

POLIISIA PAKENEVIEN AJONEUVOJEN SEURAAMINEN
SUOMESSA 2007

Heikki Koskimaa

Poliisiammattikorkeakoulu
Tampere, 2008

Koskimaa Heikki
Poliisia pakenevien ajoneuvojen seuraaminen Suomessa 2007

Poliisiammattikorkeakoulun raportteja 74/2008
ISBN 978-951-815-156-5
ISSN 1797-5743

Tiivistelmä

Tutkielmassa tutkitaan poliisin suorittamia pakenevien ajoneuvojen seuraamisia Suomessa vuonna 2007. Tässä tutkimuksessa pakenemisella tarkoitetaan sellaista moottorikäyttöisen ajoneuvon kuljettamista, jonka tarkoituksena on ollut rikosoikeudellisesti moitittava poliisin pysäytyksen välttäminen ja karkuun pääseminen. Poliisin toimintaa näissä tilanteissa kuvataan käsitteellä ”poliisia pakenevien ajoneuvojen seuraaminen”.

Tutkielman tarkoituksena on selvittää missä ja milloin takaa-ajaja on tapahtunut vuonna 2007. Seuraavan tutkimuskokonaisuuden muodostaa sen selvittäminen, ketkä yrittävät pakkoon. Tutkimuksessa tarkastellaan pakkoon yrittäneiden ikäjakaumia, sukupuolta ja kansallisuutta sekä pakenijoiden taipumuksia pakenemiseen eli uusiutumista. Tutkimuksessa tarkastellaan myös mihin rikoksiin pakenevat syyllistyvät paon aikana sekä millaisia onnettomuuksia ja vahinkoja takaa-ajojen seurauksena syntyy. Tarkastelun kohteena on lisäksi poliisin toiminta lähtötilanteissa sekä takaa-ajojen aikana. Tähän liittyvät mm. poliisin käyttämät pakkopysäytyskeinot.

Tutkimusta varten poliisin rikosilmoitusjärjestelmästä on kerätty yhden vuoden ajalta sellaiset rikosilmoitukset, jotka sisältävät poliisin suorittamaa takaa-ajoa tai pakenevan ajoneuvon seuraamista. Tässä tutkimuksessa havaittuja ilmiöitä verrataan monilta osin aiempien tutkimusten tuloksiin. Tutkimuksen yhteydessä pohditaan viranomaisten mahdollisuuksia ehkäistä vaaraa aiheuttavia pakenemisyrityksiä. Aiheeseen liittyen käsitellään joitakin juridisia kysymyksiä.

Vuonna 2007 eniten pakenemisia tapahtui Uudellamaalla. Suurin osa tapahtumista ajoittui kesäkuukausien viikonloppuiltoihin ja -öihin. Yli puolet paenneista kuljettajista kuului ikäryhmään 15 - 24 vuotta. Kaikissa ikäryhmissä suurin osa paenneista kuljettajista oli yksin henkilöautolla liikkuneita suomalaisia miehiä. Enemmistö kiinnijääneistä kuljettajista ajoi päihtyneenä. Yleisin pakenemisiin johtanut lähtötilanne oli liikennerikos. Pakenevien ajoneuvojen kuljettajat syyllistyivät seuraamisen aikana useimmin törkeään liikenneturvallisuuden vaarantamiseen, liikennerikkomukseen, kulkuneuvon kuljettamiseen oikeudetta, rattijuopumusrikokseen sekä poliisimiehen antaman pysähtymismerkin noudattamatta jättämiseen, joka voi olla joko törkeää liikenneturvallisuuden vaarantamista, liikenneturvallisuuden vaarantamista tai liikennerikkomusta tapauksesta riippuen. Pakkopysäytyskeinoja käytettiin hieman yli 10 prosentissa tapauksista. Useimmin seuraamisesta luovuttiin silloin, kun paennut oli liikkeellä moottoripyörällä tai mopolla. Seuraamisissa loukkaantui useimmin pakeneva itse ja harvimmoin poliisi.

