974 kansainvälisen ihmishengen turvallisuudesta merellä tehdyn yleissopimuksen (SopS 11/1981) siihen myöhemmin tehtyine muutoksineen, liitteen XI-1 luvun 6 säännössä mainitussa merionnettomuuksien ja merellä sattuneiden vaaratilanteiden turvallisuustutkinnan kansainvälisiä normeja ja suositeltuja käytäntöjä koskevassa säännöstössä sekä vastaava onnettomuus sisävesiliikenteessä.

Lisäksi TurvTL 1 luvun 2 §:n 2 mom. mukaisesti voidaan tutkia *suuronnettomuuden vaaratilanne sekä muu onnettomuus ja vaaratilanne* ja edelleen turvallisuustutkintalain 1 luvun 2 §:n 3 mom. mukaan OTKES voi tehdä yhteisen tutkinnan useista samankaltaisista onnettomuuksista tai vaaratilanteista (*teematutkinta*). OTKES voi tutkia myös TurvTL 1 luvun 2 §:n 4 mom. mukaisesti 5 luvussa tarkoitettua *poikkeuksellista tapahtumaa*. Edellä mainitulla poikkeuksellisella tapahtumalla tarkoitetaan turvallisuustutkintalain 5 luvun 31 §:n mukaan:

sellaista erittäin vakavaa kuolemaan johtanutta taikka yhteiskunnan perustoimintoja uhannutta tai vakavasti vaurioittanutta tapahtumaa, joka ei ole onnettomuus.

TurvTL 5 luvun 32 §:n mukaisesti poikkeuksellisen tapahtuman tutkinnan aloittamisesta päättää valtioneuvosto, joka voi asettaa tapahtuman tutkintaa varten oikeusministeriön yhteyteen tutkintaryhmän, joka suorittaa tehtävänsä itsenäisesti ja riippumattomasti.

HE:n ( 204/2010) poikkeuksellisen tapahtuman arvioidaan olevan luonteeltaan vakava tapahtuma, joka on johtanut ihmishengen menetykseen taikka joka on muutoin esimerkiksi toteutustavaltaan tai seurauksiltaan sellainen, että se on omiaan järkyttämään vakavalla tavalla kansalaisten turvallisuuden tunnetta tai yhteiskuntajärjestystä. Esityksessä pidetään mahdollisena, että esimerkiksi yhteiskunnan perustoimintoja uhanneet tai vakavasti vaurioittaneet tapahtumat voisivat tulla tutkittavaksi poikkeuksellisena tapahtumana ja perustoiminnoilla tarkoitettaisiin esimerkiksi yhteiskunnan elintärkeitä toimintoja kuten kriittiseen infrastruktuuriin kuuluvia veden- ja sähkönjakelua.<sup>85</sup>

TurvTL:ssa 1 luvun 3 §:ssä säädetään, että suuronnettomuuden vaaratilanteen sekä poikkeuksellisen tapahtuman tutkintaan sekä teematutkintaan sovelletaan mitä TurvTL säädetään onnettomuuden tutkinnassa, jollei TurvTL toisin säädetä.

TurvTL suhteesta muuhun lainsäädäntöön säädetään 1 luvun 4 §:ssä. Luvun 4 §:n 1 mom. säädetään, että turvallisuustutkintalain lisäksi tutkinnassa noudatetaan, mitä EU:n onnettomuuksien tutkintaa koskevassa lainsäädännössä säädetään ja Suomea sitovassa kansainvälisessä velvoitteessa määrätään. Edelleen 4 §:n 2 mom. ilmauonnettomuuksien tutkinnasta säädetään, että niiden tutkinnassa sovelletaan ilmauonnettomuusasetusta.

---

<sup>85</sup> HE (204/2010) S. 51.

Turvallisuustutkintalain 1 luvun 4 §:n 3 mom. säädetään, että sotilasilmaluonnettomuuksien ja tie- ja maastoliikenneonnettomuuksien tutkinnasta säädetään erikseen, kuitenkin ottaen huomioon, että 4 §:n 4 mom. tarkentaa 3 mom. siten, että mikäli 3 mom. tarkoitettu onnettomuus on suuronnettomuus tai sen vaaratilanne, tutkitaan se turvallisuustutkintalain mukaisesti.

### 5.1 Turvallisuustutkinnan sisältö

Turvallisuustutkinnan sisällöstä säädetään TurvTL 1 luvun 5 §:n 1 momentissa, että turvallisuustutkinnassa selvitetään tapahtumien kulku, syyt ja seuraukset sekä tehdyt pelastustoimet ja viranomaisten toiminta. Lisäksi 5 §:n 2 mom. tarkennetaan, että tutkinnassa selvitetään erityisesti, onko turvallisuus otettu riittävästi huomioon onnettomuuteen johtaneessa toiminnassa ja edelleen onnettomuuden tai vaaran aiheuttajina olleiden laitteiden tai kohteina olleiden laitteiden ja rakenteiden suunnittelussa, valmistuksessa, rakentamisessa ja käytössä. Lisäksi tutkinnassa selvitetään, onko johtamis- valvonta- ja tarkastustoiminta järjestetty ja hoidettu asianmukaisesti. Tutkinnassa selvitetään tarvittaessa myös mahdolliset puutteet turvallisuutta ja viranomaisia koskevissa säännöksissä ja määräyksissä.<sup>86</sup> Lisäksi lakitekstin alaviitteessä kehoitetaan katsomaan 5 luvun 33 §:n säädöstä, jossa säädetään, että poikkeuksellisen tapahtuman tutkinnassa voidaan 5 §:n 1 mom. säätelemän tutkinnan sisällön lisäksi selvittää poikkeuksellisen tapahtuman tutkintaan liittyen tapahtuman aiheuttajaan liittyviä seikkoja siinä määrin kuin se on välttämätöntä vastaavan kaltaisten tapahtumien ennalta ehkäisemiseksi tarvittavan tiedon hankkimiseksi.

OTKES:n alueellisesta toimivallasta säädetään 1 luvun 6 §:ssä, jonka 1 mom. mukaisesti turvallisuustutkinta voidaan tehdä Suomessa tapahtuneesta onnettomuudesta samoin kuin vesiliikenneonnettomuudesta, joka on tapahtunut Saimaan kanavan vuokra-alueella. Edelleen 6 §:n 2 mom. säädetään, että turvallisuustutkinta voidaan tehdä Suomen ulkopuolella tapahtuneessa onnettomuudessa siten kuin asiassa EU:n lainsäädännössä tai

---

<sup>86</sup> Onnettomuustutkintakeskuksella on laaja-alainen ja yhteiskunnallisesti arvioiden erityinen asema turvallisuuden parantamiseen tähtäävien toimenpiteiden tai toimenpidesuosituksien antajana. Näin ollen on mielestämme ymmärrettävää, että Onnettomuustutkintakeskuksen toiminnan tulee olla riippumatonta ja mahdollisimman läpinäkyvää.

Suomea sitovassa kansainvälisessä velvoitteessa määrätään. Kuitenkin onnettomuuden tapahtumapaikasta riippumatta voidaan tutkia onnettomuudesta Suomeen kohdistuneet seuraamukset sekä 5 §:ssä tarkoitetut seikat eli tapahtumien kulku, syyt ja seuraukset sekä tehdyt pelastustoimet ja viranomaisten toiminta ja niin edelleen, siltä osin kuin ne koskettavat Suomen viranomaisten ja onnettomuuteen osallisten suomalaisten toimintaa.

Tilanteista, joissa OTKES voi jättää onnettomuuden tutkimatta säädetään 1 luvun 7 §:ssä ja tutkimatta jättäminen voi tulla kyseeseen silloin kun EU:n lainsäädännön tai Suomea koskevan kansainvälisen velvoitteen mukaisesti sovitaan, että tutkinnan tekee toisen valtion viranomainen tai kansainvälinen järjestö.

Turvallisuustutkinnan organisoinnista säädetään turvallisuustutkintalain 2 luvussa. Tämän työn lukijoiden tietoon OTKES:n tehtävistä halutaan tässä yhteydessä saattaa 2 luvun 8 §:ssa mainitut tehtävät:

- 1) huolehtia turvallisuustutkinnan yleisestä järjestämisestä, suunnittelusta, ohjauksesta, tiedottamisesta ja valvonnasta
  - 2) kouluttaa tutkijoiksi soveltuvia henkilöitä
  - 3) pitää yllä valmiutta tutkinnan nopeaan käynnistämiseen
  - 4) huolehtia turvallisuustutkinnan alaan liittyvästä kansainvälisestä yhteistyöstä
  - 5) antaa turvallisuussuosituksia ja seurata niiden toteutumista.
- Onnettomuustutkintakeskus toimii ilmailuonnettomuusasetuksessa tarkoitettuna siviili-ilmailun turvallisuustutkintaviranomaisena.

## 5.2 Turvallisuustutkinnan toimivallasta ja oikeuksista

TurvTL 3 luvussa säädetään turvallisuustutkinnasta ja tutkintaa tekevien oikeuksista ja toimivallasta. Ilmoitusvelvollisuudesta säädetään 3 luvun 16:ssä, jonka 1 mom. mukaisesti onnettomuuspaikalla pelastustoimiin osallistuvan viranomaisen tulee ilmoittaa viipymättä OTKES:lle sellaisesta tapahtumasta, joka ilmoittajan arvion perusteella voisi tulla OTKES:n tutkittavaksi.



Toimivaltaan ja oikeuksiin liittyvistä säädöksistä olennaisimmat tämän työn lukijoiden kannalta ovat seuraavat oikeudet:

- OTKES:lla ja tutkintaryhmänjohtajalla on TurvTL 3 luvun 19 §:n 2 mom. mukaisesti oikeus määrätä onnettomuuspaikka eristettäväksi sekä kieltää onnettomuudessa surmansa saaneiden pois vieminen tai siirtäminen, jos se on turvallisuustutkinnan kannalta välttämätöntä.
- Lisäksi turvallisuustutkintalain 3 luvun 19 §:n 3 mom. mukaan onnettomuuspaikalla olevia esineitä ja muuta aineistoa, joilla saattaa olla merkitystä tutkinnassa, ei saa ilman OTKES:n tai tutkintaryhmän johtajan lupaa hävittää, viedä pois eikä liikutella, ellei siihen ole pakottavaa syytä.
- Keskuksen ja tutkintaryhmän johtajan tulee huolehtia, että aineisto luetteloidaan.
- Turvallisuustutkintaa tekevällä on TurvTL 3 luvun 20 §:n 1 mom. mukaisesti salassapitosäännösten estämättä oikeus saada maksutta viranomaisilta ja muilta julkista tehtävää hoitavilta tutkinnan toimittamiseksi:
  - 1) tarpeelliset tiedot asiaa koskevan poliisi- ja esitutkinnan aineistosta ja kuolemansyynselvityksestä;
  - 2) tarpeelliset tiedot poliisin, pelastustoimen, hätäkeskuksen, terveydenhuollon viranomaisten ja muiden viranomaisten toiminnasta onnettomuuden yhteydessä ja varautumisesta onnettomuuksiin;
  - 3) välttämättömät tiedot onnettomuuteen liittyvän kulkuneuvon, laitteen, opastin- ja liikenteenohjausjärjestelmän toimintaa, onnettomuuden olosuhteita sekä puhe- ja viestiliikennettä rekisteröivistä laitteista sekä muista vastaavista tallentimista;
  - 4) välttämättömät tiedot onnettomuuteen osallisen terveydentilasta; sekä
  - 5) muut tiedot, jotka ovat tapahtumien kulun, onnettomuuden tai vaaratilanteen syntyyn tai seurauksiin vaikuttaneiden tekijöiden taikka näihin rinnastettavien seikkojen selvittämiseksi välttämättömiä.
- TurvTL 3 luvun 21 §:ssä säädetään turvallisuustutkintaa tekevän oikeudesta saada tietoja teleyrityksiltä.

- TurvTL 3 luvun 21 §:ssä säädetään turvallisuustutkintaa tekevän tarkastusoikeudesta, jonka 1-2 mom. mukaisesti:

Tutkintaa tekevällä on oikeus ottaa haltuun ja tarkastaa esineitä ja asiakirjoja, jos se on välttämätöntä turvallisuustutkinnan toimittamiseksi. Tutkintaa tekevä saa tehdä tarkastettaville esineille kokeita ja irrottaa esineistä osia sekä ottaa näytteitä, jos se on tutkimusten vuoksi välttämätöntä.

Tutkintaa tekevällä on oikeus päästä kulkuvälineisiin, toimitiloihin ja muihin tiloihin sekä alueille, jos siten voidaan saada tarpeellista tietoa turvallisuustutkinnassa. Oikeus päästä pysyväisluonteiseen asumiseen käytettyyn tilaan on kuitenkin vain, jos se on välttämätöntä onnettomuuksien ja vaaratilanteiden ehkäisemisen taikka onnettomuuksista aiheutuvien vahinkojen torjumisen kannalta välttämättömien tietojen hankkimiseksi. Onnettomuustutkintakeskuksen asiantuntijalla on oikeus päästä pysyväisluonteiseen asumiseen käytettyyn tilaan vain Onnettomuustutkintakeskuksen virkamiestä avustaessaan tai jos tällaisessa tilassa on samanaikaisesti muun viranomaisen virkamies suorittamassa toimivaltaansa kuuluvia tehtäviä.

TurvTL 3 luvun 23 §:ssä. säädetään kuulemisesta:

Tutkintaa tekevä voi kuulla onnettomuuteen osallisia, asiantuntijoita ja jokaista, jolta voidaan olettaa saatavan tutkinnassa tarvittavia tietoja.

Kuulemisessa muun henkilön läsnäolo on sallittu vain, jos Onnettomuustutkintakeskus tai tutkintaryhmän johtaja niin päättää. Vajaavaltaista kuultaessa läsnä on kuitenkin oltava hänen huoltajansa, edunvalvojansa tai muu laillinen edustajansa. Lisäksi kuulemisessa saa olla läsnä kuultavan avustaja tai asiamies.

Kuultavalle on kerrottava hänen oikeuksistaan ja asemastaan kuulemisessa.

TurvTL 4 luvussa säädetään tutkintaselostuksesta ja sen sisällöstä ja lausuntomenettelystä tutkintaselostukseen liittyen. Lisäksi TurvTL 4 luvussa säädetään tutkinnan päättymisestä sekä annettujen turvallisuussuosituksen seurannasta.

TurvTL 5 luvussa säädetään poikkeuksellisen tapahtuman tutkinnasta. Käsittelimme jo aiemmin poikkeuksellisen tapahtuman tutkintaa soveltuvin osin, mutta tässä yhteydessä haluamme tuoda esille vielä 5 luvun 34 §:n 2 mom. säädöksen. Tämän säännöksen mukaisesti lisätään 3 luvun 20 §:n tiedonsaantioikeuksiin poikkeuksellisen tapahtuman tutkintaa varten asetetulle tutkintaryhmälle oikeus saada tutkinnan tarkoituksen kannalta välttämättömät tiedot mahdollisen esitutkinnan aineistoon sisältyvien luottamuksellisten viestien sisällöstä.

## 6 YHTEISTOIMINTA JA SEN SÄÄTELY

Poliisin liikennerikostutkintaohjeen (POL-2016-9316) kohdassa 2.5 Tutkijalautakunta onnettomuuspaikalla<sup>87</sup>, todetaan, että poliisin ja tutkijalautakunnan tavoitteet eroavat toisistaan. Tutkijalautakunnan tavoitteena on onnettomuuden syiden selvittäminen ja poliisi suorittaa tutkintaa syyteharkintaa varten. Ohjeessa painotetaan, että tapahtumapaikalle saavuttaessa on sovittava yhteistyöstä ja työnjaosta poliisin ja tutkijalautakunnan jäsenten kesken ja tärkeintä on varmistaa, että kaikki tarvittavat toimenpiteet tulevat suoritetuiksi. Ohjeessa todetaan, että poliisin ja tutkijalautakunnan on tarkoituksen mukaista verrata jo paikalla tekemiään havaintoja sekä johtopäätöksiä ja sopia mahdollisista lisäselvitysten teettämisestä. Tässä yhteydessä ohjeessa huomautetaan, että on huomioitava, että poliisin ja tutkijalautakuntien tiedonsaantioikeudet ja vaitiolovelvollisuutta tai -oikeutta koskevat säännökset voivat poiketa toisistaan ja lisäksi rikosprosessissa voi olla tapauskohtaisesti hyödyntämiskieltoja. Ohjeessa kehoitetaan kiinnittämään huomiota siihen, että rikosasiassa mahdollisesti tarpeelliset todisteet hankitaan poliisin haltuun esitutkinta- ja pakkokeinolain mukaisin menettelyin.

Poliisin ja OTKES:n yhteistyö onnettomuustutkinnassa (POL-2016-1606) kirjeessä todetaan, että useimpiin onnettomuustilanteisiin liittyy myös poliisilla tutkintavelvoite joko esitutkintalain mukaisena rikoksen esitutkintana tai poliisilain mukaisena poliisitutkintana, esimerkiksi kuolemansyöntutkintana. Tärkeänä huomiona kirjeessä ohjeistetaan, että poliisin tulee huomioida, että *ohjaus- ja päätösvalta yhteistyöstä on OTKES:lla*. Tämä tarkoittaa kirjeen mukaisesti sitä, että *mikäli yhteistyötä ei voida tehdä, on poliisin suoritettava omat tutkintatoimenpiteensä itsenäisesti*. POHA:n kirjeessä tätä yhteistyön rajoittumista poliisin ja OTKES:n välillä perustellaan TurvTL:n säädöksillä, joissa todetaan, että turvallisuustutkinnassa tutkintatoimia voidaan tehdä yhteistoiminnassa esitutkintaa tai kuolemansyöntutkintaa samassa tutkittavassa asiassa tekevän viranomaisen kanssa siinä laajuudessa kuin se on tarkoituksenmukaista turvallisuustutkinnan kannalta.

---

<sup>87</sup> Liikennerikostutkintaohje (POL-2016-9316) S. 6-7.

Lisäksi kirjeessä tähdennetään, että poliisilla on velvollisuus antaa OTKES:lle virka-apua turvallisuustutkinnan turvaamisessa sekä antaa turvallisuustutkintaa tekeväälle salassapitosäännösten estämättä maksutta tarpeelliset tiedot asiaa koskevasta poliisi- ja esitutkinnasta sekä kuolemansyynselvityksestä.<sup>88</sup>

Tämän työn kannalta yksi olennaisimmista seikoista edellä mainitussa POHA:n kirjeessä (POL-2016-1606) on maininnat yhteistyön sujumisesta ja haasteista. Kirjeessä todetaan, että keskeinen yhteistyötä rajoittava tekijä on turvallisuustutkintaa koskeva todistamiskiello.<sup>89</sup> Todistamiskiellosta johtuen turvallisuustutkinnassa saatujen tietojen hyödyntäminen estyy poliisin suorittamassa esitutkinnassa. Toisaalta kirjeessä arvioidaan, että yhteistyöhön poliisin ja OTKES:n välillä ollaan lähtökohtaisesti tyytyväisiä, eikä virka-avun antamisesta turvallisuustutkintaan tai sen turvaamiseen sekä tietojen antamisessa ole juurikaan isoja haasteita. Haasteiden todetaan liittyvän poliisin taktiseen tutkintaan. Niiden arvioidaan johtuvan usein poliisin virheellisistä odotuksista turvallisuustutkinnan tuloksien hyödyntämisestä esitutkinnassa, vaikka tämä ei tule tavallisesti kyseeseen edellä mainitusta todistamiskielloista johtuen.