Asiasanat:

pakeneminen, takaa-ajo, seuraaminen, liikenteen vaarantaminen, toimivalta, poliisi

Sisällysluettelo

<i>Tiivistelmä</i>	3
<i>Sisällysluettelo</i>	4
<i>Kuviot</i>	7
<i>Taulukot</i>	7
1 JOHDANTO	8
2 TUTKIMUKSEN LÄHTÖKOHDAT	9
2.1 Tutkimuksen tarkoitus.....	9
2.2 Tutkimusmenetelmä.....	9
2.3 Lähdeaineisto	10
2.3.1 Aineistoon valikoituneet tapaukset.....	10
2.4 Puuttuvien tapausten vaikutuksista tutkimustuloksiin	11
3 KÄSITTEIDEN MÄÄRITTELYÄ	13
3.1 Pakeneminen.....	13
3.2 Pakeneminen rikosoikeudellisesti.....	13
3.3 Liikkumisen vapaus perusoikeutena	14
3.4 Hyväksyttävä pysäytetyksi tulemisen välttäminen	15
4 POLIISIMIEHEN ANTAMAN PYSÄHTYMISMERKIN NOUDATTAMATTA JÄTTÄMISESTÄ	16
4.1 Poliisin antamat pysäytysmerkit	16
4.2 Poliisimiehen antaman pysähtymismerkkin noudattamatta jättäminen liikenne rikkomuksena.....	17
4.3 Poliisimiehen antaman pysähtymismerkkin noudattamatta jättäminen liikenneturvallisuuden vaarantamisena.....	17
4.4 Vakava piittaamattomuus liikenneturvallisuutta kohtaan	19
5 KONKURRENSSI-POHDINTAA PAKENEMISEEN LIITTYVISSÄ RIKOKSISSA	20
5.1 Poliisimiehen antaman pysähtymismerkkin laiminlyönnin suhteesta liikenneturvallisuuden vaarantamiseen ja törkeään liikenneturvallisuuden vaarantamiseen	20
5.2 Poliisimiehen antaman pysähtymismerkkin noudattamatta jättämisen suhteesta virkamiehen väkivaltaiseen vastustamiseen.....	24
5.3 Poliisimiehen antaman pysähtymismerkkin noudattamatta jättämisen suhteesta virkamiehen vastustamiseen, haitantekoon virkamiehelle ja niskoitteluun poliisia vastaan	25
6 POLIISIN TOIMIVALTUUKSISTA	26
6.1 Poliisin toimivaltuuksien perusteista.....	26
6.2 Poliisin toimivaltuuksista kulkuneuvoa pysäytettäessä.....	27
6.3 Voimakeinojen käyttäminen pysäytettäessä	27
6.4 Poliisin voimakeinojen käyttö vastuun poistavana perusteena.....	28
6.4.1 Poliisimiehen oikeus poiketa liikennesäännöistä ja pakkotila	30
7 PAKENEMISET JA MEDIA	31
7.1 Seuraamisesta luopuminen	32