Kirjeessä POHA korostaa, että suurin osa edellä mainituista esitutkintaan liittyvistä haasteista on vältettävissä mahdollisimman aikaisessa vaiheessa tehdyllä suunnittelulla ja keskustelulla siitä, mitä tutkintatoimenpiteitä voidaan tehdä yhteistyössä ja mitä tietoja voidaan hyödyntää molemmin puolin.<sup>90</sup>

---

<sup>88</sup> Poliisin ja Onnettomuustutkintakeskuksen yhteistyö onnettomuustutkinnassa (POL-2016-1606). S. 1-2.

<sup>89</sup> Todistamiskiellolla tarkoitetaan OK 17 luvun 12 §:n 5 mom. mukaisesti turvallisuustutkintalaissa (525/2011) tarkoitettu Onnettomuustutkintakeskuksen virkamies, tutkintaryhmän jäsen tai muu turvallisuustutkintaan osallistuva ei saa todistaa siitä, mitä hän on tehtävässään saanut tietää onnettomuudesta. Tuomioistuimien voi kuitenkin velvoittaa edellä tarkoitettua henkilön todistamaan, jos erittäin tärkeät syyt ottaen huomioon asian laatu, todisteen merkitys asian ratkaisemisen kannalta ja seuraukset sen esittämisestä sekä muut olosuhteet sitä vaativat.

<sup>90</sup> Poliisin ja Onnettomuustutkintakeskuksen yhteistyö onnettomuustutkinnassa (POL-2016-1606). S. 2-3.

Tämän työn kirjoittamisen aikaan vireillä olevasta HE 250/2018 vp, mainitaan yleisperustelujen kohdassa 4, asian valmistelu, että POHA on lausunnossaan esittänyt, että 19 §:n 1 mom. tutkintaedellytysten turvaamista koskevaan kohtaan ei lisättäisi välittömästi-sanaa, koska OTKES:n pääsy onnettomuuspaikalle pystytään nykyisinkin turvaamaan. POHA:n lausunnon mukaan turvallisuustutkintaviranomaisen välitön pääsy onnettomuuspaikalle voisi vakavalla tavalla vaarantaa poliisin esitutkinnan ja siten oikeudellisen vastuun toteutumisen intressit.<sup>91</sup>

Sisäministeriö kiinnitti lausunnossaan huomiota yhteistoiminnan tärkeyteen siten että sekä poliisi että OTKES ymmärtäisivät toistensa tarpeet tutkinnassa. SM:llä ei ollut varsinaista huomautettavaa esitysluonnokseen. SM:n mukaan on perusteltua, että poikkeuksellisen tapahtuman tutkintaryhmä toimisi tulevaisuudessa OTKES:n yhteydessä ja suorittaisi tutkintaryhmien antamien suositusten toteutumista.<sup>92</sup>

Edelleen hallituksen esityksen yksityiskohtaisia perusteluita on täydennetty POHA:n lausunnon johdosta. Hallituksen esityksen 19 §:n 1 mom. yksityiskohtaisessa perustelussa tutkinta edellytysten turvaamiseen liittyen on, että jokaisen jäsenvaltion on omassa kansallisessa lainsäädännössään varmistettava, että tutkintatoimista vastuussa olevat viranomaiset toimivat täydellisessä yhteistyössä. Tutkijoiden on lisäksi saatava mahdollisimman nopeasti asian tutkinnan kannalta kaikki merkitykselliset tiedot sekä todisteet.<sup>93</sup>

Haasteita voidaan kohdata silloin, mikäli OTKES sekä poliisi eivät tiedosta toistensa oikeuksia sekä tutkinnallisia tarpeita. Toiminta tilannepaikalla tulisi hoitaa siten, että kummankaan osapuolen työ ei vaarannu tai esty. Tämä on täysin mahdollista toteuttaa säilyttämällä keskusteluyhteys sekä huomioimalla tutkintatoimien yhteensovittaminen. Tavoitteena molemmilla osapuolilla on kuitenkin selvittää tapahtumien kulku. Tämä pätee siitä riippumatta, että OTKES selvittää onnettomuuden syytä ja poliisi sitä, onko tapahtumassa syytä epäillä rikosta.<sup>94</sup>

---

<sup>91</sup> HE 250/2018 vp. S. 5.

<sup>92</sup> HE 250/2018 vp. S. 5.

<sup>93</sup> HE 250/2018 vp. S. 5.

<sup>94</sup> HE 250/2018 vp. S.6.

## 6.1 Tekniset näkökulmat

POHAN:n määräyksessä Teknisen rikostutkinnan järjestäminen (POL-2017-14876) *tekninen rikostutkinta* määritellään seuraavasti: ”yleisjohtajan tai tutkinnanjohtajan alaisuudessa suoritettavia toimenpiteitä, joissa rikoksen, onnettomuuden tai muun tapahtuman esitutkintaan, poliisitutkintaan tai annettavaan virka-apuun liittyen, kuvaamalla, piirroksia laatimalla, näytteitä ottamalla tai muulla vastaavalla tavalla hankitaan selvitystä tutkittavasta asiasta. Teknistä rikostutkintaa on myös teknisissä rikostutkimuskeskuksissa tapahtuva näytteiden esikäsittely ja tutkiminen, Keskusrikospoliisin rikosteknisessä laboratoriossa tai tämän käyttämällä alihankkijoilla tapahtuva näytteiden tutkiminen sekä näihin tutkimuksiin perustuvien tulosten ja johtopäätösten raportointi. Teknistä rikostutkintaa ovat myös poliisiyksiköiden muualta kuin rikostekniseltä laboratoriolta pyytämät rikostekniset tutkimukset ja näiden raportointi.” Edelleen määräyksessä todetaan, että ”teknisellä rikostutkinnalla tarkoitetaan myös tietoteknistä tutkintaa, jolla tarkoitetaan digitaalisen todistusaineiston esille hakua tietoteknisistä laitteista ja ympäristöistä sekä tämän aineiston analysointia, muokkaamista ja parantelua.”<sup>95</sup>

Teknisen rikostutkinnan tasot on jaoteltu POHA:n määräyksessä perustason tekniseen rikostutkintaan sekä vaativaan tekniseen rikostutkintaan. Perustason teknisellä rikostutkinnalla tarkoitetaan kaikkien poliisimiesten tarvittaessa suorittamaa poliisin peruskoulutuksessa opetetuilla menetelmillä ja partioauton välineillä suoritettavaa teknistä rikostutkintaa. Vaativalla teknisellä rikostutkinnalla tarkoitetaan siihen erikoistuneiden teknisten rikostutkijoiden tekemää ja erikoiskoulutusta sekä -välineistöä edellyttävää teknistä rikostutkintaa.<sup>96</sup>

---

<sup>95</sup> Poliisihallitus 11.01.2017. Teknisen rikostutkinnan järjestäminen (POL-2017-14876). S. 1.

<sup>96</sup> Poliisihallitus 11.01.2017. Teknisen rikostutkinnan järjestäminen (POL-2017-14876). S. 1.

Määräyksessä todetaan, että poliisilla on velvollisuus tehdä teknistä rikostutkintaa, kun tutkinnalla voidaan löytää rikosta tai muuta poliisin tutkittavaksi kuuluvaan asiaa todentavaa aineistoa. Lisäksi määräyksessä painotetaan, että teknisessä rikostutkinnassa on noudatettava esitutkinnan ja poliisitutkinnan yleisiä periaatteita.<sup>97</sup>

## 6.2 Taktiset näkökulmat

Poliisin suorittamalla taktisella tutkinnalla tarkoitetaan rikosta koskevien tietojen keräämistä kommunikoivilla toimenpiteillä. Näitä toimenpiteitä ovat erilaiset suulliset tiedustelut, puhuttamiset sekä varsinaiset ETL (805/2011) mukaiset kuulustelut.<sup>27</sup> Taktisen tutkinnan tehtävänä on alkuvaiheessa kirjata tarkasti ylös tapahtumien kulku sekä selvittää alustavien puhutteluiden avulla asiaan liittyvien henkilöiden mahdolliset oikeudelliset asemat alkavassa esitutkinnassa.

Liikennerikoksissa poliisista ensimmäisenä on pääsääntöisesti paikalla valvonta- ja hälytyssektorin partio. Tällaisissa tilanteissa poliisin taktinen tutkinta alkaa ensipartion suorittamalla toimenpiteillä. Nämä toimenpiteet ovat juuri alkuvaiheen tietojen keräämistä. Olennaisia sekä tärkeitä tietoja ovat henkilö- ja yhteystietojen lisäksi tapahtumapaikan GPS- koordinaatit, kuvaus tapahtumien kulusta ja selvitys aiheutuneista vahingoista. Alkuvaiheessa erityisen tärkeää on kirjata asianomistajien, asianosaisten sekä todistajien kertomukset.<sup>98</sup>

## 6.3 Liikennerikoksen esitutkinnan edellytysten turvaaminen

Poliisin taktisen sekä teknisen tutkinnan tehtävänä on turvata laadukkaan esitutkinnan toteutuminen. Liikennerikokset tapahtuvat pääsääntöisesti ulkona tieliikennealueella, jolloin esitutkinnan uhkana on kaikki muuttuvista sääolosuhteista pelastus- sekä ensihoitotoiminnan vaikutuksiin. Poliisin tutkinnan kannalta onnettomuuspaikan nopea tavoittaminen sekä mahdollisimman pikainen audiovisuaalisen tallennuslaitteiston käyttö parantaa tapahtumien kulun selvittämistä esitutkinnassa.

---

<sup>97</sup> Poliisihallitus 11.01.2017. Teknisen rikostutkinnan järjestäminen (POL-2017-14876). S. 1-2.

<sup>98</sup> Poliisihallitus 28.02.2017. Liikennerikostutkintaohje (POL-2016-9316). S. 5-6.



Liikennerikostutkinnan turvaaminen voi edellyttää rikosprosessuaalisten pakkokeinojen käyttöä. Rikosprosessuaaliset pakkokeinot ovat toimenpiteitä, joilla puututaan yksilön lailla suojattuihin oikeushyviin rikosprosessin kulun turvaamiseksi. Näitä oikeushyviä ovat esimerkiksi vapaus, henkilökohtainen koskemattomuus, yksityiselämän-, kotirauhan sekä omaisuuden suoja. Pakkokeinojen tarkoituksena on hankkia näyttöä sekä osaltaan turvata rikosprosessin häiriötön kulku.<sup>99</sup>

#### 6.4 Poliisitutkinnasta lyhyesti

Nimitystä poliisitutkinta käytetään useille poliisin tehtäviin kuuluville tutkintamuodoille, jotka eivät ole varsinaista esitutkintaa. Nämä tehtävät on annettu poliisin suoritettavaksi, koska poliisilta löytyy tutkinnassa tarvittavaa korkeaa ammattiosaamista sekä tarvittaessa myös teknistä välineistöä.<sup>100</sup> Poliisitutkinnan tarkoitus sekä siinä selvitettävät asiat riippuvat säännöstoista, jotka koskevat kyseisiä tutkintalinjoja. Yleisin poliisitutkinnan aihe on jonkun tapahtuman tai vaaratilanteen aiheuttaneen teon selvittäminen siten, onko asiassa syytä käynnistää varsinainen esitutkinta.<sup>101</sup>

Hyvänä esimerkkinä poliisitutkinnasta voidaan käyttää erilaisiin kuolemantapauksiin sekä katoamistapauksiin liittyvää tutkintaa. Näihin tilanteisiin liittyy järjestäytyneessä yhteiskunnassa hyvin korkea selvittämisintressi. Nämä tilanteet ovat lisäksi sellaisia, joissa tutkinnan edetessä voi tulla ilmi teko tai laiminlyönti, jonka johdosta on tarpeen aloittaa varsinainen esitutkinta.<sup>102</sup> Poliisitutkinnassa tulee noudattaa tutkinnan laadun edellyttämällä tavalla soveltuvin osin esitutkintalain säännöksiä.<sup>103</sup> Tämä tarkoittaa siten yleisten esitutkintaperiaatteiden ylläpitoa sekä noudattamista poliisitutkinnassa. Käytännössä tutkinta on suoritettava ilman aiheetonta viivästystä ja tutkinnassa on noudatettava hienotunteisuuden periaatetta, vähimmän haitan periaatetta sekä suhteellisuusperiaatetta.<sup>104</sup>

---

<sup>99</sup> Helminen, K., Lehtola, K. & Virolainen, P. 2005. Esitutkinta ja pakkokeinot. Helsinki: Talentum. S.659.

<sup>100</sup> Helminen, Klaus. ym. 2012. Esitutkinta ja pakkokeinot. S. 21.

<sup>101</sup> Helminen, Klaus. ym. 2012. Esitutkinta ja pakkokeinot. S. 22.

<sup>102</sup> Helminen, Klaus. ym. 2012. Esitutkinta ja pakkokeinot. S. 22.

<sup>103</sup> PoL (872/2011) 6 luvun 1 §:n 2 momentti.

<sup>104</sup> Helminen, Klaus. ym. 2012a. Esitutkinta ja pakkokeinot. S. 22.

## 6.5 Kuolemansyynselvittämisestä lyhyesti

Poliisitutkinnan tutkintamuotoihin liittyy merkittävältä osin kuolemansyyn selvittäminen. Suomalaisen yhteiskunnan lainsäädäntö lähtee ajatuksesta, että jokainen kuolemantapaus selvitetään ja rekisteröidään.<sup>105</sup> Kuolemansyyn selvittämisessä on kaksi perusteiden mukaan määräytyvää haaraa – lääketieteellinen sekä oikeuslääketieteellinen peruste. Lääketieteellinen ruumiinavaus voidaan suorittaa, mikäli kuollut henkilö on viimeisen sairautensa aikana ollut lääkärin hoidossa ja jos ruumiinavaus on yleisen terveyden- ja sairaanhoidon kannalta tarpeellinen.<sup>106</sup>

Poliisitutkinnan kanssa läheisempi on oikeuslääketieteellinen peruste. Oikeuslääketieteellinen kuolemansyyn selvittäminen tulee toimittaa, mikäli kuoleman ei tiedetä johtuneen sairaudesta, eikä vainaja ole ollut viimeisen sairautensa vuoksi lääkärin hoidossa. Näin tulee toimia myös, mikäli kuoleman on aiheuttanut rikos, tapaturma, itsemurha, myrkytys, ammattitauti tai hoitotoimenpide tai kun on syytä epäillä, että kuoleman on johtunut edellä mainituista syistä. Myös muuten tapahtunut yllättävä kuolema on peruste oikeuslääketieteelliselle kuoleman syyn selvittämiselle.<sup>107</sup>

---

<sup>105</sup> Helminen, Klaus. ym. 2012b. Poliisilaki. S. 353.

<sup>106</sup> Laki kuolemansyyn selvittämisestä (459/1973) 2 luvun 4 §.

<sup>107</sup> Laki kuolemansyyn selvittämisestä (459/1973) 3 luvun 7 §.

## 7 HAASTATTELUT

Pyrimme selvittämään eriteltyjen kysymysten avulla OTI:lta, OTKES:lta sekä poliisilta käytännön yhteistyöhön tilannepaikalla vaikuttavista asioista. Esihaastatteluiden, kirjallisuuteen ja säännöksiin perehtymisen pohjalta tekemiemme päätelmien ja havaintojen pohjalta, päädyimme seuraaviin pääteemoihin:

- Tilannepaikka ja paikalle pääsy
- Tekninen tutkinta
- Taktinen tutkinta
- Taloudelliset näkökulmat tutkintaan liittyen
- Takavarikot
- Tiedottaminen
- Virka-apu

### 7.1 Poliisin haastattelut

Haastattelimme tätä tutkimusta varten teemahaastattelun keinoin yhteensä viittä poliisimiestä. Kaksi heistä on päällystövirassa olevia poliisimiehiä ja loput miehistöä. Toinen päällystöön kuuluvista poliisimiehistä vastasi ainoastaan viestintään liittyviin kysymyksiin, koska työpaikkansa poliisilaitoksen viestinnän johtaminen kuuluu hänelle. Kaikilla poliisimiehillä oli takana poliisin virkauraa vähintään yli 10 vuotta. Haastattelun kysymykset noudattivat samaa runkoa, kuin turvallisuusviranomaisille suunnatut kysymykset. Kysymysten asettelu oli muutettu vastaamaan tutkimusasetelmaa.

### 7.1.1 Tilannepaikka ja paikalle pääsy

Ensimmäisessä kysymyksessä selvitettiin poliisimiesten kokemuksia tilannepaikkaan sekä paikalle pääsyyn liittyen. Kysymyksen tarkoituksena oli selvittää, kuinka OTKES:n tutkijoiden paikalle pääsy on järjestynyt viime aikoina ja kuinka mahdollisesti vireillä olevan lakimuutos muuttaisi toimintaa ja vaikuttaisiko se toimijoiden väliseen yhteistyöhön. Kysymyksessä pyydettiin myös ottamaan kantaa siihen, miten tilanne tulisi muuttumaan, mikäli HE 250/2018 19 §:n ehdotus OTKES:n virkamiehen tai tutkintaryhmän jäsenen oikeudesta päästä välittömästi paikalla muuttaisi tilannetta. Kysymyksessä pyrittiin myös selvittämään sitä, kuinka poliisi voisi ottaa onnettomuustutkinnan tarpeet paremmin huomioon ja minkälaisia koulutukseen liittyviä näkökulmia tähän voisi liittyä. Vastauksia pyydettiin myös siitä, kuinka poliisien mielestä muut tilannepaikalla olevat viranomaiset voisivat huomioida paremmin mahdollisesti alkavan esitutkinnan tarpeet.

Poliisien vastauksien mukaan OTKES:n paikalle pääsy on järjestynyt viime aikoina hyvin, eikä heidän paikalle tulolleen ole ollut mitään esteitä. Yhden haastatteluun vastanneen poliisimiehen mukaan paikkatutkinta on hieman odotuttanut tietoa siitä, tuleeko OTKES paikalle vai ei. Tässäkin tilanteessa on ratkaisevaa poliisin oma yhteydenotto OTKES:n päivystäjään. Vastauksen mukaan nopea tieto OTKES:n paikalle tulosta kuitenkin helpottaisi poliisin toiminnan suunnittelua hektisessä tilanteessa. Tutkinnanjohtajana toimivan poliisimiehen mukaan poliisilla tulisi olla etusija teknisen tutkinnan taltiointien osalta jutun näytön hankkimisen osalta. Kaikki täytyisi kuitenkin tehdä neuvotellen onnettomuustutkijoiden kanssa.

Pitkän työuran poliisin teknisessä tutkinnassa tehneen poliisimiehen vastauksessa tuotiin esille huoli työturvallisuudesta, mikäli onnettomuustutkijoiden paikalla pääsy tulisi sallia välittömästi. Hän käytti vastauksessaan esimerkkiä sortumisvaarasta tai muusta henkeen tai terveyteen liittyvästä uhasta. Vastauksessa nostettiin esille vastuukysymykset mahdollisten loukkaantumisten tai aineellisten vahinkojen suhteen. ”Näiden asioiden pitäisi olla kaikille toimijoille selkeänä. Lisäksi on tärkeää tietää kuka sitä toimintaa johtaa ja missä laajuudessa”. Välittömästi paikalle tulossa ei nähty estettä, mutta yhteistyön ja keskustelun merkitystä ennen toimintaa korostettiin.

Poliisimiesten vastaukset siihen, kuinka poliisi pystyisi ottamaan onnettomuustutkinnan tarpeet paremmin huomioon, kulminoituivat koulutuksellisiin asioihin, yhteistyön parantamiseen sekä toisen viranomaisen työn ymmärtämiseen. Miehistöä edustavien poliisien mielestä olisi oikein, että poliisin päällystöä tulisi kouluttaa paremmin toimintaan OTKES:n kanssa siten, että molemmat toimijat ymmärtäisivät paremmin toisen viranomaisen näkökulmat tilanteiden hoitoon liittyen.