8 PAKENEMISTA SELITTÄVIÄ TEORIOITA.....	35
8.1 Ajoneuvolla pakeneminen vauhtiaddiktiona	35
8.2 Rikos rationaalisenä valintana	36
8.2.1 Rikos rationaalisenä valintana -teoria pakenemisen selittäjänä	38
8.3 Rutiiniaktiiviteettiteoria.....	39
8.3.1 Rutiiniaktiiviteettiteoria ”pakenemisrikollisuuden” selittäjänä.....	40
9 TULOKSET.....	42
9.1 Pakenevien ajoneuvojen seuraamisten lukumäärät.....	42
9.1.1 Suomen lääneissä maakunnittain.....	42
9.1.2 Pakenevien ajoneuvojen seuraamiset maakunnittain suhteutettuina ajosuoritekilometreihin, asukaslukuihin sekä poliisien määriin	43
9.1.3 Pakenevien ajoneuvojen seuraamiset vuonna 2007 kuukausittain	44
9.1.4 Pakenevien ajoneuvojen seuraamiset viikonpäivittäin ja kellonajoittain.....	45
9.2 Paenneet kuljettajat	46
9.2.1 Paenneiden kuljettajien ikäjakauma prosentiosuoksittain	46
9.2.2 Paenneiden kuljettajien ikäjakaumat sukupuolittain	47
9.2.3 Paenneiden kuljettajien kansalaisuus.....	48
9.2.4 Paenneiden kuljettajien käyttämät päihteet.....	49
9.3 Pakenemisyrityksiin johtaneet lähtötilanteet	50
9.3.1 Pakenemisyrityksiin johtaneet lähtötilanteet ajoneuvolajeittain	51
9.4 Ajoneuvoilla pakoon pyrkineiden rikokset.....	52
9.5 Pakenemiseen käytetyt ajoneuvot	53
9.5.1 Pakenemiseen käytetyt ajoneuvot ja kyydissä olleiden lukumäärät	54
9.6 Pakenevien ajoneuvojen seuraamisten aikana tapahtuneet onnettomuudet	55
9.6.1 Paenneille ajoneuvoille sattuneet liikenneonnettomuudet	55
9.6.2 Poliiseille sattuneet liikenneonnettomuudet.....	56
9.6.3 Poliisiin käyttämiin ajoneuvoihin tulleiden vaurioiden syyt.....	57
9.6.4 Pakenevien ajoneuvojen seuraamisissa syntyneet henkilövahingot	58
9.7 Poliisiin käyttämät pakkopysäytyskeinot seuraamisten yhteydessä	59
9.8 Seuraamisesta luopumisten määrät	60
9.9 Pakenemisen uusijat	61
9.9.1 Pakenemisen uusijoiden ikäjakaumat	61
9.9.2 Pakenemisen uusijoiden käyttämät päihteet.....	62
9.9.3 Pakenemisen uusijoiden käyttämät ajoneuvot.....	62
10 TULOSTEN TULKINTA.....	63
10.1 Pakenevien ajoneuvojen seuraamisten lukumäärät	63
10.2 Paenneet kuljettajat	64
10.3 Pakenemisyrityksiin johtaneet lähtötilanteet	65
10.4 Ajoneuvoilla pakoon pyrkineiden rikokset.....	65
10.4.1 Pakenemiset ja päihteet.....	66
10.5 Pakenemiseen käytetyt ajoneuvot	66
10.5.1 Pakenijoiden kyydissä olleiden lukumäärät	66
10.6 Pakenevien ajoneuvojen seuraamisten aikana tapahtuneet onnettomuudet	67
10.7 Poliisiin käyttämät pakkopysäytyskeinot seuraamisten yhteydessä	67
10.8 Seuraamisesta luopumiset.....	68
10.9 Pakenemisen uusiutuminen	69

11 YHTEENVETO	71
12 LOPUKSI.....	72
<i>Lähdeluettelo.....</i>	<i>73</i>
<i>Liitteet.....</i>	<i>77</i>
Liite 1	77
Liite 2	81

Kuviot

KUVIO 1	Pakenevien ajoneuvojen seuraamiset lääneissä maakunnittain	42
KUVIO 2	Pakenevien ajoneuvojen seuraamiset maakunnittain suhteutettuina ajosuoritekilometreihin, asukaslukuihin sekä poliisien määriin	43
KUVIO 3	Pakenevien ajoneuvojen seuraamiset kuukausittain vuonna 2007	44
KUVIO 4	Pakenevien ajoneuvojen seuraamisten kuukausittaiset prosenttiosuudet vuonna 2007	44
KUVIO 5	Pakenevien ajoneuvojen seuraamisten lukumäärät viikonpäivittäin ja kellonajoittain	45
KUVIO 6	Paenneiden kuljettajien ikäjakauma prosenttiosuuksittain	46
KUVIO 7	Kuljettajien ikäjakautumien lukumäärät ja sukupuoli.....	47
KUVIO 8	Ajoneuvolla paenneiden kansalaisuudet.....	48
KUVIO 9	Kiinnijääneiden kuljettajien käyttämät päihteet.....	49
KUVIO 10	Pakenemisyhtiöihin johtaneiden lähtötilanteiden määrät prosenttiosuuksittain.....	50
KUVIO 11	Pakenemisyhtiöihin johtaneet lähtötilanteet ajoneuvolajeittain.....	51
KUVIO 12	Yleisimmät rikosnimikkeet pakenemista sisältäneissä rikosilmoituksissa....	52
KUVIO 13	Pakenemiseen käytetyt ajoneuvot	53
KUVIO 14	Pakenemiseen käytetyt ajoneuvot ja kyydissä olleiden lukumäärät.....	54
KUVIO 15	Liikenneonnettomuuksien prosenttiosuudet	55
KUVIO 16	Poliiseille sattuneet liikenneonnettomuudet	56
KUVIO 17	Poliisin käyttämiin ajoneuvoihin tulleiden vaurioiden syyt	57
KUVIO 18	Pakenevien ajoneuvojen seuraamisissa syntyneet henkilövahingot.....	58
KUVIO 19	Käytettyjen pakkopysäytyskeinojen lukumäärät ajoneuvolajeittain	59
KUVIO 20	Seuraamisesta luopumisten määrät ajoneuvolajeittain	60
KUVIO 21	Pakenemiseen toistuvasti syyllistyneet pakenemiskerroittain	61
KUVIO 22	Pakenemisen uusijoiden ikäjakaumien prosenttiosuudet	61
KUVIO 23	Pakenemisen uusijoiden käyttämät päihteet prosenttiosuuksittain	62
KUVIO 24	Pakenemisen uusijoiden käyttämät ajoneuvot prosenttiosuuksittain	62