Kysymykseen poliisien koulutuksesta onnettomuustutkintaan liittyen todettiin, että massiivista koulutusta on turha järjestää. Sen sijaan hyvänä vaihtoehtona nähtiin helposti omaksuttava ohjeistus, josta on helposti ja kattavasti omaksuttavissa OTKES:n tehtävä, oikeudet sekä toimivaltuudet. Asia tulisi kouluttaa miehistöstä päällystöön saakka, mutta ainakin siten, että alipäällystö sekä päällystö olisivat tietoisia OTKES:n toiminnasta, mikäli miehistö asiasta tiedustelee. Lisäksi vastauksissa ehdotettiin yhteisiä operatiivisen toiminnan käytännön harjoituksia.

Muiden viranomaisten toimintaan esitutkinnan tarpeiden huomioimiseksi korostettiin pelastuslaitoksen roolia. Yhteistyöhön oltiin tyytyväisiä, sillä yhteisellä toiminnalla on pitkät perinteet ja muun muassa yhteisten harjoitusten myötä tilanne on edelleen parantunut. Parannusehdotuksena kuitenkin esitettiin, että pelastuslaitoksen tulisi toiminnassaan tilannepaikalla pyrkiä huomioimaan paremmin mahdollisten näytteiden dokumentaatio sekä onnettomuusajoneuvojen siirtäminen liikenteen sujumiseksi. Huolena koettiin, että esimerkiksi pelastuslaitoksen raskaat ajoneuvot voivat sotkea jälkiä ja ajoneuvojen siirtäminen voi vaikeuttaa poliisin suorittamaan tutkintaa.

### 7.1.2 Tekninen tutkinta

Toinen kysymys koski teknistä tutkintaa. Teknisen tutkinnan kohteena olevat seikat ovat harvoin OK 17 luvun vaitiolovelvollisuuteen tai todistamiskieltoon tai -oikeuteen liittyviä, elleivät ne liity PKL 7 luvun 3 §:n 1 tai 2 mom. mukaisiin takavarikointiin sekä jäljentämiskiellon alaisiin asioihin. Esitutkintaviranomaisen näkökulmasta teknistä tutkintaa olisi mahdollista suorittaa yhteistoiminnassa esimerkiksi tarkempien tutkimusten tai lausuntojen hankkimisen yhteydessä. Kysymyksessä tuotiin esille, että yhteistoiminnalla voitaisiin varmistaa parhaan käytettävissä olevan tekniikan ja osaamisen hyödyntäminen tutkinnassa ja lisäksi että tutkinta rikosoikeudellisen vastuun kohdentamiseksi eroaa onnettomuustutkinnasta. Esitutkintaviranomaiselta kysyttiin siksi, mitkä ovat ne asiat, joilla teknisen tutkinnan näkökulmasta päästäisiin molempien toimijoiden osalta parhaaseen mahdolliseen lopputulokseen. Kysymykseen lisättiin lisäksi pyyntö arvioida asiaa siten, että koska esitutkintaviranomaisen kannalta huomionarvoista on turvallisuustutkinnan ollessa riippumatonta ja OK 17 -luvun mukaista, muodostuu siitä esitutkintaviranomaisen näkökulmasta eräänlainen tiedonkulkuun liittyvä yksisuuntaventiili. Tällä ilmaisulla tarkoitettiin tilannetta, jossa samat tutkimukset joudutaan tilaamaan tai tutkimaan kahteen kertaan. Tällainen toiminta nähtiin epätarkoituksenmukaisena kaikkien osalta.

Poliisin vastauksissa korostettiin tiedonvaihdon tärkeyttä, jonka pitäisi olla avointa molempiin suuntiin. Asiantuntijoiden käyttö olisi parempaa, mikäli nämä toimisivat yhteisinä. Tässä kohti vastauksessa haluttiin erityisesti painottaa yhteisten asiantuntijoiden käyttämistä, ei pelkästään lausuntojen osalta vaan huomioiden kokonaisuudet.. Vastauksissa otettiin kantaa myös tiedonkulkuun, mikä koettiin epätarkoituksenmukaisena periaatteellisesti sekä taloudellisesti. Toimintaa säätelevä laki koettiin tiukkana. Vastauksissa kritisoitiin sitä, että asiantuntijoita on rajallinen määrä, jolloin voi olla mahdollista, että esitutkinnassa menetetään olennaisia tietoja, jos toinen organisaatio on jo varannut tietyn asiantuntijan käyttöönsä. Hankalimmassa tapauksessa kyseinen asiantuntija voi olla poliisin palkkalistoilla, mikä olisi erityisen harmillista poliisin kannalta.

### 7.1.3 Taktinen tutkinta

Kolmas kysymys koski taktista tutkintaa. Kysymyksessä tuotiin esiin, että tutkintaa tekevä voi kuulla onnettomuuteen liittyviä osallisia, asiantuntijoita sekä jokaista, jolta voidaan olettaa saatavan tutkinnassa tarvittavia tietoja. Kysymyksessä viitattiin HE 250/2018 23 §:n mahdollisiin vaikutuksiin esitutkintaviranomaisen työhön. Lisäksi pyydettiin vastausta siihen, kuinka asianosaisten kuulemiseen liittyviä näkökulmia voitaisiin huomioida paremmin käytännön yhteistoiminnassa

Vastauksissaan poliisimiehet toivat esille sen, että on täysin selvää, että onnettomuustutkijoilla on oikeus puhuttaa henkilöitä tapahtuman alusta lähtien. Vastauksissa kuitenkin todettiin, että tämä puhutus ei saisi vaarantaa millään lailla esitutkintaa. Ensimmäisen puhutuksen tulisi olla vapaata kerrontaa puhuteltavan suunnalta eikä siinä pitäisi olla juuri mitään tarkentavia kysymyksiä. Mikäli tarkentavia kysymyksiä kuitenkin käytettäisiin onnettomuustutkijoiden toimesta, ne pitäisi olla sisällöltään sellaisia, että niissä ei anneta tietoa. Vastauksessa toivottiin koulutusta puhuttamisten suhteen OTKES:n tutkijoille. Lisäksi kuulemisjärjestys pitäisi sopia yhteisesti ilman viranomaisten välistä erimielisyyttä.

### 7.1.4 Taloudelliset näkökulmat

Neljäs kysymys koski tutkintaan liittyviä taloudellisia näkökulmia. Kysymyksessä pyydettiin ensimmäisenä kannanottoa siihen, kuinka kustannusten jako onnistuisi eri viranomaisten kesken silloin, kun erilaisten tutkintojen kannalta on olennaista hankkia samat tutkimukset tai lausunnot tutkinnan kohteena olevista seikoista. Lisäksi pyydettiin arvioita, millaisia vaikutuksia HE 250/2018 42 §:n muutoksilla olisi edellä kuvattuun tilanteeseen. Kyseisessä hallituksen esityksessä määritellään, että yhteistyötä tehdään yhteistoiminnassa siinä laajuudessa, kuin OTKES katsoo sen olevan tarkoituksenmukaista.

Yhdessä vastauksessa tuotiin ilmi, että keskustelut ovat olleet kustannusten jaon suhteen vähäisiä. Henkilökohtaista informaatiota on ollut myös siitä, että poliisi joutuu arvioimaan kustannuksia jatkuvasti, kun taas OTKES ei. Tämän vuoksi nähtiin tärkeänä, että kustannuksia voitaisiin jakaa, koska se olisi yhteiskunnallisestiärkevin ratkaisu. Yhdessä vastauksessa todettiin, että mikäli tulisi tarve tehdä tutkimuksia, joilla ei ole rikostutkinnallista intressiä, tulisi mahdollisen lausunnon tarvitsijan huolehtia syntyvistä taloudellisista kustannuksista.

Hallituksen esitykseen turvallisuustutkintalain muuttamisesta liittyneen kysymyksen vastauksissa todettiin, että tilanteella ei ole suoraa vaikutusta poliisin suorittamaan esitutkintaan. OTKES tekee asiassa omat ratkaisunsa ja poliisi omansa. Osassa vastauksissa tuotiin tässä kohti esiin, että olisiärkevää, että poliisi pystyisi hyödyntämään muiden viranomaisten, kuten OTKES:n, tutkimuksia esitutkinnassa. Vastauksissa koettiin hyödyttömäksi tehdä asioita kahteen kertaan, jotta ne saataisiin virallisesti pöytäkirjoihin

#### 7.1.5 Takavarikot

Viides kysymys koski takavarikkoja. Tutkijalautakunnilla on LTT 2 luvun 8 §:n 1 mom. mukaisesti oikeus tarkastaa esineitä sekä perehtyä sellaisiin viranomaisen asiakirjoihin tai tietoihin, joilla on todennäköisesti merkitystä tutkinnassa ja 2 mom. mukaisesti tehdä esineille kokeita, irrottaa esineistä osia sekä ottaa niistä näytteitä, milloin se on tutkinnan vuoksi tarpeellista. Kysymyksessä haluttiin selvittää, voiko muodostua tilanne, jossa poliisin tai tutkijalautakunnan jäsenen toiminta muodostaa riskin toisen toimijan kannalta olennaisen näytteen tai todisteena käytettävän seikan tuhoutumiseen tai kontaminoitumiseen. Lisäksi haluttiin selvittää, miten tällaiselta tilanteelta voitaisiin välttyä.



Yhtenä vastaajana olleen poliisin teknisen tutkijan mukaan molemmissa kysymyksen kohdissa pätee samat asiat ja esitutkintaviranomaisen näkökulmasta riski on olemassa. Vastauksessa epäiltiin, tietävätkö OTI:n sekä OTKES:n tutkijat muun muassa DNA:n kontaminoitumiseen liittyvistä asioista. Vastauksessa esitettiin huoli, että löytyykö onnettomuus- sekä turvallisuustutkijoilta ammattitaitoa sekä harkintaa siihen, missä vaiheessa DNA-näyte tulisi ottaa. Asiassa pitäisi kuitenkin pystyä huomiomaan oikeaoppinen näytekohhta sekä kontaminoitumisen vaara. Tässä kohti kysyttiin, olisiko OTI:n tai OTKES:in luotettavan ja hyvän lopputuloksen varmistamiseksi syytä kysyä tarvittaessa poliisilta virka-apua.

#### 7.1.6 Tiedottaminen

Kuudennessa kysymyksessä keskityttiin tiedottamiseen. Kysymyksessä etsittiin vastauksia siihen, mitä on hyvä ja oikeaoppinen viranomaistiedottaminen. Kysymyksellä pyrittiin selvittämään, millaisia haasteita poliisissa nähtiin onnettomuuksista tiedottamisessa ja kuinka yhteistyötä tiedottamisen suhteen tulisi kehittää erityisesti tilanteen alkuvaiheessa. Kannanottoa kysyttiin myös siihen, kuinka poliisi ottaa muiden viranomaisten tarpeet huomioon omassa tiedottamisessaan sekä mitä muut viranomaiset voisivat oppia poliisin tiedottamisesta.

Vastauksien mukaan viranomaistiedottamisen tulee olla mahdollisimman nopeaa sekä vain ja ainoastaan tarkistettuihin faktoihin perustuvaa. Tämä ei kuitenkaan nykyisin sosiaalisen median aikakaudella ole täysin ongelmatonta, sillä viranomaisen voi olla auttamatta myöhässä, mikäli täydellistä faktojen tarkistusta joudutaan odottamaan. Tämän vuoksi viestinnästä vastaavien täytyy olla jatkuvasti tilanteen tasalla. Poliisin on muodostettava nopeasti tilannekuva ja annettava ulos kaikki sellainen tieto, joka liittyy yleisen järjestyksen sekä turvallisuuden ylläpitämiseen ja liikenneonnettomuuksissa turvalliseen liikkumiseen. Kaikessa tiedottamisessa on muistettava, että julkisuuteen annetaan vain mahdollisimman paljon tarkistettua tietoa.

Tiedottamiseen liittyvässä yhteistyössä korostuu viranomaisten välinen tiedonsiirto ja eteenpäin välittäminen mahdollisimman varhaisessa vaiheessa. Muiden viranomaisten on tärkeää tiedostaa, että mikäli poliisi johtaa toimintaa, on poliisilla myös oikeus johtaa tilanteeseen liittyvää viestintää. Tiedotuslinjojen tulee olla samansuuntaiset eri toimijoilla ja viestinnästä on keskusteltava etukäteen yhteisesti. On tärkeää ymmärtää eri viranomaisten tiedottamisen tarpeet sekä lähtökohdat, koska nämä voivat erota lakisääteisesti.

Salassapitoon liittyen poliisin tiedottamisen linja on tiukka. Asiaa voidaan lähteä avaamaan kuolemansyyn selvittämiseen liittyvien tapausten kautta, koska lainsäätäjät on antanut poliisin tehtäväksi kuolemansyyn selvittämisen. Poliisin tiedottamista ohjaa lisäksi julkisuuslaki ja muut poliisin toimintaa ohjaavat lait. Poliisilla on huomattavan korkeat kriteerit tiedottamisen suhteen erityisesti silloin, kun asiaan liittyy kuollut henkilö. Näissä tilanteissa tieto tulee saattaa ensimmäisenä omaisille. Tiedottamiseen liittyen salassapito korostuu myös operatiivisessa sekä tutkinnallisessa tilanteessa. Tuolloin asiassa edetään tutkinnanjohtajan vastuulla ja asia etenee julkisuuslain mukaan. Poliisin täytyy punnita tarkasti tiedottamisen linjausta korkean yhteiskunnallisen paineen alla.

Poliisi huomioi muiden viranomaisten tarpeet tiedottamisessaan, mutta edelleen yhteisissä tiedotustilaisuuksissa tulisi tarkemmin keskustella etukäteen siitä, kuka puhuu ja mitä puhuu. Kansalaisten luottamus viranomaisiin on lähtökohtaisesti korkeaa ja tämänkin vuoksi on erityisen tärkeää, että tiedottamisen linja on yhtenäinen.

Poliisissa puhutaan normaaliajan viestinnästä sekä kriisiviestinnästä. Taustalla on ajatus siitä, että poliisi hankkii normaaliajan viestinnällä yleisön kriisitilanteita varten. Poliisilla on tällä hetkellä kaikki POHA:n linjaamat sosiaalisen median kanavat käytössä eli Facebook, Twitter sekä Instagram. Jokaisella poliisilaitoksella on nämä kanavat käytössään ja vain laitoskohtainen käyttöaste vaihtelee. Viime vuosien aikana poliisin seuraajamäärät ovat kasvaneet ja ihmiset seuraavat aktiivisesti poliisia sosiaalisessa mediassa. Tällä tiedottamisen tyypillä on erityinen vaikutus silloin, kun Suomessa tapahtuu jotain vakavaa. Poliisilla on jo tällöin niin sanottujen perinteisten kanavien lisäksi sosiaalisessa mediassa valmiina suuri kuulijakunta, jolle tiedottaa.

### 7.1.7 Virka-apu

Seitsemäs kysymys koski virka-apua. Tutkintatoimia voidaan tehdä yhteistoiminnassa samassa asiassa esitutkintaa tekevän viranomaisen kanssa. PolL 9 luvun 1 §:n 1 mom. mukaisesti poliisin on annettava pyynnöstä muulle viranomaiselle virka-apua, jos niin erikseen säädetään. Poliisin on lisäksi annettava virka-apua muulle viranomaiselle myös laissa säädetyn valvontavelvollisuuden toteuttamiseksi, jos virka-apua pyytävää viranomaista estetään suorittamasta virkatehtäviään. Kysymyksessä haluttiin selvittää, onko OTKES pyytänyt poliisilta virka-apua turvallisuustutkinnassa. Lisäksi kysyttiin, millaisissa tilanteissa tutkijalautakunnat ovat pyytäneet poliisilta virka-apua onnettomuustutkinnassa.

Haastattelussa kysymykseen vastasi poliisin teknisessä tutkinnassa pitkän uran tehnyt poliisimies. Henkilökohtaisena kokemuksena hän kertoi esimerkkeinä sortumaonnettomuudet, joissa hän oli ollut itse paikalla. Tuossa tilanteessa OTKES oli pyytänyt suorittamaan lumikuorman painon mittausta neliömetrin alueelta, koska OTKES ei itse päässyt saman tien paikalle. Tämä toteutettiin siksi, että tilanne olisi mahdollisimman autenttinen. OTKES on lisäksi pyytänyt kuvauksiin liittyvää virka-apua erilaisissa lentoliikenneonnettomuuksissa. Yleisemmin pyynnöt ovat koskeneet valokuvia sekä piirroksia tapahtumaolosuhteista. Kaikkiaan työskentely OTKES:n kanssa on koettu mielekkääksi, koska siellä työskentelee hyvin ammattitaitoisia ihmisiä.

### 7.2 Tutkijalautakunnat

Tutkijalautakuntien osalta haastattelimme sähköpostitse OTI:n tutkinnasta vastaavaa koordinaattoria. Haastattelun kysymykset noudattelivat jälleen samaa runkoa, kuin poliisille sekä OTKES:lle suunnatut kysymykset. Runkoa ja sisältöä oli kuitenkin muokattu vastaamaan osaltaan tutkimusongelmaan.

### 7.2.1 Tilannepaikka ja paikalle pääsy

Kysyimme OTI:lta tutkijalautakuntien työhön liittyen, kuinka paikalle pääsy on viime aikoina järjestynyt ja kuinka tilannetta voisi mahdollisesti parantaa poliisin toimenpitein nykyisestä. Vastauksessaan OTI toteaa heti alkuun, että tutkijalautakunnan paikalle pääsy on järjestynyt hyvin eikä siinä ole ollut ongelmia. OTI kertoo vastauksessaan, että tutkijalautakunnan jäsenet esittävät tarvittaessa henkilökorttinsa pyrkiessään onnettomuuspaikalle, joka on usein eristetty muulta liikenteeltä. Lisäksi OTI mainitsee vastauksessaan, että usein poliisilla ja liikenteenohjaajilla on tieto tutkijalautakunnan saapumisesta onnettomuuspaikalle. OTI tuo vastauksessaan esille yhteistyöhön liittyen, että hyvä yhteistyö eri toimijoiden ja tiedon jakaminen lautakunnan toiminnasta varmistaa osaltaan toiminnan sujuvuuden sekä takaa, että kaikilla toimijoilla on käytössään se tieto, jota kukin omassa työssään tarvitsee. Tiedon jakamista voivat OTI:n mukaan tehdä tutkijalautakunnan jäsenet, erityisesti poliisijäsenet. OTI ehdottaa myös, että poliisilaitosten sisällä olisi hyvä jakaa tietoa tutkijalautakunnan toiminnasta sekä tutkinnan kohteista.

Kysyimme tässä yhteydessä tilannepaikkaan ja paikalle pääsyyn liittyen, kuinka poliisi ja muut tilannepaikalla toimivat viranomaiset voisivat ottaa onnettomuustutkinnan tarpeet huomioon paremmin. Lisäksi kysyimme millaisia koulutuksellisia näkökulmia asiaan voisi liittyä. Vastauksessaan OTI tuo esille edellisessäkin vastauksessaan tärkeänä pitämänsä seikan, jonka mukaan tutkijalautakunnan työtä edesauttaa, mikäli muilla toimijoilla on tietoa tutkijalautakuntien työstä sekä siitä mihin onnettomuustutkinnalla pyritään. Tämä näkökulma liittyy OTI:n mukaan muun muassa siihen, että tutkijalautakunta tulee paikalle usein viiveellä, jolloin tutkijalautakunnan työn kannalta on tärkeää tietää, millaisia toimenpiteitä onnettomuuspaikalla on tehty. Tällaisia merkityksellisiä seikkoja tutkinnan kannalta voivat olla esimerkiksi törmäyskohdan määrittäminen, ajoneuvojen siirtäminen, turvalaitteiden käyttöön liittyvät seikat tai ajopiirturin lukeminen eli toisin sanoen tieto siitä, mitä paikalla on käytännössä tehty ennen tutkijalautakuntaa.