Taulukot

TAULUKKO 1	Ajoneuvolla paenneiden sukupuolet ajoneuvolajeittain.....	47
TAULUKKO 2	Käytetyt päihteet ja kuljettajien lukumäärät sekä sukupuoli	49
TAULUKKO 3	Paenneiden rikokset ajoneuvolajeittain	52

1 JOHDANTO

Vuonna 2007 virkatehtävissä ollut poliisimies menehtyi jäätyään poliisin takaa-ajaman auton alle tilanteessa, jossa viritetyllä BMW-merkkisellä henkilöautolla liikkeellä ollut nuorehko mies yritti välttää poliisin pysäytystä pakenemalla. Kyseisenä vuonna kaksi poliisia pakoon pyrkinyttä auton kuljettajaa menehtyi takaa-ajojen yhteydessä sattuneissa onnettomuuksissa. Hurjalta tuntuneet pakenemiset ja poliisin suorittamat takaa-ajot ovat saaneet runsaasti näkyvyyttä eri medioissa. Uutisointien yhteydessä haastatellut kansalaiset ja viranomaiset ovat tuoneet esille huolestuneisuutensa ja näkemyksensä siitä, että piittaamattomuus muiden tienkäyttäjien turvallisuudesta ja yleinen riskinotto liikenteessä ovat lisääntyneet viime vuosina. Uutiskynnyksen ylittäneet pakenemisyrietykset ja poliisin suorittamat takaa-ajot ovat usein päättyneet jonkinasteisiin henkilövahinkoja sisältäneisiin onnettomuuksiin tai ainakin käytettyjen ajoneuvojen vaurioitumisiin.

Edellä mainittu on pakottanut liikenneturvallisuudesta maassamme pääasiallisesti vastaavan viranomaisen - poliisin - kiinnittämään tähän ilmiöön erityistä huomiota. Poliisiylijohtaja toi esille vuoden 2007 loppupuolella keskustellessaan liikkuvan poliisin päällikön kanssa, että poliisin pysäytysyritysten välttämisiä ja niistä seuranneita takaa-ajoja seurauksineen pitäisi tutkia tarkemmin. Samanlaiseen johtopäätökseen tuli loppuraportissaan myös Järjestyspoliisitoiminnan tilan selvityshanke¹.

Liikkuvan poliisin analyysityöstä vastaavana ja Turun yliopiston oikeustieteellisen tiedekunnan oikeussosiologian ja kriminologian maisteriohjelmassa opiskelevana päätin ottaa poliisin suorittamat takaa-ajot seurauksineen tutkielmani aiheeksi. Tutkielman rungon muodostavat vuonna 2007 poliisin atk-järjestelmiin kirjaamat rikosilmoitukset tapahtumista, jotka sisältävät moottorikäyttöisillä ajoneuvoilla suoritetuja pakenemisiä ja takaa-ajoja.

Haluan kiittää liikkuvan poliisin analyysityössä mukana olevia Kai Sippolaa ja Vesa Harjua, jotka ovat mahdollistaneet omalta osaltaan tämän tutkimuksen etsiessään pakenemisiä sisältäneitä tapauksia poliisin tietojärjestelmistä, syöttäessään tietoja laajaan havaintomatriisiin sekä laatiessaan havainnollistavia kuvioita ja taulukoita.

¹ Järjestyspoliisitoiminnan tilan selvityshanke, loppuraportti 2007, 61.

2 TUTKIMUKSEN LÄHTÖKOHDAT

2.1 Tutkimuksen tarkoitus

Tutkielman tarkoituksena on selvittää missä ja milloin poliisin suorittamia pakenevien ajoneuvojen seuraamisia on tapahtunut vuonna 2007. Seuraavan tutkimuskokonaisuuden muodostaa sen selvittäminen, ketkä yrittävät pakoon. Tutkimuksessa tarkastellaan pakoon yrittäneiden ikäjakaumia, sukupuolta ja kansalaisuutta sekä pakenijoiden taipumuksia pakenemiseen eli uusiutumista. Tutkimuksessa tarkastellaan myös mihin rikokseen pakenevat syyllistyvät paon aikana sekä millaisia onnettomuuksia ja vahinkoja takaa-ajojen seurauksena syntyy. Tarkastelun kohteena on lisäksi poliisin toiminta lähtötilanteissa sekä takaa-ajojen aikana, esimerkiksi pysäytystapojen valinnat tilanteen alkuvaiheessa sekä lopputilanteessa. Tähän liittyvät mm. poliisin käyttämät pakkopysäytyskeinot.

2.2 Tutkimusmenetelmä

Aiempaa tutkimusta poliisin suorittamista takaa-ajoista eli pakenevien ajoneuvojen seuraamisesta ei ole Suomessa tehty. Itse asiassa käsitteitä *takaa-ajo* tai *pakenevan ajoneuvon* seuraaminen ei ole yksiselitteisesti avattu tai määritelty. Tämä muodostaa valittuun tutkimusmenetelmään liittyviä ohjaavia tekijöitä.

Tutkimuksen rungon muodostaa perinteisen kvantitatiivisen eli määrällisen tutkimuksen elementti. Poliisin rikosilmoitusjärjestelmästä on kerätty yhden vuoden ajalta sellaiset rikosilmoitukset, jotka sisältävät poliisin suorittamaa takaa-ajoa tai pakenevan ajoneuvon seuraamista. Käsiteltävät ilmoitukset on haettu Rikotrip-järjestelmästä käyttäen hyväksi niitä hakusanoja, joita yleisen elämäkokemuksen mukaan käytetään kuvattaessa pakenemista moottorikäyttöisellä ajoneuvolla. Tähän tutkimukseen mukaan otetut ilmoitukset on syötetty Excel-pohjaiseen havaintomatriisiin, ja käsiteltäviä ilmiöitä tarkastellaan niiden esiintymisten lukumäärien eli yleisyyden avulla.

Tosiasiallisissa pakenemista kuvaavien ilmaisujen kirjo on niin laaja, ettei ko. tilanteita käsitteleviä ilmoituksia kyetä täysin kattavasti löytämään rikosilmoitusjärjestelmästä. Tiedossa on lisäksi, että kaikki pakenemista tai pakenemisyrittäystä sisältävät teot eivät kirjaudu mihinkään viranomaisen ylläpitämään järjestelmään. Ilmiön kokonaislaajuutta onkin pyritty kartoittamaan mm. poliiseille suunnattujen kyselyjen avulla. Rikosilmoitusjärjestelmien avulla saatuja tilastollisia tuloksia suhteutetaan joiltain osin em. kyselyjen tuloksiin.

Poliisia pakoon pyrkivät ovat ihmisiä, joten mm. inhimillisten motiivien selittäminen pakenemisille ja poliisin pysäytysyritysten välttämiseksi vaativat laadullisten tutkimuksen menetelmien soveltamista. Tässä tutkimuksessa havaittuja ilmiöitä verrataan monilta osin aiempien tutkimusten tuloksiin. Tutkimuksen yhteydessä pohditaan hieman myös viranomaisten mahdollisuuksia ehkäistä vaaraa aiheuttavia pakenemisyrittäksiä.