Koulutuksellisesti tärkeinä seikkoina onnettomuuspaikkatutkinnassa OTI mainitsee valokuvauksen, mittojen ottamisen sekä paikalta kerättyjen tietojen dokumentoinnin, kuten törmäyspisteen, ajoneuvojen jäljet ja siirtymät. Edellä mainitut toimenpiteet tulisi olla suoritettuna ennen kuin ajoneuvoja tai onnettomuuden vuoksi tapahtumapaikalla menehtyneitä siirretään. OTI tuo vastauksessaan esille huomion, että nämä koulutukselliset näkökohdat koskevat sekä tutkijalautakuntia että esitutkintaa suorittavaa poliisia.

### 7.2.2 Tekninen tutkinta

Tekniseen tutkintaan liittyen pyrimme selvittämään käytännön yhteistoimintaan liittyviä seikkoja ja mahdollisia käytäntöjä. Toimme esille käsityksemme, jonka mukaisesti teknisen tutkinnan kohteena olevat seikat ovat sellaisia, että esitutkintaviranomaisen näkökulmasta teknistä tutkintaa olisi mahdollista suorittaa yhteistoiminnassa esimerkiksi tarkempien tutkimusten tai lausuntojen hankkimisen yhteydessä, jolloin voitaisiin varmistaa parhaan käytettävissä olevan tekniikan ja osaamisen hyödyntäminen tutkinnassa, vaikka esitutkinnan ja onnettomuustutkinnan tavoitteet eroavatkin toisistaan.

Vastauksessaan OTI toteaa, että rajanveto onnettomuustutkinnan ja esitutkinnan välillä on tehtävä ja tämän rajanvedon lisäksi on huomioitava, että tutkijalautakunnan tehtävänä on hankkia tietoa onnettomuuteen johtaneista syistä ja pyrkiä hakemaan näihin syihin vastauksia laaja-alaisesti. OTI tuo esille vastauksessaan, että yhteistyötä voidaan tehdä ja että yhteistyön tekeminen on tärkeää, mutta yhteistyömahdollisuuksia rajaa laki, jonka mukaisesti toimitaan. Lisäksi yhteistyömahdollisuuksia rajaa se, ettei tutkijalautakunnan omilla oikeuksillaan keräämää tietoa voida hyödyntää suoraan esitutkinnassa.

Käytännön yhteistyöstä tutkinnassa OTI tuo esille esimerkkinä, että tutkijalautakunta ja poliisi voivat tehdä yhteistyössä onnettomuuspaikalla mittaukset, jälkien tutkinnat sekä muut perusasiat, jolloin kerätty tieto on molemmilla tutkintaa tekevillä käytössään. Lisäksi paikalla voidaan sopia jatkotoimista, mikäli asiassa tarvitaan tarkempia tutkimuksia esimerkiksi ajoneuvojen jarruista, jolloin voitaisiin sopia, että ajoneuvo siirrettäisiin lähimmälle katsastusasemalle ja ajoneuville tilattaisiin yhdessä jarrumittaus. Kyseisen mittauksen suorittaisi ulkopuolinen toimija ja lausunto olisi näin molempien tutkintaa tekevien käytössä ja tutkimusten kustannukset voitaisiin puolittaa.

OTI mainitsee tärkeänä ja esitutkinnan kannalta olennaisena seikkana onnettomuuksiin liittyvässä poliisin suorittamassa tutkinnassa sen, että esitutkintaviranomainen reagoi tutkintaintressiin riittävän ajoissa eli mieluiten heti tutkinnan alkuvaiheessa. Tällainen reagointi tarkoittaa OTI:n mukaan sitä, että esitutkintaan liittyen suoritetaan hyvää paikkatutkintaa ja kunkin onnettomuuden osalta olennaisten tutkinnan painopisteiden oivaltamista. Tällöin jo onnettomuuden alkuvaiheessa on mahdollista tehdä yhteistyötä ja sopia mahdollisista lisätutkimuksista. Mikäli esitutkinta reagoi tutkintatarpeisiin vasta pitkän ajan kuluttua, on tutkijalautakunta tehnyt tässä vaiheessa jo omat tutkimuksensa, tilannut lausunnot ja suorittanut muut tutkinnan kannalta tarpeelliset toimenpiteet, jolloin tutkijalautakunnan keräämiä tietoja ei voida luovuttaa esitutkinnan käyttöön.

### 7.2.3 Taktinen tutkinta

Kuulemiseen liittyvissä kysymyksissämme totesimme kysymysten alkujohdannossa, että esitutkinnassa asianosaisten puhuttamisella, ajankohdalla ja kuulemisjärjestyksellä on merkitystä. Lisäksi toimme esille kuulemiseen liittyvän periaatteen, jonka mukaan kuulusteltavia henkilöitä pyritään kuulemaan siten, että vuorovaikutus muiden osallisten kanssa on esitutkintaviranomaisen näkökulmasta hallittua. Tarkoituksenamme oli kysymyksen avulla selvittää, kuinka asianosaisten kuulemiseen liittyviä näkökulmia voitaisiin huomioida paremmin käytännön yhteistoiminnassa. Vastauksessaan OTI toteaa, että tutkijalautakunta tekee onnettomuudessa osallisina olleille tai heidän omaisilleen haastattelun tai kerää kuljettajaan liittyvää tietoa muutoin. Haastattelun tarkoituksena on OTI:n mukaan kerätä tietoa taustoista, kuljettajan toimista, ajokokemuksesta ja niin edelleen. Tällainen haastattelu tehdään onnettomuuden jälkeen ja sen ajankohdasta sovitaan kuljettajan tai omaisten kanssa. OTI:n mukaan joissain tapauksissa tutkijalautakunnan poliisijäsen on tehnyt haastattelun samassa yhteydessä, kun henkilö on käynyt poliisin kuultavana. Näissä tapauksissa poliisi on kuullut henkilöä ensin ja tutkijalautakunnan jäsen sen jälkeen. OTI:n mielestä tutkijalautakunnan haastattelut eivät saisi sekoittaa esitutkintaa ja ne tulisikin sopia tehtäväksi esitutkinnan tarpeet huomioiden. OTI tuo esille vastauksessaan, että silloin kun kuulemisella on merkitystä esitutkinnan kannalta, tulee asiasta sopia ja tehdä yhteistyötä tutkijalautakunnan ja poliisin kanssa. OTI:n mukaan näissä tapauksissa poliisilta olisi hyvä tulla selkeä viesti tutkijalautakunnan poliisijäsenelle.

#### 7.2.4 Taloudelliset näkökulmat

OTI vastasi aikaisemman tekniseen tutkintaan liittyvissä kysymyksissämme myös erilliseen taloudellisia näkökulmia käsitelleeseen kysymykseemme. Tässä yhteydessä OTI totesi vastauksessaan, että tutkijalautakunta ja poliisi voivat tilata yhdessä tutkimuksia tai lausuntoja, jolloin tilatun tutkimuksen suorittaa ulkopuolinen toimija ja molemmat tahot saavat lausunnon käyttöönsä ja edelleen kustannukset voidaan näissä tapauksissa puolittaa.

#### 7.2.5 Takavarikot

Takavarikkoihin liittyen kysyimme, kuinka poliisin takavarikot vaikuttavat onnettomuustutkintaan nykyisellään ja kuinka esitutkintaviranomainen voisi toiminnallaan palvella onnettomuustutkinnan tavoitteita paremmin nykytilanne huomioon ottaen? Lisäksi kysyimme hypoteettisesta tilanteesta, jossa esitutkintaviranomaisen tai tutkijalautakunnan jäsenen toiminta muodostaa riskin toisen toimijan kannalta olennaisen näytteen tai todisteena käytettävän seikan tuhoutumiseen tai kontaminoitumiseen. Tarkoituksenamme oli selvittää, kuinka tällaiselta hypoteettiselta tilanteelta voitaisiin välttyä ja olisiko nykytilanteessa jotain korjattavaa lainsäädäntötasolla tai yhteistoimintaan liittyen.

Vastauksessaan OTI painottaa hyvän yhteistyön ja molemmin puolisen ymmärryksen merkitystä. OTI tuo esille vastauksessaan, että useasti, kun kyseessä on kuolemaan johtanut onnettomuus tai onnettomuudessa on muutoin jotain poikkeavaa, kuten että kuljettaja ei ole tiedossa tai onnettomuuteen liittyy huumeet tai pakeneminen onnettomuuspaikalta, paikalle tulee myös poliisin tekninen tutkinta. OTI:n mukaan tällaisissa tapauksissa erilaisten näytteiden ottaminen tulee hoidettua hyvin. OTI toteaa vastauksessaan, että tutkijalautakunnalla ei ole valmiuksia tällaiseen näytteenottoon, vaan näytteiden taltiointi on puhtaasti esitutkintaa tekevän poliisin asia. Osien ja laitteiden irrotuksesta tulisi OTI:n mukaan sopia yhteistyössä.

Huomionarvoisena asiana vastauksessaan OTI tuo esille, että esitutkintaa tekevän poliisin tarpeet ovat tässä ensisijaisia ja että tutkijalautakunnalla on mahdollista saada tieto esitutkinnan tuloksista. OTI korostaa vastauksessaan huolellisen paikkatutkinnan ja yhteistyön merkitystä, jotta jo tapahtumapaikalla voitaisiin huomata, mitkä toimenpiteet tulevat kyseeseen ja mihin asioihin onnettomuuden tutkinnassa tulee paneutua heti tuoreeltaan.

#### 7.2.6 Tiedottaminen

Tiedottamiseen liittyen kysyimme, millaisia haasteita tutkittavien onnettomuuksien tiedottamisessa on sekä kuinka yhteistyötä tiedottamisen suhteen kannattaisi parantaa erityisesti tilanteen alkuvaiheessa, jotta molempien toimijoiden lakisääteisen tehtävän suorittaminen onnistuisi parhaalla mahdollisella tavalla. Lisäksi kysyimme kuinka salassapitosäännökset vaikuttavat OTI:n tiedottamistoimintaan ja kuinka muiden viranomaisten tarpeet otetaan tiedottamisessa huomioon.

Vastauksessaan OTI toteaa, että onnettomuuden tiedottamisesta vastaa esitutkintaa suorittava poliisi. Tutkijalautakunta voi kuitenkin tarvittaessa, siitä erikseen esitutkintaviranomaisten ja tutkijalautakunnan puheenjohtajan tai poliisijäsenen kanssa sovittaessa, ottaa osaa tiedottamiseen. Tutkijalautakunnan suorittaman tutkinnan valmistuttua voidaan tärkeästä asiasta tehdä erillinen tiedote ja kertoa havaitusta ongelmasta laajemmin. Näin on toimittu esimerkiksi linja-autopaloissa. Tällaisessa tilanteessa onnettomuudesta on kulunut jo useita kuukausia ja tiedottamisessa on mukana tutkijalautakunnan lisäksi myös tutkintatoimintaa ohjaava OTI, joka toimii Liikennevakuutuskeskuksen yhteydessä.



OTI tuo vastauksessaan esille myös, että yksittäisen julkisuudessa huomiota herättäneen onnettomuuden jälkeen tiedotusvälineet tekevät asiasta paljon juttuja, joihin voidaan haastatella asiantuntijan roolissa tutkijalautakunnan jäsentä tai OTI:ssa toimivia henkilöitä. Tällaisissa jutuissa keskitytään yleensä havaitun ongelman laajuuteen, kuten nuorten kuljettajien käyttäytymiseen, tilastoihin, rattijuoppouteen ja niin edelleen. Tällaisissa jutuissa ei oteta yleensä kantaa mihinkään yksittäiseen onnettomuuteen vaan tiedottaminen painottuu laajemmista onnettomuuskokonaisuuksista tiedottamiseen, kuten koko vuoden onnettomuusaineiston perusteella havaittujen ongelmien tai aineiston perusteella tehtyjen tutkimusten tuloksista tiedottamiseen. OTI:n mukaan tiedottamiseen liittyvät asiat ovat sujuneet hyvin.

### 7.2.7 Virka-apu

Virka-apuun liittyen kysyimme, millaisissa tilanteissa tutkijalautakunnat ovat pyytäneet poliisilta virka-apua onnettomuustutkinnassa. Vastauksessaan OTI toteaa, että yhteistyö poliisin ja tutkijalautakunnan välillä keskittyy paikkatutkintaan. Paikkatutkinnassa on voitu käyttää esimerkiksi poliisin kopterikameroita sekä poliisin teknisten tutkijoiden apua. Lisäksi liikenteen ohjaus ja onnettomuuspaikan tutkinnan turvaaminen on arvokas ja tärkeä osa tutkijalautakunnan työtä ja toisaalta auttaa myös esitutkintaa tavoitteissaan.

Virka-avusta OTI mainitsee kuljetusavun. Kuljetusapua on saatu esimerkiksi maastoliikenneonnettomuustutkinnoissa, heikkojen jäiden aikaan tai vaativissa maasto-olosuhteissa. Kuljetusta on toteutettu tarvittaessa hydrokopterilla, veneellä, kelkoilla tai mönkijöillä. Tämän lisäksi veteen uponneiden ajoneuvojen nostossa on voitu tarvita helikopteria tai sukeltajia. Lisäksi sellaisissa tieliikenneonnettomuuksissa, joissa on ollut mukana puolustusvoimien kalustoa tai henkilöitä, on puolustusvoimilta saatu tarvittaessa teknistä tietoa ja muuta apua. Lopuksi OTI mainitsee vastauksessaan, että sellaisissa vaativissa onnettomuuksissa, joissa onnettomuusjälkiä on täytynyt haravoida tai tietä on jouduttu kuivattamaan, on poliisin ja tienpitäjän yhteistyöllä saatu järjestettyä liikenteen ohjaus ja tien puhdistus tutkimusten ajaksi. Tällaisen yhteistyön tuloksena syntyneet tutkinnat, mittaukset ja muut havainnot on tehty yhteistyössä kyseisessä onnettomuudessa esitutkintaa tekevän poliisin kanssa ja ne ovat tuottaneet lisätietoa molemmille osapuolille.

### 7.3 Turvallisuustutkintaviranomaiset

Haastattelimme turvallisuusviranomaisena OTKES:n johtoa. Haastattelu toteutettiin aikataulullisten syiden vuoksi sähköpostitse. OTKES:lle suunnattuihin kysymyksiin vastasi kyseisen organisaation ylin johto. Haastattelun kysymykset noudattelivat samaa runkoa kuin poliisille suunnatut kysymykset. Kysymysten runkoa ja sisältöä oli kuitenkin muutettu vastaamaan osaltaan tämän työn tutkimusasetelmaan.

#### 7.3.1 Tilannepaikka ja paikalle pääsy

Ensimmäisessä kysymyksessä tarkoituksenamme oli selvittää, kuinka paikalle pääsy on käytännössä järjestynyt sekä kuinka tilanne tulee mahdollisesti muuttumaan vireillä olevan lakimuutoksen johdosta. Lisäksi halusimme selvittää, kuinka muut tilannepaikalla toimivat viranomaiset voisivat ottaa paremmin huomioon turvallisuustutkinnan tarpeet. Lisäksi selvitettiin, millaisia koulutuksellisia näkökulmia asiaan voisi liittyä OTKES:n näkökulmasta.

OTKES:n vastauksessa esiin nousee onnettomuuspaikan eristämisen, kuvaamisen ja säilyttämisen tärkeys onnettomuustutkinnalle. OTKES viittaa vastauksessaan TurvTL:n 19 §:n 3 mom. jonka mukaisesti ”onnettomuuspaikalla olevia esineitä ja muuta aineistoa, joilla saattaa olla merkitystä tutkinnassa, ei saa ilman Onnettomuustutkintakeskuksen tai tutkintaryhmän johtajan lupaa hävittää, viedä pois eikä liikutella, ellei siihen ole pakottavaa syytä.”. Esimerkkinä kehittämistä kaipaavasta toiminnasta OTKES mainitsee tilanteet, joissa poliisi on siirtänyt turvallisuustutkinnan kannalta olennaisia esineitä ennen turvallisuustutkijoiden paikalle saapumista, vaikka tilanne ei ole vaatinut kiirehtimistä. Paikalle pääsy on yleisesti ottaen järjestynyt OTKES:n mukaan ilman ongelmia. Viime vuosilta OTKES nostaa esiin vastauksessaan yhden tapauksen, jossa esitutkintaviranomaisen tutkinnanjohtaja on halunnut estää turvallisuustutkijoiden paikalle pääsyn.

### 7.3.2 Tekninen tutkinta

Tekniseen tutkintaan liittyvillä kysymyksillä tarkoituksena oli selvittää, tilannepaikalla tapahtuvaan käytännön työhön sekä myöhemmin mahdollisesti hankittaviin asiantuntijalausuntoihin liittyen, kuinka yhteistyötä voitaisiin kehittää. Ennen varsinaisia kysymyksiä nostimme esiin käsityksemme, jonka mukaan teknisen tutkinnan kohteena olevat seikat ovat harvoin todistamiskiellon tai -oikeuden alaisia tai vaitiolovelvollisuuteen liittyviä, elleivät ne liity pakkokeinolain 7 luvun 3 §:n 1 tai 2 mom. mukaisiin takavarikoimis- tai jäljentämiskiellon alaisiin asioihin. Lisäksi toimme esiin näkökulmamme, jonka mukaan teknistä tutkintaa olisi esitutkintaviranomaisen näkökulmasta mahdollista tehdä yhteistyössä esimerkiksi tarkempien tutkimusten tai lausuntojen hankkimisen yhteydessä ja että näin toimimalla varmistettaisiin parhaan käytettävissä olevan tekniikan ja osaamisen hyödyntäminen tutkinnassa. Tarkoituksenamme oli kysymysten avulla selvittää yhteistyön mahdollisuuksia teknisen tutkinnan näkökulmasta. Toimme kysymysten perusteluosiossa esille kieltoihin ja rajoituksiin liittyen ajatuksemme tiedonkulkuun liittyvästä yksisuuntaavista herättelemään mielikuvia mielestämme epätarkoituksenmukaisesta tilanteesta, jossa samoja tutkimuksia tilataan kahteen kertaan eri viranomaisen toimesta. Ajatus oli kärjistä ja herätellä huonoimman mahdollisen tilanteen kautta miettimään yhteistyömahdollisuuksia kuvatus tilanteen estämiseksi.

Vastauksessaan OTKES tuo esille kannan, jonka mukaisesti teknistä tutkintaa on tarkoituksenmukaista suorittaa yhteistyössä. OTKES painottaa vastauksessaan kommunikation ja suunnittelun merkitystä sekä molempien tarpeiden huomioimista erityisesti tutkinnan alkuvaiheessa, jotta tutkinnassa voitaisiin huomioida sekä poliisin että turvallisuustutkinnan tarpeet. Kehittämistä kaipaavina seikkoina OTKES tuo esille valitettavina pitämänsä tilanteet, joissa poliisi on havahtunut tekemään tutkintaa vasta turvallisuustutkinnan valmistuttua. OTKES:n mukaan on totta, että tiedonkulkuun liittyen turvallisuustutkinnan sekä esitutkinnan välillä on puoliläpäisevä kalvo, jossa tieto kulkee toiseen suuntaan, mutta että asia on lainsäätäjän, OTKES:n sekä poliisin ylimmän johdon tiedossa, eikä asiassa ole sinällään korjattavaa.

OTKES painottaa vastauksessaan, että poliisin tulee hoitaa itse oma tutkintansa eikä odotella tutkintaselostusta oman tutkintapäätöksensä pohjaksi. Mikäli poliisi toimii näin jälkijättöisesti, ovat yhteistyön mahdollisuudet erittäin rajatut ja lopputulos on poliisin esitutkinnan kannalta huono. OTKES tähdentää vastauksessaan lisäksi, että OTKES:n menettelyt tilanteessa ovat nimenomaisesti lakiin perustuvia harkittuja menettelyitä eivätkä ne perustu ainoastaan syntyneisiin käytäntöihin<sup>108</sup>.

### 7.3.3 Taktinen tutkinta

Taktiseen tutkintaan liittyvissä kysymyksissä keskityimme puhuttamisiin liittyvään yhteistyöhön, koska mielestämme esitutkinnassa asianosaisten puhuttamisella, ajankohdalla ja kuulemisjärjestyksellä on merkitystä, jolloin kuulemiseen liittyvissä käytännön järjestelyissä olisi toimittava esitutkintaviranomaisen näkökulmasta harkitusti. Tarkoituksenamme oli kysymysten avulla selvittää, kuinka asianosaisten kuulemiseen liittyviä näkökulmia voitaisiin huomioida paremmin käytännön yhteistoiminnassa. Lisäksi kysyimme HE 250/2018 ehdotetun 23 §:n ajateltavissa olevia käytännön vaikutuksista turvallisuustutkintaan.

---

<sup>108</sup> Olemme samalla kannalla OTKES:n vastauksessaan esille tuoman näkökulman kanssa. Mielestämme turvallisuustutkintalain 42 §:n 1 mom. säädös tutkintatoimien tekemisestä yhteistoiminnassa siinä laajuudessa kuin OTKES katsoo sen olevan tarkoituksen mukaista turvallisuustutkinnan kannalta, on esitutkintaviranomaisen kannalta selkeä ja yksinkertainen sisäistä. Vaikka tutkintatoimia ei tehtäisi yhteistoiminnassa, on tilannepaikalla tapahtuvaa toimintaa tästä huolimatta yhteensovitettava jollain tasolla. Huomioimalla molempien tutkinnanlajien omat erityispiirteet ja tavoitteet puolin ja toisin, voitaisiin mahdollisesti välttää esimerkiksi väärään ymmärrykseen perustuvat konfliktit, jotka olisivat yhteiskunnallisesta näkökulmasta katsottuna kestämättömiä. Esimerkkinä tällaisesta mahdollisesta ristiriitatilanteesta keksimme täysin hypoteettisen tilanteen, jossa turvallisuustutkija vaarantaisi esitutkinnan kannalta olennaiset lähtökohdat jättämällä kontaminaatioon liittyvät näkökulmat huomioimatta. Vastaavia esimerkkejä olisi helppo tunnistaa molempien osapuolten toimintaan liittyen, ja riskien hallintaan liittyen

Vastauksessaan OTKES totesi, että kuulemiset ovat edelleen varsinaisen suullisen tiedonhankinnan keino. Hallituksen esitykseen 250/2018 23 §:n alustavasta puhutteluun liittyen OTKES tuo esille, että alustava puhuttelu selkiyttää sitä prosessia, jossa OTKES kerää alkutietoja ja jolla kuultavat valitaan. Kuulemisjärjestykseen liittyen OTKES toteaa vastauksessaan, että molemmilla tahoilla on mielenkiinto kuulla tarvittavia ihmisiä tuoreeltaan, eikä lainsäädäntö aseta kumpaakaan toimijaa etusijalle tähän liittyen.

Esimerkkinä OTKES nostaa käytännön yhteistyöstä tilanteet, jossa OTKES on pyytänyt poliisia kysymään puolestaan tiettyjä asioita, jotta päällekkäisyyksiltä on voitu välttyä<sup>109</sup>. OTKES toteaa asianosaisten kuulemiseen liittyen, että käytännössä kuulemiset on tehtävä erikseen, koska kuulemisen funktio ja kuultavan oikeudet ovat erilaiset. OTKES painottaa vastauksessaan, että kuulemisessa nimenomaisesti kuullaan eikä keskustella, jolloin vuorovaikutus vaikuttaa kuulemiskertomuksiin mahdollisimman vähän. OTKES tuo esille myös sen näkökulman, ettei turvallisuustutkinnassa voida jäädä odottamaan poliisin mahdollisia keskusteluja asianosaisten kanssa.

#### 7.3.4 Taloudelliset näkökulmat

Taloudellisiin näkökulmien osalta tarkoituksenamme oli selvittää kustannusten jaon mahdollisuutta tilanteessa, jossa molempien tutkintaa tekevien viranomaisten tutkimusten kannalta on olennaista hankkia samat tarkemmat tutkimukset tai lausunnot tutkimusten kohteena olevista seikoista. Lisäksi pyrimme selvittämään erillisellä HE 250/2018 42 § yhteistoimintaa koskevalla kysymyksellä, olisiko kyseisellä muutoksella mahdollisesti taloudellisia vaikutuksia. Vastauksessaan OTKES toteaa, ettei taloudellisia näkökulmia ole mietitty vaan tilaaja on maksanut tutkimukset ja poliisi on antanut virka-apua maksutta. HE:hen liittyen OTKES toteaa, että esitys on omiaan parantamaan hyvää keskusteluyhteyttä tutkintapaikalla sekä muutoinkin

---

<sup>109</sup> Tällainen menettely sopii käsittääksemme ainoastaan hyvin rajattuihin tapauksiin kuultavan oikeudet ja velvollisuudet sekä asiaa säätelevä lainsäädäntö huomioiden, mutta turvallisuustutkintalain 42 §:n 1 mom. mukaisesti tutkintatoimia voidaan tehdä siinä laajuudessa kuin OTKES katsoo sen olevan tarkoituksen mukaista turvallisuustutkinnan kannalta.

### 7.3.5 Takavarikot

Takavarikkoihin liittyen pyrimme selvittämään, kuinka OTKES arvioi esitutkintaviranomaisen rikostutkinnan kannalta olennaisten näytteiden takavarikoinnin ja käsittelyn vaikuttavan toimintaan nykyisellään sekä olisiko poliisilla nykyisessä toiminnassaan joitakin sellaisia kehittämiskohteita, joita muuttamalla voitaisiin palvella turvallisuustutkinnan tavoitteita paremmin nykyinen tilanne huomioon ottaen. Vastauksessaan OTKES mainitsee, että poliisi ei ole aina tiennyt, että sillä on velvollisuus luovuttaa takavarikoimansa esineet turvallisuustutkinnan käyttöön ja OTKES mainitseekin, että asiaan liittyen lisäkoulutus sekä yhteistoiminnan suunnittelu olisi tärkeää.

Kysyimme myös hypoteettisesta tilanteesta, jossa esitutkintaviranomaisen tai turvallisuustutkijan toiminta tilannepaikalla voisi muodostaa riskin toisen toimijan kannalta olennaisen näytteen tai todisteena käytettävän seikan tuhoutumiseen tai kontaminoitumiseen, sekä sitä kuinka kyseisen kaltaiselta tilanteelta voitaisiin välttyä. Vastauksessaan OTKES tuo esille kantansa, jonka mukaisesti tutkinta tilannepaikalla tulee tehdä hyvässä yhteistoiminnassa ja mikäli esineitä tarvitsee siirtää, se tulee tehdä yhteistyössä. OTKES:n mukaan myös jatkotutkinnasta pitää sopia, jos molemmilla on tutkimiseen liittyvä intressi.

Yleisesti ottaen OTKES toteaa tällaisen tapahtumapaikalla suoritetun yhteistoiminnan sujuneen hyvin. OTKES nostaa vastauksessaan esille ajatuksen eri toimijoiden vahvuuksien hyödyntämisestä, jolloin tutkinnan suunnitteluun osallistuu useampi asiantuntija, joiden erilaista osaamistaustaa voidaan hyödyntää organisaatorajojen ylitse tutkinnan eduksi. Edellä kuvattuun hypoteettiseen eturistiriitatilanteeseen liittyen, kysyimme myös HE 250/2018 19 §:n mahdollisista vaikutuksista siihen. Vastauksessaan OTKES toteaa, että HE 250/2018 19 §:n muutos on omiaan selkeyttämään sitä seikkaa, ettei poliisilla ole etuoikeutta tilannepaikkaan ja toisaalta muutos toivottavasti parantaa entisestään hyvää yhteistyötä ja molempien tutkintaa tekevien tahojen intressien huomioon ottamista tilannepaikalla tapahtuvassa tutkinnassa.

### 7.3.6 Tiedottaminen

Tiedottamiseen liittyvissä kysymyksissä tarkoituksenamme oli selvittää tiedottamiseen liittyviä haasteita sekä sitä, millaista yhteistyötä tiedottamisen suhteen olisi järkevää tehdä erityisesti tilanteen alkuvaiheessa, jotta molempien toimijoiden lakisääteisen tehtävän suorittaminen onnistuisi parhaalla mahdollisella tavalla. Lisäksi tiedustelimme salassapitoon liittyvien säädösten vaikutusta OTKES:n tiedottamistoimintaan sekä sitä, kuinka muiden viranomaisten tarpeet otetaan huomioon tiedottamisessa.

Vastauksessaan OTKES toteaa aluksi, että tiedottamisessa on syytä pitäytyä faktassa, jotta voitaisiin välttyä tarpeelta oikaista vääriä tietoja. Käytännön toimivasta yhteistyöstä OTKES mainitsee tilanteet, joissa onnettomuuden jälkeen poliisi tai pelastuslaitos on järjestänyt tiedotustilaisuuden, johon myös OTKES on osallistunut. Lisäksi OTKES mainitsee vastauksessaan, että yleensä onnettomuuspaikalla on hyvässä yhteistyössä keskusteltu työnjaosta tiedottamiseen liittyen. OTKES toteaa vastauksessaan lisäksi, että OTKES tiedottaa itsenäisesti esimerkiksi alustavan tutkinnan aloittamisesta sekä omasta tutkintaprosessistaan ja että OTKES:lla on myös oma lakisääteinen velvollisuutensa kertoa tutkinnan edistymisestä muun muassa asianosaisille. Salassapito säännöksiin liittyen OTKES toteaa, että salassapitosäännökset vaikuttavat olennaisesti heidän tiedottamiseensa.

### 7.3.7 Virka-apu

Virka-apuun liittyvissä kysymyksissä tarkoituksenamme oli selvittää, mitkä asiat toimivat poliisin kanssa ja mitä osa-alueita olisi syytä kehittää ja miten? Lisäksi pyrkimyksenä oli selvittää yleisellä tasolla millaisissa tilanteissa OTKES on pyytänyt poliisilta virka-apua turvallisuustutkinnassa? Vastauksessaan OTKES mainitsee, että tyypillisesti yhteistoiminta tilannepaikalla sujuu erinomaisesti. OTKES korostaa, että on tärkeää, että tapahtumapaikka pysyy koskemattomana niin kauan, kunnes molemmat tutkintaa tekevät tahot ovat paikalla. Ongelmatilanteista OTKES mainitsee vastauksessaan tietokatkokset, jotka ovat omiaan aiheuttamaan ongelmatilanteita. Esimerkkinä tällaisesta tilanteesta OTKES tuo esille tapauksen, jossa OTKES:n käsityksen mukaan poliisi olisi jo suorittanut teknisen tutkintansa ennen turvallisuustutkijoiden paikalle saapumista, mutta tilanne olikin toinen ja poliisilla oli kuintekin tarkoitus jatkaa tutkimuksiaan. Virka-apatapauksista OTKES mainitsee eristämisen, dokumentoinnin ja laboratoriopalvelut.

## 8 TUTKIMUSTULOKSET

Kiviniemen mukaan laadullinen tutkimus on luonteeltaan tulkinnallista. Kiviniemi toteaa, että laadullisen tutkimuksen tuotos ei ole väistämättä esiin nouseva totuus vaan tutkimuksen tekemistä voidaan luonnehtia tutkijan tulkintojen perusteella värittyneenä tuotoksena. Näin ollen tutkimusraporttia voidaan tässä mielessä luonnehtia tutkijan henkilökohtaiseksi konstruktioksi tutkimuksen kohteena olleesta aiheesta.<sup>110</sup> Edelleen Kiviniemen mukaan tutkimuksen kannalta on tärkeää olla selvillä niistä muutoksista, jotka tapahtuvat tutkimusprosessin edetessä tutkijassa, aineistonkeruumenetelmissä tai tutkittavassa ilmiössä.<sup>111</sup> Olemme pyrkineetkin ottamaan huomioon edellä mainitun raporttia kirjoittaessamme tutkimuksen alkuvaiheista lähtien aina tutkimustuloksista raportointiin sekä pohdinnan kirjoittamiseen. Olemme lisäksi pyrkineet avaamaan kulloistakin valintaamme tutkimusprosessin eri vaiheista kirjoittaessamme.

Haastatteluvastauksia pyrittiin analysoimaan ja prosessoimaan tutkimusprosessin edetessä. Haastatteluvastaukset ja tehty analyysi ovat vaikuttaneet seuraaviin haastattelukierroksiin tarkentamalla kysymysasettelua sekä avaamalla tutkimusnäkökulmaa. Käytännössä varsinkin tutkimusprosessin loppupään asiantuntijahaastatteluissa kysymysten loppupuolella haastattelutilanne muuttui rakentavaksi keskusteluksi ja näissä vapaamuotoisissa keskusteluissa nousi esille monia sellaisia ajatusrakennelmia ja -kulkuja, joihin ei olisi ollut mahdollista tarttua ilman alkuvaiheen esitöistä sekä haastatteluista saatuja näkökulmia ja ajatuksia.

---

<sup>110</sup> Kiviniemi, Kari. 2018. S. 70.

<sup>111</sup> Kiviniemi, Kari. 2018. S. 71.



Haastatteluvastaukset ryhmiteltiin teemoittain ja analysoidut teemat noudattivat ennalta hahmoteltua rakennetta hyvin. Tämä ei ole sinällään yllättävää, koska käytimme aineistonkeruumetodina puolistrukturoitua asiantuntijahaastattelua sen eri toteuttamisvariaatioineen. Tulos ei myöskään yllätä oman lähioorganisaatiomme eli poliisin vastausten osalta, koska ajatus tutkimukseen tuli omasta työyhteisöstämme. Lisäksi kartoitimme tutkimuksen lähtöasetelmia suorittamalla esihaastatteluita oman lähioorganisaatiomme parissa. Tähän asiaan kiinnitettiin huomiota jo tutkimussuunnitelmaa laadittaessa laajentamalla tiedonhankintaa oman lähioorganisaatiomme ulkopuolelle ja soveltavin osin myös poliisiorganisaation ulkopuolelle tutkimukseen käytettävissä olevat resurssit huomioiden.

Jälkeenpäin tarkasteluna olisi ollut järkevää panostaa enemmän lähioorganisaation ulkopuolisiin tahoihin, koska oman lähioorganisaatiomme ulkopuolelle osoitettu, sähköpostihaastattelu toteutettu ja asiantuntijaryhmille suunnattu, haastattelu epäonnistui. Epäonnistumisen taustalla oli oman analyysimme perusteella aikatauluun sekä toteuttamiseen ja resursseihin liittyvät ongelmat. Toisaalta asiassa on kuitenkin nähtävissä selkeä jatkotutkimusaihe, jonka kohteena olisi poliisin rikostutkimuskeskusten asiantuntijoiden haastattelu esitutinnan ja onnettomuustutinnan yhteensovittamisesta liikenne-rikostutkintaan liittyen, joka valaisisi osaltaan nyt tekemiemme havaintojen yleistettävyyttä.

## 8.2 Johtopäätökset

Haastatteluiden vastauksista on havaittavissa, että pääosin onnettomuuspaikalla tapahtuvan yhteistyön koetaan sujuvan ongelmitta. Lisäksi poliisin vastauksista havaittiin, että työskentelyä OTKES:n turvallisuustutkijoiden sekä OTI:n tutkijalautakuntien kanssa pidettiin yleisesti ottaen mielekkäänä muun muassa kyseisten tahojen palveluksessa olevien tutkijoiden korkean ammattitaidon vuoksi. Poliisin vastauksista oli myös havaittavissa, että onnettomuuspaikalla työskentelevät poliisit arvostivat onnettomuus- sekä turvallisuustutkintaa ja ymmärsivät heidän erilaiset näkökulmansa ja tarpeensa tutkintatyöhönsä liittyen.

Kaikki tutkimuksen haastatteluihin vastanneet pitivät vuoropuhelun merkitystä tärkeänä. Yleisellä tasolla tapahtuneeseen vuoropuheluun oltiin tyytyväisiä, mutta sitä toivottiin lisää esimerkiksi tiedottamiseen ja käytännön tutkintatoimenpiteisiin sekä tekniseen että taktiseen tutkintaan liittyvissä asioissa. Vastauksista oli siis pääteltävissä, että kaikkien haastatteluihin osallistuneiden mielestä yhteistyötä ja keskustelua tulisi lisätä. Tällainen keskinäisen ymmärryksen lisääminen oli myös yksi työmme lähtökohdista ja pyrimme huomioimaan tämän näkökulman myös raportoinnissamme.

Yhteistoimintaan liittyen OTKES kiteyttää mielestämme asiaa hyvin vastauksessaan yhteistyötä, takavarikkoja ja esineille tehtäviä tutkimuksia sivunneeseen kysymykseen, jossa todetaan, että on kaikkien tutkintaa tekevien tahojen edun mukaista, että tutkinnan suunniteluun osallistuu useampi asiantuntija, jolloin asiantuntijoiden erilaisia osaamistaustoja ja vahvuuksia voidaan hyödyntää paremmin. Tulkintamme mukaan tällainen yhteistoiminta palvelisi molempia tutkintaa tekeviä osapuolia ja auttaisi lisäksi saavuttamaan ja varmistamaan tutkinnassa tärkeiden vaiheiden toteutumisen parhaalla mahdollisella tavalla. Tällä tarkoitamme tässä yhteydessä sitä, että kumpikaan tutkintaa tekevä ei joutuisi joustamaan lakiin perustuvista rajoituksistaan tai tutkimusten laadusta, ottaen kuitenkin samalla huomioon valtakunnallisesti käytettävissä olevat resurssit.

Takavarikkoihin liittyen OTKES toi vastauksessaan esille, että on ollut tilanteita, joissa poliisi ei ole tiennyt, kuinka takavarikoitujen esineiden kanssa menetellään, kun OTKES:n turvallisuustutkijat ovat pyytäneet esineitä omiin tutkimuksiinsa, vaikka turvallisuustutkintalain mukaan poliisilla on velvollisuus luovuttaa takavarikoimansa esineet myös turvallisuustutkinnan käyttöön. Tähän liittyen OTKES pitää yhteistoiminnan suunnittelua sekä lisäkoulutusta tärkeänä kehittämiskohteena.

Virka-apuun liittyvät asiat olivat haastattelutulosten perusteella kunnossa, eikä tässä yhteydessä haastattelutuloksista noussut esiin merkittäviä kehittämiskohteita. Yleisellä tasolla haastatteluaineiston perusteella voidaan poliisin osalta todeta, että poliisi mieltää virka-avun antamisen sekä pyynnöt osana normaalia päivittäistoimintaansa.

### 8.3 Tutkimuksen yleistettävyys ja luotettavuus

Kiviniemen mukaan laadullinen tutkimus on luonteeltaan tulkinnallista. Kiviniemi toteaa, että laadullisen tutkimuksen tuotos ei ole väistämättä esiin nouseva totuus vaan tutkimuksen tekemistä voidaan luonnehtia tutkijan tulkintojen perusteella värittyneenä tuotoksena. Näin ollen tutkimusraporttia voidaan tässä mielessä luonnehtia tutkijan henkilökohtaiseksi konstruktioksi tutkimuksen kohteena olleesta aiheesta.<sup>112</sup> Edelleen Kiviniemen mukaan tutkimuksen kannalta on tärkeää olla selvillä niistä muutoksista, jotka tapahtuvat tutkimusprosessin edetessä tutkijassa, aineistonkeruumenetelmissä tai tutkittavassa ilmiössä.<sup>113</sup>

Olemme pyrkineetkin avaamaan kulloistakin valintaamme tutkimusprosessin eri vaiheista raportoidessamme. Tulkintamme mukaan tutkimuksemme voidaan arvioida nostaneen yhteistyön kannalta merkityksellisiä ongelmakohtia, jotka ovat olleet haastatelluille asiantuntijoille haastavia, kun yhteistyötä aiheeseen liittyen on tehty. Jo aiemmin esiin nostamamme lisätutkimusaihe, jossa tutkittaisiin havaitsemiemme haasteiden esiintymisestä valtakunnallisesti, valaisisi osaltaan ilmiön laajuutta ja parantaisi yleistettävyttä. Toisaalta, vaikka havaitsemamme haasteet olisivatkin ainoastaan paikallisia, mielestämme yhteistyötä voidaan perustellusti pyrkiä parantamaan tästä huolimatta. Tästä näkökulmasta katsottuna pyrkimyksenä on parantaa ja hioa jo ennestään toimivaa yhteistyötä siten, että lopputulos palvelee kaikkia mahdollisimman hyvin. Toivomme myös, että tutkimuksemme pyrkimys lisätä molemmin puolista vuorovaikutusta ja ymmärrystä auttaisi tulevaisuudessa käsittelemään eteen tulevia haasteita.

---

<sup>112</sup> Kiviniemi, Kari. 2018. S. 70.

<sup>113</sup> Kiviniemi, Kari. 2018. S. 71.

## 9 POHDINTA

Tutkimuksen aikana tekemiemme havaintojen perusteella esitutkintaa ja onnettomuustutkintaa tekevien tutkijoiden yhteistoiminta sujuu pääosin ongelmitta. Ongelmat ovat liittyneet tässä otannassa samalla tapahtumapaikalla tutkintaa tekevien ja eri organisaatioita edustavien henkilöiden väliseen vuoropuheluun ja siihen, että molemmat tutkintaa tekevät osapuolet ymmärtävät toistensa erilaiset tarpeet tutkintaan liittyen. Kyseiset ongelmat ovat ratkaistavista mielestämme lisäämällä vuoropuhelua tutkintaprosessin kannalta olennaisissa solmukohdissa. Tällaisia olennaisia kohtia on esimerkiksi erityisjärjestelyjä vaativat todistusaineiston taltiointi, tarkempiin tutkimuksiin liittyvät järjestelyt ja niiden toteutus, onnettomuuteen osallisten kuuleminen, mikäli asiassa on syytä epäillä rikosta ja tiedottaminen.

Yhteistoiminnan kannalta on hyvä pitää mielessä, että onnettomuustutkinnan ja esitutkinnan tavoitteet eroavat toisistaan. Näin ollen aina ei ole tarkoituksenmukaista, että onnettomuus- tai turvallisuustutkintaa<sup>114</sup> tehtäisiin esitutkintaviranomaisen mielestä tarpeellisella yhteistoiminnan tasolla. Tämä voi johtua esimerkiksi onnettomuustutkinnan erilaisista tarpeista tutkintaan liittyen. Asiassa tulee huomioida, että onnettomuustutkinnan tulee olla itsenäistä ja riippumatonta, ja että onnettomuustutkinta pyrkii vaikuttamaan turvallisuuden parantumiseen eri keinoin kuin mitä esitutkinnan ja edelleen koko rikosprosessin keinoin on mahdollista saavuttaa.

Poliisin liikenne rikostutkinta pyrkii osaltaan toki myös turvallisuuden lisäämiseen, mutta keinot ovat hyvin erilaisia kuin onnettomuustutkinnan keinoilla saavutettu turvallisuuteen vaikuttava parannus. Näin ollen, vaikka esimerkiksi teknistä tutkimusta ei tapahtumapaikalla tehtäisikään yhteistyössä, on silti huomioitava, että toimintaa on tästä huolimatta sovitettava yhteen ja johdettava.

---

<sup>114</sup> Käsittelemme tässä onnettomuustutkintaa sen laajassa merkityksessä, jolloin tässä työssä tarkoitamme, että se käsittää myös OTKES:n Suomessa suorittamaa turvallisuustutkintaa.

Mielestämme johtamisen ja yhteensovittamisen näkökulma jopa korostuu, mikäli kyseessä on tilanne, jossa yhteistyötä ei ole syytä tehdä esimerkiksi turvallisuustutkinnan riippumattomuuden ja itsenäisyyden varmistamiseksi. Näissä tilanteissa esitutkintaa alkuvaiheessa kentällä käytännössä johtavien tutkijoiden ja tutkinnanjohtajien on oltava tietoisia yhteistoimintaan liittyvistä rajoitteista, jotta esitutkintatoimenpiteet saadaan suoritettua asian mukaisesti ja esitutkinnan edellytykset turvattua.

Toisaalta, koska lainsäädännössä ei ole säädetty esimerkiksi kuulemiseen liittyen mitään kummankaan tutkinnan ensisijaisuudesta, eli että esimerkiksi esitutkintaviranomaisella olisi oikeus kuulla ensin onnettomuuteen osallisia, jolloin molempien tutkintaa tekevien toimijoiden on huolehdittava toiminnassaan, ettei omalla toiminnalla vaaranneta toisen tutkintaa tekevän tahon tutkimuksia. Tämä sama näkökulma on havaittavissa myös esimerkiksi tapahtumapaikalla suoritettaviin näyteltäintöihin liittyen, eli mikäli jollakin esineellä tai näytteenotolla voidaan arvioida olevan toisen tutkintaa tekevän tutkimusten kannalta olennaista merkitystä, tulee tämä ottaa huomioon omassa tutkinnassa.

Poliisin kannalta normaalitilanteessa on yleensä riittävää, kun tutkimuspaikka tai -kohde eristetään vaikkapa PKL 9 luvun 1 §:n 1 mom. mukaisesti, jolloin ulkopuolisilla ei ole sinne mitään asiaa. Onnettomuustutkintaa samalla tapahtumapaikalla tehtäessä, onnettomuustutkijoita ei voida kuitenkaan pitää ulkopuolisina vaan heillä on täysi lakiin perustuva oikeus päästä tapahtumapaikalle tekemään omia tutkimuksiaan. Toisaalta PKL:n edellä mainittu säädös ei erottele henkilöitä sinällään, vaan ymmärtääksemme siinä olennaista on rikoksen selvittämisen turvaamistarkoitus sekä tällä perusteella tehtävä pakkoluonteinen toimenpide. Tällöin mielestämme PKL:n nojalla tehty rajoitus koskisi tietyissä tilanteissa niin poliisin omaa henkilökuntaa tarvittaessa kuin myös paikalla työtään tekeviä onnettomuustutkijoita<sup>115</sup>.

---

<sup>115</sup> Tällainen hypoteettinen tilanne voisi olla mahdollinen esimerkiksi, jos eristetylle alueelle ei ole asiaa muutoin kuin tietyssä suojavarustuksessa.

Tähän sinällään hypoteettiseen ongelmaan olisi mielestämme löydettävissä suhteellisen yksinkertainen eristämisen merkitsemiseen liittyvä ratkaisu, johon voitaisiin hakea toimivia malleja esimerkiksi pelastustoimen vaarallisten aineiden torjuntatehtäviin liittyvistä operaatiomalleista, jolloin puhutaan vaara-alueen sisällä olevasta välittömän vaaran alueesta, joka on merkittävä viranomaisille sallitun alueen sisäpuolelle. Tällä menettelyllä pyritään varmistamaan tapahtumapaikalla toimivien henkilöiden turvallisuus.

Samankaltainen ajattelu ulkoeristyksen sisällä olevien erityiskohteiden merkinnästä voisi tuoda osaltaan selkeyttä esittämäämme hypoteettiseen tilanteeseen. Käytännössä tällaista merkintää voisi käyttää sekä poliisin että onnettomuustutkinnan kannalta olennaisten tutkimuskohteiden suojelemiseksi. Toteutuksen voisi tarvittaessa hoitaa ennako- ja tiedustelutietojen perusteella kuka tahansa ensimmäisenä tilannepaikalla toimivista viranomaisista. Tämä tosin edellyttäisi eri viranomaisten kenttäorganisaatiota johtavien henkilöiden kouluttamista, jotta onnettomuuspaikasta jaettaisiin eri toimijoille riittävästi tietoa jo heti tilanteen alkuvaiheessa päätöksenteon tueksi. Tutkimuksemme kannalta on ikävää, että emme päässeet kartoittamaan toimivia käytäntöjä koko Suomen laajuisesti poliisin osalta, jolloin emme voi ottaa kantaa siihen, että onko edellä kuvatun kaltaista toteutettu käytännössä.

## LÄHTEET

- Alastalo Maria & Åkerman, Maria & Vaittinen, Tiina. 2017. Asiantuntijahaastattelu. Teoksessa Hyvärinen, Matti & Nikander, Pirjo & Ruusuvoori, Johanna (toim.). 2017. Tutkimushaastattelun käsikirja. Vastapaino, Tampere.
- Anttila, Pirkko. 2014: Tutkimisen taito ja tiedon hankinta. Metodix, verkkoaineisto. <https://metodix.fi/2014/05/17/anttila-pirkko-tutkimisen-taito-ja-tiedon-hankinta/> Luettu 04.10.2018.
- Goddard, Chris. & Hansen, Per Bo. 2017: Finding order in chaos: the manual of collision scene evidence. Herning, DanCrash.
- Eskola, Jari & Lähti, Johanna & Vastamäki, Jaana. 2018. Teemahaastattelu: lyhyt selviytymisopas. Teoksessa Valli, Raine. (toim.). 2018. Ikkunoita tutkimusmetodeihin: virikkeitä aloittelevalle tutkijalle 1. PS-Kustannus, Jyväskylä. S. 24-46.
- Eskola, Jari. & Suoranta, Juha. 2003: Johdatus laadulliseen tutkimukseen. Tampere. Vastapaino.
- Helminen, Klaus. ym. 2012a: Esitutkinta ja pakkokeinot. Talentum, Helsinki.
- Helminen, Klaus. ym. 2012b. Poliisilaki. Talentum, Helsinki.
- Hirsjärvi, Sirkka & Hurme, Helena. 2008: Tutkimushaastattelu: teemahaastattelun teoria ja käytäntö. Gaudeamus, Helsinki.
- Heikkinen, Hannu L. T. 2018. Toimintatutkimus: kun käytäntö ja tutkimus kohtaavat. Teoksessa Valli, Raine. (toim.). 2018. Ikkunoita tutkimusmetodeihin: virikkeitä aloittelevalle tutkijalle 1. PS-Kustannus, Jyväskylä. S. 182-194.
- Kiviniemi, Kari. 2018. Laadullinen tutkimus prosessina. Teoksessa Valli, Raine. (toim.). 2018. Ikkunoita tutkimusmetodeihin: virikkeitä aloittelevalle tutkijalle 2. PS-Kustannus, Jyväskylä. S. 62-72
- Lappi-Seppälä, Tapio & Nuutila, Ari-Matti & Ojala, Timo. 2008. RL23: Liikennerikokset. Teoksessa Heinonen, Olavi. (päätoim.). 2008. Rikoslaki. Alma Talent Oy, Helsinki.
- Rivers, Robert W. 2006: Evidence in traffic crash investigation and reconstruction: identification, interpretation, and analysis of evidence, and the traffic crash investigation and reconstruction process. Charles C Thomas Publisher Ltd, Springfield Illinois.
- Tolvanen, Matti. 2018a. Teoksessa Frände, Dan. ym. 2018: Keskeiset rikokset. Keuruu, Edita Publishing Oy.
- Tolvanen, Matti. 2018b: Tieliikenteen käsikirja. Helsinki, Edita.
- Tolvanen, Matti. 1999a: Tieliikennerikokset. Helsinki, Kauppakaari.

Tolvanen, Matti. 1999b: Tieliikenneerikokset ja kriminaalipolitiikka. Helsinki, Kauppakaari.

Van Kirk, Donald J. 2000: Vehicular accident investigation and reconstruction. Boca Raton, CRC Press.

Vilka, Hanna. 2015: Tutki ja kehitä. PS-Kustannus, Jyväskylä.

### *Virallislähteet*

Esitutkintalaki (805/2011)

HE 222/2010 vp.

Laki tie- ja maastoliikenneonnettomuuksien tutkinnasta 1512/2016

Laki viranomaisten toiminnan julkisuudesta 21.5.1999/621

Oikeudenkäymiskaari 4/1734

Poliisin ja Onnettomuustutkintakeskuksen yhteistyö onnettomuustutkinnassa (POL-2016-1606). Kirje 15.02.2016. Poliisihallitus.

Liikenneerikostutkintaohje (POL-2016-9316). Ohje 28.02.2017. Poliisihallitus.

Teknisen rikostutkinnan järjestäminen (POL-2017-14876). Ohje 11.01.2017. Poliisihallitus.

Turvallisuustutkintalaki 525/2011

### *WWW-lähteet*

<https://www.oti.fi/fi/onnettomuustietoinstituutti/liikenneonnettomuuksien-tutkinta> luettu 16.4.2019

<https://www.traficom.fi/sites/default/files/media/file/tietilasto-2017.pdf> . Luettu 16.4.2019

<https://www.traficom.fi/sites/default/files/media/file/tietilasto-2017.pdf> . Luettu 16.4.2019

<https://www.turvallisuustutkinta.fi/fi/index/otkes/organisaatio.html>. Onnettomuustutkintakeskuksen www-sivut. Luettu 4.12.2018.

<https://www.turvallisuustutkinta.fi/fi/index/ajankohtaista/tiedotteet/2018/10/kuopionneljan-matkustajankuolemaan24.8.2018johtaneenlinja-auto-onnettomuudentapahtumienkulkupaasinselvilla.html>. Luettu 7.12.2018.

<https://www.turvallisuustutkinta.fi/fi/index/ajankohtaista/aloitettututkinnattiedotteet/y2018-04linja-auto-onnettomuuskuopiossa24.8.2018.html>. Luettu 9.12.2018



<https://yle.fi/uutiset/3-10465157>. Luettu 9.12.2018

*Henkilölähteet*

Kyyrö, Mika: Poliisiammattikorkeakoulun liikenne rikostutkinnan opettaja, ylikonstaapeli.  
Haastattelu 12.12.2018.

## LIITTEET

Liite 1. LIIKENNERIKOSTUTKINTAOHJE POL-2016-9316

Liite 2. POLIISIN JA ONNETTOMUUSTUTKINTAKESKUKSEN YHTEISTYÖ  
ONNETTOMUUSTUTKINNASSA POL-2016-1606

28.02.2017

POL-2016-9316

Voimassaoloaika

1.4.2017 - 31.3.2022

Säädöspäätös

Laki poliisin hallinnosta (110/1992) 4 §

Muuttaa/Kumoo

2020/2013/4895, 20.12.2013 Liikennerikostutkinta

Kohderyhmät

Poliisi

## Liikennerikostutkintaohje

### Sisällys

1 Ohjeen tarkoitus ja tavoite .....	2
1.1 Tutkinnan perusteet .....	2
2 Toimenpiteet tapahtumapaikalla .....	3
2.1 Paikantaminen .....	3
2.2 Tekninen tutkinta .....	3
2.2.1 Valokuvaus .....	3
2.2.2 Luonnos / Mitat sisältävä luonnos / Mittakaavapiirros .....	4
2.2.3 Ajoneuvojen kunnon tarkastaminen .....	5
2.2.4 Ajoneuvon tallentamat tiedot .....	5
2.3 Kuljettajan ajokunnon tarkastaminen .....	5
2.4 Tietojen kirjaaminen .....	5
2.5 Tutkijalautakunta onnettomuuspaikalla .....	6
2.6 Hinausauton tilaaminen .....	7
2.7 Häiriönhallinta .....	7
3 Hirvieläinonnettomuudet .....	7
4 Ratkaisu .....	8
4.1 Ratkaisun tekeminen tapahtumapaikalla .....	8
4.2 Toimenpiteestä luopuminen ja huomautuksen antaminen .....	9
4.3 Suppea esitutkinta .....	10
4.4 Sakkomenettely .....	10
4.5 Ilmoituksen kirjaaminen .....	11
5 Esitutkinta .....	11
5.1 Tutkinnanjohtajan ja tutkijan tehtävät .....	11
5.2 Ajoneuvon takavarikointi liikennerikoksen johdosta .....	12
5.3 Esitutkinnan päättäminen .....	12

## 1 Ohjeen tarkoitus ja tavoite

Tämän liikennerikostutkintaohjeen tarkoituksena on parantaa liikenneonnettomuuksien tutkinnan laatua. Tavoitteena on myös yhdenmukaistaa poliisin käytäntöjä liikenneonnettomuuksien tutkinnassa erityisesti paikkatutkinnan, onnettomuutta koskevien perustietojen keräämisen, rikosilmoituksen kirjaamisen menettelyyn, rikospaikkapiirtämisen, valokuvaamisen sekä seuraamusjärjestelmän soveltamisen osalta.

Liikennerikostutkinnalla on tärkeä merkitys kansalaisten oikeusturvan, onnettomuuksien korvauskäsittelyn, ennalta estävän liikenneturvallisuustyön sekä useiden yhteistyötahojen kannalta. Poliisin keräämiä onnettomuustietoja käytetään muun muassa liikenneympäristön suunnittelussa, tienkäyttäjää opastettaessa ja koulutettaessa sekä lainsäädännöllisiä tarpeita arvioitaessa. Tiedot saattavat vaikuttaa myös rikoksesta epäillyn ajo-oikeuteen.

Liikennerikosten kirjaaminen Poliisiasiaintietojärjestelmään (PATJA), rikosten esitutkinta, onnettomuuksien tilastointi sekä niistä tehtävät analyysit ovat hyödyksi myös poliisin liikennevalvontaa kohdennettaessa.

Huolellinen ensipartion perustyö liikenneonnettomuuspaikalla säästää työtä esitutkinnan muissa vaiheissa ja on laadukkaan esitutkinnan perusta. Se antaa myös asianosaisille ja yhteistyökumppaneille kuvan poliisin toiminnan tasosta.

### 1.1 Tutkinnan perusteet

Poliisin suorittaman liikennerikostutkinnan peruslähtökohta on poliisilain (872/2011) 1 luvun 1 §, jonka mukaan poliisin tehtävänä on muun muassa rikosten ennalta estäminen, selvittäminen ja syyteharkintaan saattaminen. Tutkinnan toimittamisvelvollisuudesta säädetään esitutkintalain (805/2011) 3 luvun 3 §:ssä ja esitutkinnassa käytettävistä pakkokeinoista säädetään pakkokeinolaissa (806/2011). Poliisin toimintaa koskevat yleiset periaatteet (poliisilaki 1 luvun 2 - 5 §:t), esitutkintalain 4 luvun mukaiset esitutkintaperiaatteet, esitutkintaan osallistuvien oikeudet sekä pakkokeinolain yleiset periaatteet ja pakkokeinot (mm. paikanetsintä, takavarikko, laite-etsintä) koskevat myös liikennerikostutkintaa.

Tieliikennelain (267/1981) 5 § edellyttää moottorikäyttöisen ajoneuvon kuljettajaa noudattamaan olosuhteiden edellyttämää varovaisuutta vaaran ja vahingon välttämiseksi silloin, kun ajoneuvoa kuljetetaan tien ulkopuolella. Poliisin tutkintavelvollisuus ulottuu myös tieliikennelain 2 §:n mukaisen tiemäärityksen ulkopuolella tapahtuneisiin onnettomuuksiin.

Poliisin tulee poliisilain 1 luvun 6 §:n mukaan edistää asianosaisten sovinnollisuutta, mutta asianosaisten sovinto ei kuitenkaan suoraan vaikuta poliisin tutkintavelvollisuuteen, koska liikennerikokset ovat virallisen syyteen alaisia rikoksia.

## 2 Toimenpiteet tapahtumapaikalla

### 2.1 Paikantaminen

Tapahtumapaikan määrittämiseen tulee kiinnittää erityistä huomiota. Onnettomuuspaikan tarkka sijainti on määritettävä GPS:llä tai POKella. Onnettomuuspaikan N- ja E-koordinaatit on merkittävä PATJA-ilmoituksen rikos/tapahtuma (TN) -näytön WGS84 (Euref-Fin) -kenttään. Koordinaatit syötetään WGS84 muodossa asteina, minuutteina ja minuutin tuhannesosina ilman välimerkkejä (esim. N: 6027154 ja E: 02351131) tai koordinaatit haetaan kenttään POKE-kartalta. Koordinaatit tulee merkitä jo ilmoituksen kirjaamisvaiheessa.

Tapahtumapaikka tulee merkitä myös selväkielisesti tien tai kadun nimellä tarkennettuna mahdollisella kiinteistön / talon numerolla tai muulla paikan kiinnittämisen mahdollistavalla tiedolla. Ilmoituksen kirjaamisohjeen mukaisesti tapahtumapaikan ollessa risteys, kirjataan osoite muodossa Kadunnimi x Kadunnimi, esimerkiksi Hämeenkatu x Aleksanterinkatu. Lisämääritteet, kuten merkintä ”risteys”, tulee jättää selostusosaan.

### 2.2 Tekninen tutkinta

#### 2.2.1 Valokuvaus

Valokuvaaminen on tapahtumapaikalla pääsääntöisesti ensimmäinen tekniseen tutkintaan liittyvä toimenpide. Laadukkaista valokuvista voidaan nähdä parhaiten muun muassa onnettomuushetkellä vallinneet keli-, valaistus- ja sääolosuhteet.

Kaikki poliisin tietoon tulleet tapahtumapaikkatutkinnan vaatineet ja esitutkintaan johtavat liikenneonnettomuudet on valokuvattava. Tarvittaessa myös paikalla hoidetuissa ja päätetyissä liikenneonnettomuuksissa on syytä ottaa valokuvia. Valokuvaaminen ei kuitenkaan korvaa piirroksen laatimista.

Tapahtumapaikan valokuvaus muodostuu viidestä osa-alueesta: yleis-, lähestymis-, näkemä-, vaurio- ja onnettomuusjälkikuvauksesta. Kuvauksjärjestyksessä tulee huomioida mahdollisesti nopeasti muuttuvat olosuhteet. Kuvaukset tulee suorittaa tapahtumapaikalla ennen ajoneuvojen siirtämistä.

Kuvaaminen on suoritettava mahdollisuuksien mukaan siltä korkeudelta, jolta kuljettaja on havaintonsa tehnyt. Samoin on meneteltävä mahdollisten todistajien havaintoalueiden suhteen. Valokuvausta voidaan tarpeen vaatiessa täydentää videokuvauksella tai miehittämättömällä ilma-aluksella tehtävällä kuvauksella.

Vaativissa dokumentointitilanteissa tulee hyödyntää poliisilaitosten teknisten rikostutkimuskeskusten osaamista.

## 2.2.2 Luonnos / Mitat sisältävä luonnos / Mittakaavapiirros

### Luonnos

Vähäisissä ja selvissä tapahtumapaikalla huomautuksella tai sakkomenetelyllä hoidettavissa liikenneonnettomuuksissa on tarvittaessa laadittava luonnospiirros.

### Mitat sisältävä luonnos

Kaikista poliisin tietoon tulleista tapahtumapaikkatutkinnan vaatineista ja esitutkintaan johtavista liikenneonnettomuuksista on laadittava mitat sisältävä luonnospiirros.

Tapahtumapaikalla on tehtävä kaikki tarvittavat mittaukset selkälinjamittauksella tai muulla luotettavalla mittausmenetelmällä. Mitat on merkittävä luonnokseen. Luonnoksen on oltava selkeä ja tarkkuudeltaan sellainen, että sen perusteella voidaan tarvittaessa myöhemmin laatia mittakaavapiirros.

Mitat sisältävään luonnokseen kirjattavia tietoja osallisten tietojen lisäksi ovat muun muassa:

- kaikki tapahtumapaikalla todetut jäljet (jarrutus-, luisto-, ja vedätysjäljet toisistaan eroteltuina)
- osallisten kulkusuunnat
- törmäyspiste, mikäli havaittavissa
- mihin osalliset ajoneuvot törmäyksen jälkeen ovat pysähtyneet (myös mahdollinen ilmalennon pituus)
- ajoneuvoista irronneiden osien sijainti
- jalankulkijoiden ja muidenkin osallisten henkilöiden sijainti onnettomuuden jälkeen (esim. ajoneuvoista pudonneet)
- liikennemerkit joilla on merkitystä tapaukseen
- ajoratamerkinnät
- näkemäesteet
- teiden nimet
- todistajien sijainti
- pohjois- ja aurinkonuolet
- luonnoksen laatijan nimi ja päivämäärä

### Mittakaavapiirros

Tapahtumapaikalla laaditusta, mitat sisältävästä luonnospiirroksista, on tehtävä mittakaavapiirros poliisin piirrosohjelmalla (Popi) tai muulla tavalla silloin, kun kyseessä on liikenneonnettomuus, jossa joku on kuollut tai vakavasti loukkaantunut ja tarvittaessa muissakin tapauksissa.

Valmiita karttapohjia käytettäessä on varmistauduttava siitä, että käytettävä karttapohja vastaa todellista tilannetta.

### 2.2.3 Ajoneuvojen kunnan tarkastaminen

Liikenneonnettomuuspaikan teknisessä tutkinnassa on huomioitava myös ajoneuvon teknisen vian ja kunnan mahdollinen vaikutus onnettomuuden syntyyn. Keskeisiä seikkoja ovat ainakin ohjauksen ja jarrujen toiminta, renkaiden kunto, näkyvyys ulos ajoneuvosta sekä kuormaus.

Mikäli ajoneuville on liikenneonnettomuudessa aiheutunut liikenneturvallisuutta vaarantava vaurio, kuten esimerkiksi voimakas ohjauslaitteisiin kohdistunut isku, on siitä poistettava rekisterikilvet ja mahdollinen rekisteröintitodistus ja määrättävä ajoneuvo rekisteröinti- tai valvontakatsastukseen ennen seuraavaa käyttöönottoa.

Tarkemmassa ajoneuvojen teknisessä tutkinnassa tulee tarvittaessa käyttää asiantuntija-apua. Tällaista apua voidaan pyytää esimerkiksi katsastusasemilta tai ajoneuvojen maahantuojilta.

### 2.2.4 Ajoneuvon tallentamat tiedot

Uusimmat ajoneuvot tallentavat monenlaista ajotapahtumaan liittyvää tietoa esimerkiksi auton nopeustietoa ja moottorin kierroslukutietoa. Jälkeenpäin voi olla selvitettävissä myös vaihteiden asento ja kiihdytys- tai hidastusvaihe.

Liikenneonnettomuudessa vaurioituneen auton sisältämien tiedonkeruulaitteiden tutkinta on pakkokeinolain mukaista laite-etsintää ja se edellyttää ensin mahdollisia etsintäpakkokeinoja tai takavarikointia.

## 2.3 Kuljettajan ajokunnan tarkastaminen

Kuljettajan ajokunnan tarkastamiseen kuuluvat päihteiden käytön (alkoholi, lääkkeet, huumeet) selvittämisen lisäksi mahdollinen väsyneenä ajaminen ja ajoterveyden huomioiminen.

Kuljettajan ajoterveyttä arvioitaessa tulee kiinnittää huomiota kuljettajan fyysisten ominaisuuksien arviointiin (esim. ajoneuvosta nouseminen, liikkuminen, reaktiot, näkö). Lisäksi puhuttamisen yhteydessä on syytä kiinnittää huomiota esimerkiksi mahdollisiin sairauksiin, lääkityksiin, ajan- ja paikantajuun, sekä puheen selkeyteen ja johdonmukaisuuteen. Paikkatutkinnassa voi ilmetä myös sellaisia poikkeavia ajovirheitä (esim. väärään suuntaan ajaminen, äkillinen jarruttaminen, eksyminen tutulla alueella), joiden perusteella on syytä epäillä ajoterveyden tasoa.

Eryteisesti vakavissa liikenneonnettomuustapauksissa poliisin tulee suorittaa moottorikäyttöisen ajoneuvon kuljettajalle seulontatestit (alkometri ja sylkitesteri) mahdollisesti nautitun alkoholin tai muun huumaavan aineen toteamiseksi.

## 2.4 Tietojen kirjaaminen

Tietojen keräämiseen ja niiden kirjaamiseen tapahtumapaikalla on kiinnitettävä erityistä huomiota. Oleellisia tietoja ovat henkilö- ja yhteystietojen lisäksi muun muassa tapahtumapaikan tiedot GPS-koordinaatteineen, ku-

vaus tapahtumien kulusta, selvitys aiheutuneista vahingoista ja niiden asianomistajista, asianosaisten ja todistajien kertomukset sekä merkintä asianomistajien suostumuksesta sakkomenettelyyn. Lisäksi asianomistajarikoksen osalta tulee myös selvittää syyttämispyyntö/rangaistusvaatimus.

Tiedot kirjataan erilliselle kenttälomakkeelle tai suoraan poliisin tietojärjestelmään riippumatta siitä, hoidetaanko tehtävä paikalla huomautuksella, sakkomenettelyllä vai laaditaanko asiasta rikosilmoitus.

Tapahtumapaikalla hoidetuissa liikenneonnettomuuksissa voidaan antaa osallisille kenttälomakkeen jäljennös tai tietojärjestelmän tuloste, jolloin heillä on heti käytettävissään onnettomuuteen liittyvät tarpeelliset tiedot. Osallisille annettavaan asiakirjaan merkitään henkilötietojen yhteyteen ai-noastaan syntymäaika.

## 2.5 Tutkijalautakunta onnettomuuspaikalla

Poliisin ja tutkijalautakunnan onnettomuuspaikalla tekemä yhteistyö perustuu tie- ja maastoliikenneonnettomuuksien tutkinnasta annettuun lakiin.

Liikennevakuutuskeskus toimittaa poliisille vuosittain liikenneonnettomuuksien tutkinnan toimintasuunnitelman, jonka mukaisesti tehdään ilmoitus tutkijalautakunnalle tutkinnan piiriin kuuluvista liikenneonnettomuuksista heti niiden tapahduttua.

Poliisin ja tutkijalautakunnan tavoitteet eroavat toisistaan. Poliisi suorittaa tutkintaa syyteharkintaa varten. Tutkijalautakunnan tavoitteena on onnettomuuden syiden selvittäminen ja vastaavien onnettomuuksien ennalta estäminen. Tässä tarkoituksessa se selvittää onnettomuuden kulun, riskitekijät, seuraukset ja olosuhteet, jotka ovat vaikuttaneet onnettomuuden syntymiseen. Tutkijalautakunta ei selvitä syyllisyyskysymystä tai korvausasioita.

Kuolemaan johtaneiden ja muidenkin tutkijalautakunnan tutkittaviksi tulevien liikenneonnettomuuksien tapahtumapaikalle saavuttaessa on sovittava yhteistyöstä ja työnjaosta poliisin ja tutkijalautakunnan jäsenten kesken. Tärkeintä on varmistaa se, että kaikki tarvittavat toimenpiteet tulevat suoritetuiksi.

On tarkoituksenmukaista, että poliisi ja tutkijalautakunta vertaavat jo paikalla tekemiään havaintoja ja johtopäätöksiä sekä sopivat mahdollisesti tarvittavien lisäselvitysten teettämisestä. On kuitenkin huomattava, että poliisin ja tutkijalautakunnan tiedonsaantioikeudet ja vaitiolo-oikeutta tai -velvollisuutta koskevat säännökset voivat poiketa toisistaan. Rikosprosessissa on myös tapauskohtaisia hyödyntämiskieltoja. Tutkinnassa on kiinnitettävä huomiota siihen, että tutkijalautakunnan toimivaltuuksillaan tai muutoin haltuunsa saama ajopiirturin tai navigaattorin sisältämä sekä muu ajoneuvodata tai muut rikosasiassa mahdollisesti tarpeelliset todisteet hankitaan poliisin haltuun esitutkinta- ja pakkokeinolain mukaisin menettelyin.



Tämä on otettava esitutkinnassa huomioon, kun sovitaan yhteistyöstä ja erilaisten lisäselvitysten teettämisestä tutkijalautakunnan kanssa.

Poliisi voi onnettomuuspaikalla tutkijalautakunnan kanssa samanaikaisesti tehtävässä tutkinnassa pyytää asiantuntija-apua lautakunnan jäseneltä, mikäli tällä on erityisosaamista esimerkiksi onnettomuusajoneuvon tai liikenneympäristön tarkastamisessa. Lautakunnan jäsen ei kuitenkaan voi antaa varsinaista asiantuntijalausuntoa liittyen lautakunnan tutkittavana olevaan onnettomuuteen.

## 2.6 Hinausauton tilaaminen

Lähtökohtaisesti tapahtumapaikalla oleva ajoneuvon kuljettaja tilaa vaurioituneen ajoneuvon hinauksen, jotta hinauksen maksajasta ei synny epäselvyyttä.

Jos ajoneuvon kuljettaja ei ole paikalla, tai muuten ei kykene suorittamaan tilausta, voi myös poliisi suorittaa hinausautotilauksen. Näissä asiakkaan lukuun tehtävissä tilauksissa hinausautoyrittäjiä on kohdeltava tasapuolisesti. Hinauksen suorittajalle on ilmoitettava kenen lukuun hinaus on tilattu. Rikosilmoitukseen kirjataan hinausyrittäjän nimi ja paikka jonne ajoneuvo on sovittu siirrettäväksi.

## 2.7 Häiriöhallinta

Liikenteen sujuvuuteen vaikuttavista tieliikenneonnettomuuksista tulee tehdä ilmoitus Liikenneviraston Tieliikennekeskukselle viranomaisnumeroon. Tienpitäjälle tulee tehdä ilmoitus myös tielle ja sen suojalaitteille sekä liikenteenohjauslaitteille tulleista vaurioista. Nämä vauriot tulee kirjata myös rikosilmoitukseen. Asian hoitaminen sakkomenettelyssä ei ole mahdollista ennen asianomistajan (tienpitäjän) kuulemista.

## 3 Hirvieläinonnettomuudet

Mikäli tieliikenteessä tapahtuneen hirvieläinonnettomuuden osapuolena on **peura tai kauris**, tapahtumapaikalle ei lähtökohtaisesti tarvitse mennä seuraavissa tilanteissa:

Jos onnettomuudessa:

- ei ole syntynyt henkilövahinkoja.
- lisävaaran estäminen tai liikenteen ohjaaminen ei edellytä poliisin paikalle menoa.
- ajoneuvon omistussuhteet ovat selvät ja tilanne muutoinkin sen kaltainen, että asianomistajan oikeuksien turvaaminen ei edellytä poliisitutkintaa.
- onnettomuuteen ei epäillä liittyvän rattijuopumusta tai muuta rikosta.
- onnettomuudesta ei ole aiheutunut aineellista vahinkoa kolmannelle taholle (tienpitäjä, kunta, sähköyhtiö, rakennukset, jne.), jonka perustuslaillisten oikeuksien turvaaminen edellyttää poliisia paikalle selvittämään ja toteamaan olosuhteet.

- eivätkä olosuhteet muutoinkaan edellytä poliisin käymistä tapahtumapaikalla.

Mikäli onnettomuudessa osallisena ollut peura tai kauris on jäänyt loukkaantuneena tapahtumapaikalle, eikä sitä kyetä asiallisesti lopettamaan tapahtumapaikalla olevien henkilöiden toimesta ilman viivytystä, on poliisin mentävä tapahtumapaikalle tai muutoin huolehdittava loukkaantuneen eläimen lopettamisesta. Muutoinkin poliisin on huolehdittava siitä, että tapahtumaan liittyvät eläinsuojelulliset näkökohdat hoidetaan riittävällä ammattitaidolla, jottei loukkaantunut eläin joudu turhaan kärsimään.

Mikäli poliisin paikalle menon tarvetta ei ole, tulee poliisin olla yhteydessä ilmoittajaan ja selvittää tapahtumaan liittyvät tiedot mahdollisimman hyvin. Poliisin tulee kirjata tiedot asiaa koskevaan **tehtävailmoitukseen**. Tehtävailmoitukseen on myös kirjattava sana VALKOHÄNTÄPEURA, METSÄPEURA, KUUSIPEURA tai KAURIS sen mukaan, mikä eläin on kyseessä. ELS:iin kirjaus tehdään Tehtävälokin merkintänä ja POKE:lta kirjaus tehdään POKE:n tehtävän Lokimerkintänä. Tällä tavoin sanat ovat molemmissa järjestelmissä samoissa paikoissa, riippumatta siitä kumpaan järjestelmään (ELS / POKE) kirjaus on tehty.

Hirvieläinonnettomuuksissa, joissa osapuolena on **hirvi**, henkilövahingon vaara on suurempi ja ruhon taloudellinen arvo merkittävämpi. Näistä syistä poliisin pääsääntöisesti tulee mennä tapahtumapaikalle ja asiasta tulee kirjata sekalaisilmoitus tieliikenneolosuhdetietoineen. Tapahtumapaikalle voidaan hirvikolareissa jättää menemättä ja tehtävä hoitaa esimerkiksi puhe-limitse vain, jos tehtävä ei ole poliisin tapahtumahetken resurssi- ja tehtävätilanteen takia muutoin hoidettavissa.

Poliisin tulee ilmoittaa tapahtuneesta hirvieläinonnettomuudesta ja mahdollisimman tarkasta tapahtumapaikasta viipymättä suurriistavirka-apu (SRVA) yhdyshenkilöille. SRVA huolehtii eläimen ruhon viemisestä pois tapahtumapaikalta tai loukkaantuneen eläimen jäljestämisestä ja lopettamisesta.

Poliisilaitosten tulee säännöllisesti kerätä tiedot peura- ja kauriseläinonnettomuuksista tehtävailmoitusjärjestelmästä ja toimittaa tiedot tienpitäjälle kerran vuodessa tai tarvittaessa useamminkin. Muutoinkin poliisilaitosten tulee seurata em. liikenneonnettomuuksien alueellista ja määrällistä kehitystä.

## 4 Ratkaisu

### 4.1 Ratkaisun tekeminen tapahtumapaikalla

Päätettäessä seuraamuksen antamisesta tapahtumapaikalla on huomiota kiinnitettävä siihen, että päätöksen perusteeksi merkitään sekä rikotut lainkohdat että rangaistussäännökset. Huomiota on kiinnitettävä myös perustelujen ymmärrettävyyteen ja selkeyteen.

Kuvattaessa teko, tulisi kiinnittää huomiota siihen, että henkilön säännösten vastainen menettely tulee kuvatuksi suhteessa lain säännöksiin ja rikostunnusmerkistöihin. Riittävää ei ole kuvata yleisluonteisesti tapahtumien

kulkua. Olennaista on, että päätöksestä käy selvästi ilmi henkilön yhteys tapahtumien kulkuun ja se miksi hänen menettelynsä siinä on ollut säännösten vastaista.

Käytettävän seuraamuksen tulee olla sopusoinnussa liikennevalvonnassa käytettävän seuraamusjärjestelmän kanssa. Lähtökohtaisesti liikennesääntöjen vastainen toiminta tai laiminlyönti on aina omiaan aiheuttamaan jonkinlaisen vaaran asteen liikenneturvallisuudelle, ja on sellaisenaan rangaittavaa.

#### 4.2 Toimenpiteestä luopuminen ja huomautuksen antaminen

Tieliikennelain 104 §:n perusteella huomautus voidaan antaa ainoastaan tieliikennelain 103 §:ssä tarkoitetusta teosta (liikenne rikkomus).

Tieliikennelain 103 §:n mukaisesta teosta on kyse silloin, kun tieliikennelakia tai sen nojalla annettuja säännöksiä tai määräyksiä on rikottu tavalla, joka on ollut omiaan aiheuttamaan ainoastaan vähäisen vaaran. Mikäli liikenne rikkomus on yksittäistapauksessa olosuhteet huomioon ottaen ollut vähäinen, toimenpiteestä voidaan luopua tieliikennelain 104 §:n perusteella ja antaa rikkomukseen syyllistyneelle huomautus.

Mikäli tieliikennelakia on rikottu tavalla, joka on ollut omiaan aiheuttamaan vähäistä vakavamman vaaran, kysymys on liikenneturvallisuuden vaarantamisesta (RL 23 luku 1 §).

Jos liikenneturvallisuuden vaarantaminen on yksittäistapauksessa kokonaisuudessaan ilmeisen vähäinen, voidaan toimenpiteestä luopua esitutkintalain 3 luvun 9 §:n 1 momentin nojalla. Silloin kun esitutkinta jätetään esitutkintalain 3 luvun 9 §:n nojalla toimittamatta tai jo aloitettu esitutkinta lopetetaan, voi poliisimies antaa epäiltyä olleelle suullisen tai kirjallisen huomautuksen esitutkintalain 10 luvun 3 §:n nojalla.

Asianosaisten sovinto ei pelkästään voi olla huomautuksen antamisen perusteena.

Vähäisyyden arvioinnissa tulee ottaa huomioon tilanteeseen yksittäistapauksessa mahdollisesti liittyvät olosuhteet, kuten:

- sää-, keli-, valaistus- ja liikenneolosuhteet
- mahdollinen liikennejärjestelyjen epäselvyys
- säännösten muuttuminen
- ulkomaalaisuus

Esimerkiksi liukas keli yksittäisenä tekijänä ei voi kuitenkaan olla riittävä syy huomautusmenettelyn soveltamiselle. Vallitsevat liikenneolosuhteet määräävät vaadittavan huolellisuuden tason. Sen sijaan vähäisiksi voitaisiin arvioida esimerkiksi seuraavanlaiset onnettomuustapahtumat:

- pysäköintialueella hiljaisella ajonopeudella pysäköintiruudusta lähdetäessä tapahtunut lievä vahinko
- ennalta-arvaamaton muutos sää-, keli- ja/tai liikenneolosuhteissa.

Annettaessa liikenneonnettomuuteen syylliselle huomautus tapahtumapaikalla käytetään siihen kenttälomaketta. Päätös on perusteltava riittävän

laajasti ja selkeästi. Lomakkeeseen tulee merkitä myös ne lainkohdat, joihin ratkaisu perustuu. Samalla huomautuksen saajalle tulee ilmoittaa, ettei asian johdosta ryhdytä muihin toimenpiteisiin.

#### 4.3 Suppea esitutkinta

Yksinkertaisissa ja selvissä asioissa voidaan toimittaa esitutkintalain 11 luvun 2 §:n mukainen suppea esitutkinta, mikäli kyseessä on teko josta ei ole yleisen rangaistuskäytännön mukaisesti odotettavissa ankarampaa rangaistusta kuin sakkoa (ETL 3:14 §).

Suppeassa esitutkinnassa ei ole tutkinnanjohtajaa. Kuulustelukertomukseen merkitään vain kuulusteltavan lausuman pääsisältö, joka voidaan kirjata kuulustelupöytäkirjan sijasta muuhunkin asiakirjaan. Suppeassa esitutkinnassa on ilmoitettava epäillyn oikeuksista muun muassa avustajan käyttämisestä ja oikeudesta vaieta ja olla muutoinkin myötävaikuttamatta rikoksensa selvittämiseen.

Asianosaisten ristiriitaiset näkemykset eivät sinänsä estä suppean esitutkinnan käyttöä, mikäli tapaus muutoin on oikeudellisesti selvä, eikä siihen liity ongelmallisia tulkintakysymyksiä. Mikäli epäilty kiistää syyllisyytensä, on tuolloin kuitenkin kiinnitettävä huomiota kiistämisen perusteisiin ja siihen, aiheuttaako se täydentäviä tutkintatoimenpiteitä.

Suppea esitutkinta ei yleensä tule kysymykseen, jos sinänsä rikosoikeudellisesti vähäisestä rikoksesta tai rikkomuksesta näyttäisi seuraavan suurehko vahingonkorvausvelvollisuus tai menettämisseuraamus. Huomiota on myös kiinnitettävä mahdollisiin hallinnollisiin seuraamuksiin. Esimerkiksi poliisin tai muun viranomaisen myöntämän luvan epääminen saattaa tulla joissain tapauksissa kyseeseen. Tämänlaatuisen hallintopäätöksen perusteiden selvittämisen takia asiassa ei yleensä voida suorittaa suppeaa esitutkintaa.

#### 4.4 Sakkomenettely

Sakkomenettelystä säädetään laissa sakon ja rikesakon määräämisestä (754/2010). Menettely on ohjeistettu Poliisihallituksen julkaisussa "Sakkokäsikirja".

Asian käsitteleminen sakkomenettelyssä edellyttää epäillyn suostumusta, mikä tarkoittaa, että epäillyn tulee tunnustaa teko ja hyväksyä siitä määrättävä seuraamus. Lisäksi epäillyn tulee suostua asian käsittelemiseen sakkomenettelyssä ja luopua oikeudestaan suulliseen käsittelyyn. Asian käsitteleminen sakkomenettelyssä edellyttää myös asianomistajan suostumuksen. Jos kysymyksessä on asianomistajarikos, edellyttää asian käsitteleminen rikosprosessissa myös asianomistajan syyttämispyyntöä.

Yksinkertainen ja selvä liikennesäännön rikkominen, josta ei ole säädetty ankarampaa rangaistusta kuin sakko tai enintään kuusi kuukautta vankeutta, tulee lähtökohtaisesti käsitellä sakkomenettelyssä.

Esimerkkeinä sakkomenettelyssä käsiteltävistä liikenneonnettomuuksista voidaan mainita:

- väistämismääräysten noudattamatta jättäminen (väistämismääräyksen riksestä, pakollinen pysäyttäminen, tieliikennelain 14 §:n vastainen toiminta).
- peräänajo, jossa on ollut riittämätön etäisyys edellä ajaneeseen
- kaistanvaihto

Käsiteltäessä asia sakkomenettelyssä tulee myös tieliikenneolosuhdetiedot kirjata asianomaiseen tietojärjestelmään.

#### 4.5 Ilmoituksen kirjaaminen

Rikoksesta tehdyn ilmoituksen kirjaamisesta säädetään esitutkintalain 3 luvun 1 §:ssä. Poliisihallitus on antanut ohjeen tietojen kirjaamisesta Poliisi-asiaintietojärjestelmään (PATJA). Yhteystietojen kirjaamisen ja käsittelyn osalta on lisäksi voimassa, mitä Poliisihallituksen ohjeessa esitutkintapöytäkirjan laadinnasta liitteineen (POL-2016-8514, 16.6.2016) on todettu.

Ilmoitukseen tulee merkitä luotettava tieto loukkaantumisesta asianomaiseen PATJA -järjestelmän kenttään. Loukkaantuneet ja kuolleet kirjataan ilmoitukseen Tilastokeskuksen luokitusten ja määritelmien mukaisesti.

**Loukkaantuneeksi** katsotaan osallinen jonka vamma on vaatinut hoitoa tai tarkkailua sairaalassa tai hoitoa kotona (sairausloma vähintään yksi päivä), tai mikäli kyseessä on ollut tikkejä vaatinut haava, ruhjevamma, jäsenen sijoiltaanmeno, hammasvaurio, aivotärähdys jne. Mustelmia, naarmuja tai pieniä haavoja saanut osallista ei katsota loukkaantuneeksi. Loukkaantumistiedot on aina päivitettävä järjestelmään tutkinnan päättämisen yhteydessä.

Liikenneonnettomuudessa **kuolleeksi** katsotaan osallinen, joka on kuollut onnettomuuden seurauksena 30 vuorokauden kuluessa onnettomuuden tapahtumisesta. Sairaskohtauksen seurauksena liikenteessä kuollutta ei kirjata liikennekuolemaksi. Kuolemaan johtaneista liikenneonnettomuuksista tehdään erillinen kuoleman syyn selvittäminen, jonka kirjaamisesta on annettu erillinen ohje.

Tapahtumaselostuksessa on selkeästi erotettava toisistaan se, kenen tietoihin ja havaintoihin mikin asia perustuu, mistä havainnot on tehty ja milloin.

### 5 Esitutkinta

#### 5.1 Tutkinnanjohtajan ja tutkijan tehtävät

Tutkijan tulee tutustua rikoksen tunnusmerkistötekijöihin sekä arvioida tutkinnan laajuus yhdessä tutkinnanjohtajan kanssa. Päätöstä tehtäessä on huomioitava mahdollisuus esitutkinnan rajoittamiseen, huomautuksen, sakkomenettelyn tai suppean esitutkinnan käyttämiseen vaihtoehtona esitutkinnalle. Tutkinnanjohtaja tekee menettelytavasta päätöksen. Tutkinnanjohtajan tulee lisäksi arvioida, onko kysymys ETL 5:1 mukaisesta syyttäjälle ilmoitettavasta asiasta osana poliisi - syyttäjyhteistyötä.

Sakkomenettelyssä käsiteltävissä asioissa tutkijan tulisi harkitessaan kuulustelujärjestystä suorittaa ensimmäiseksi asianomistaja- ja todistajakuulustelut. Rikoksesta epäillyn kuulusteleminen viimeisenä mahdollistaa sen, että samalla käyntikerralla voidaan antaa tiedoksi seuraamus mikäli edellytykset sen antamiseen muutoin täyttyvät.

## 5.2 Ajoneuvon takavarikointi liikennerikoksen johdosta

Tutkinnanjohtajan tulee ottaa ajoneuvon takavarikoiminen harkittavaksi toistuvissa rattijuopumuksissa. Tarpeen on keskustella syyttäjän kanssa siitä, onko esitutkintayhteistyössä arvioitava menettämisseuraamuksen vaatimista yleisen edun vuoksi. Syyttäjään tulee olla yhteydessä, mikäli henkilöllä on vähintään kolme rattijuopumusta kahden vuoden aikana, ellei yksittäistapauksesta muuta ilmene. Esimerkiksi jo kahden lähellä toisiaan olevan rattijuopumuksen vuoksi menettämisen vaatiminen voisi tulla kyseeseen. Lisäksi on huomattava, että silloin kun ajoneuvon omistaa muu kuin rattijuopumuksesta epäilty, ajoneuvon asemasta voidaan tuomita sen arvo kokonaan tai osaksi menetetyksi.

Ajo-oikeudetta ajojen lukumäärä vaikuttaa myös edellä mainittujen menettämisseuraamusten harkintaan. Ajoneuvon takavarikoiminen on mahdollista myös pelkästään ajo-oikeudetta ajojen perusteella, silloin kun tekoja on useita vuoden sisällä.

## 5.3 Esitutkinnan päättäminen

Rikosilmoitustiedot, muun muassa tieliikenteen olosuhteet -näytön kentät ja osallistiedot, on aina tarkastettava ja päivitettävä ennen tutkinnan päättämistä ja päätöstietojen kirjaamista Poliisiasiajn tietojärjestelmään.

Huomiota on kiinnitettävä asianosaisten vaatimusten kirjaamiseen sekä muiden kuin salassa pidettävien henkilö- ja yhteystietojen täydellisyyteen ja oikeellisuuteen. Tutkinnanjohtaja vastaa asiakirjakokonaisuuden laadusta. Hänellä on velvollisuus valvoa, että esitutkinta tulee suoritettua oikein.

Poliisiylijohtaja

Seppo Kolehmainen

Poliisijohtaja

Timo Saarinen

Asiakirja on sähköisesti allekirjoitettu asianhallintajärjestelmässä. Poliisi 28.02.2017 klo 12:51. Allekirjoituksen oikeellisuuden voi todentaa kirjaimista.

Jakelu

Poliisilaitokset  
Poliisin valtakunnalliset yksiköt

Tiedoksi

Poliisihallituksen yksiköt

Sisäministeriön poliisiosasto  
Valtakunnansyyttäjänvirasto

15.02.2016

POL-2016-1606

Poliisilaitokset  
 Keskusrikospoliisi  
 Poliisiammattikorkeakoulu

## Poliisin ja Onnettomuustutkintakeskuksen yhteistyö onnettomuustutkinnassa

### Onnettomuustutkintakeskuksen tehtävä

Onnettomuustutkintakeskuksen tehtävänä on tutkia eri aloilla sattuneet vakavat onnettomuudet ja niiden vaaratilanteet. Tutkintahaaroja on viisi: ilma- luonnettomuudet, vesiliikenneonnettomuudet, raideliikenneonnettomuudet ja muut onnettomuudet sekä poikkeukselliset tapahtumat. Onnettomuustutkintakeskus päättää kaikkien onnettomuuksien tutkinnasta, myös suuronnettomuuksien osalta. Poikkeuksellisten tapahtumien tutkinnasta päättää valtioneuvosto. Onnettomuustutkintakeskuksen toimintaa säätelee turvallisuustutkintalaki (525/2011).

Onnettomuustutkintakeskus tekee turvallisuustutkintaa. Turvallisuustutkinnassa selvitetään onnettomuuden kulku, syyt ja seuraukset sekä pelastustoimet ja viranomaisten toiminta. Turvallisuustutkintaa ei tehdä oikeudellisen vastuun kohdentamiseksi. Turvallisuustutkintaa tehdään yksinomaan turvallisuuden parantamiseksi eikä tutkinnassa oteta kantaa syyllisyys- ja vastuukysymyksiin eikä vahingonkorvausvelvollisuuteen.

### Yhteistyö onnettomuustutkinnassa

Useimpiin onnettomuustilanteisiin liittyy myös poliisilla tutkintavelvoite joko esitutkintalain mukaisena rikoksen esitutkintana tai poliisilain mukaisena poliisitutkintana, esimerkiksi kuolemansyyntutkintana. Turvallisuustutkintalain mukaan turvallisuustutkinnassa tutkintatoimia voidaan tehdä yhteistoinnassa samassa asiassa esitutkintaa tai kuolemansyyntutkintaa tekevän viranomaisen kanssa siinä laajuudessa kuin Onnettomuustutkintakeskus katsoo yhteistoinnin olevan tarkoituksenmukaista turvallisuustutkinnan kannalta.

Poliisiin tulee huomioida, että ohjaus- ja päätösvalta yhteistyöstä ovat nimellisesti Onnettomuustutkintakeskuksella ja mikäli tutkintatoimia ei voida tehdä yhteistyönä, on poliisin tehtävä omaa tutkintaansa koskevat tutkintatoimet itsenäisesti. Keskeinen tutkintatoimien yhteistyötä rajoittava tekijä on turvallisuustutkintaa koskeva todistamiskielto.

Poliisilla on lisäksi velvollisuus antaa virka-apua Onnettomuustutkintakeskukselle turvallisuustutkinnassa ja sen turvaamisessa. Edelleen poliisi on velvollinen antamaan turvallisuustutkintaa tekeväälle salassapitosäännösten



estämättä maksutta tarpeelliset tiedot asiaa koskevan poliisi- ja esitutkin-  
nan aineistosta ja kuolemansyynselvityksestä.

Yhteistyöhön poliisin ja Onnettomuustutkintakeskuksen välillä ollaan mo-  
lemmin puolin lähtökohtaisesti tyytyväisiä. Virka-avun antamisessa turvalli-  
suustutkintaan ja sen turvaamiseen, sekä tietojen antamisessa turvallisuus-  
tutkintaan ei ole juurikaan isoja haasteita.

Sen sijaan taktisessa tutkinnassa tulee toisinaan esiin pulmia, jotka johtu-  
vat useimmiten poliisin virheellisistä odotuksista liittyen turvallisuustutkin-  
nan tulosten hyödyntämiseen poliisin tutkinnassa. Turvallisuustutkinnan  
tarkoituksesta johtuen, on turvallisuustutkinnalle säädetty todistamiskiellot,  
jotka käytännössä useimmiten estävät turvallisuustutkinnassa saatujen tie-  
tojen hyödyntämisen poliisin tutkinnassa.

### **Turvallisuustutkinnan todistamiskiellot**

Onnettomuustutkintakeskuksen virkamiehen, tutkintaryhmän jäsenen ja  
muun turvallisuustutkintaan osallistuvan velvollisuudesta kieltäytyä todis-  
tamasta säädetään oikeudenkäymiskaaren 17 luvun 12 §:n 5 momentissa.  
Sen mukaan turvallisuustutkintalaissa (525/2011) tarkoitettu Onnettomuus-  
tutkintakeskuksen virkamies, tutkintaryhmän jäsen tai muu turvallisuustut-  
kintaan osallistuva ei saa todistaa siitä, mitä hän on tehtävässään saanut  
tietää onnettomuudesta. Tuomioistuin voi kuitenkin velvoittaa edellä tarkoi-  
tetun henkilön todistamaan, jos erittäin tärkeät syyt ottaen huomioon asian  
laatu, todisteen merkitys asian ratkaisemisen kannalta ja seuraukset sen  
esittämisestä sekä muut olosuhteet sitä vaativat.

### **Poliisin oikeus saada tietoja turvallisuustutkinnasta**

Poliisilla on rajallisesti mahdollista saada tietoja turvallisuustutkinnasta.  
Onnettomuustutkintakeskus voi luovuttaa turvallisuustutkinnassa saatuja  
tietoja salassapitosäännösten estämättä esitutkinta- ja syyttäviviranomai-  
selle vain, jos tieto on välttämätön sellaisen rikoksen selvittämiseksi, josta  
laissa säädetty ankarin rangaistus on vähintään kaksi vuotta vankeutta.

Keskus ei kuitenkaan saa luovuttaa esitutkinta- ja syyttäviviranomaiselle  
turvallisuustutkintalain 21 §:ssä tarkoitettua tietoa<sup>1</sup> eikä tietoa, joka on  
olennaisin osin saatu henkilöltä, joka on esitutkinnassa tai oikeudenkäyn-  
nissä todistajana velvollinen tai oikeutettu kieltäytymään todistamasta siitä  
seikasta, jollei kieltäytymään oikeutettu anna luovuttamiseen suostumus-  
taan.

### **Tutkinnan suunnittelu**

Poliisihallitus korostaa, että pääosa tutkinnan haasteista on vältettävissä  
mahdollisimman aikaisessa vaiheessa käytävällä keskustelulla ja suunnit-  
telulla siitä mitä eri tutkintatoimia osapuolet tekevät, mitä tutkintatoimia voi-

---

<sup>1</sup> Sähköisen viestinnän tietosuojalaissa (516/2004) tarkoitettua teleyritykseltä saadut sellaisen liittymän tai päätelait-  
teen tunnistamistiedot ja paikkatiedot, jonka voidaan perustellusti arvioida olleen tutkinnan kohteena olevalla onnet-  
tomuuspaikalla, sekä tiedot liittymän tilaajasta, käyttäjästä ja asennusosoitteesta siten kuin viestintämarkkinalain  
(393/2003) 97 ja 98 §:ssä säädetään.

daan ja on tarkoituksenmukaista tehdä yhdessä ja mitä tietoa voidaan hyödyntää puolin ja toisin.

Poliisijohtajan sijainen  
Poliisiylitarkastaja

Heikki Lausmaa

Poliisitarkastaja

Antti Leppilähti

Asiakirja on sähköisesti allekirjoitettu Aspo-asianhallintajärjestelmässä. Poliisihallitus 15.02.2016 klo 15.55. Allekirjoituksen oikeellisuuden voi todentaa kirjaamosta.

Tiedoksi

Poliisijohtaja Timo Saarinen  
Onnettomuustutkintakeskus  
Sinetti / rikostorjunnan ohjaavat kirjeet