Pakenemisiin ja niiden viranomaiskäsitteilyihin liittyy monia rikosoikeudellisia monimutkaisuuksia ja tulkinnanvaraisuuksia. Näistä suurinta osaa ei tarvitse pohtia jokapäiväisessä poliisityössä, mutta muutamat ansaitsevat perusteellisempaa pohdintaa. Joitain oleellimpia tutkimuksen teon aikana esiin tulleista juridista tulkintaa vaativista kokonaisuuksista käsitellään tutkielman teoriaosiossa tarvittavassa laajuudessa.

2.3 Lähdeaineisto

Tässä tutkimuksessa on käyty läpi poliisin suorittamia takaa-ajoja Suomessa vuonna 2007. Poliisihallinnossa on vältetty takaa-ajo -termin käyttöä, joten tässäkin tutkimuksessa puhutaan pääsääntöisesti *ajoneuvolla seuraamisesta* tai *pakenemisesta*. Takaa-ajo -termiä käytetään kuitenkin edelleen myös virallisissa yhteyksissä: mm. Schengen-sopimuksessa mainitaan, että poliisiviranomainen saa jatkaa *takaa-ajoa* maasta toiseen tiettyjen edellytysten täytyessä².

Tutkimukseen on otettu mukaan poliisin Rikitrip- tietojärjestelmästä löytyvät rikosilmoitukset vuonna 2007. Tutkimuksessa on mukana koko Suomi. Tiedonkeruussa tietojärjestelmästä on käytetty ko. ilmiötä kuvaavia hakusanoja ns. katkaistulla haulilla mahdollisimman monipuolisen tiedon löytämiseksi.

Tutkimusta varten käytiin läpi 1315 sellaista rikosilmoitusta, jotka liittyivät ajoneuvolla seurantaan. Jokainen ilmoitus on käyty manuaalisesti läpi riittävän tiedon poimimiseksi muun informaation joukosta. Tutkimuksen johtopäätökset on muodostettu rikosilmoituksiin kirjattujen rikosnimikkeiden perusteella, joten ne voivat muuttua esitutkinnan aikana, syyteharkinnassa tai mahdollisissa oikeudenkäynneissä. Lappi-Seppälä mainitsee, että poliisitilastossa rikokset saatetaan usein luokitella esimerkiksi astetta törkeämpään kategoriaan kuin mihin tuomioistuin arvioissaan päätyy. Hänen mukaansa poliisitilasto on kuitenkin rikollisuutta koskevien tarkastelujen lähde.³

Tutkimustuloksia luettaessa ja tulkittaessa tulee huomioida se, että käsitteitä *takaa-ajo* tai *ajoneuvolla seuraaminen* ei ole erikseen määritelty eikä ohjeistettu poliisin rikosilmoitusjärjestelmän (Patja) täyttöohjeissa, joten osa näiden käsitteiden piiriin kuuluvista tapahtumista jää löytymättä rikosilmoituksia tutkittaessa. Lisäksi täytyy muistaa, että poliisi käsittelee valtaosan esim. ylinopeustapauksista rangaistusvaatimusmenettelyssä, jolloin maksimissaan liikenneturvallisuuden vaarantamisen tuntomerkin täyttävät liikenne rikokset kirjautuvat järjestelmiin niiden tuntomerkistötekijöiden kuvauksina, jotka sisältyvät tekoihin objektiivisesti ajatellen. Lyhyehköt tai mahdollisesti poliisilta huomaamatta jääneet ”pakoonajoyritykset” saattavat jäädä tällöin täysin vaille mainintaa.

2.3.1 Aineistoon valikoituneet tapaukset

Kuten edellä on mainittu, niin takaa-ajoa tai pakenevan ajoneuvon seuraamista ei ole käsitteinä erityisesti määritelty eikä niiden kirjaamista poliisin rikosilmoitusjärjestelmään ohjeistettu. Tästä syystä tapahtuneita pakenemisiä tai niiden yrityksiä on mahdotonta kartoittaa täysin kattavasti ja absoluuttisen luotettavasti jälkeenpäin. Ilmiön laajuutta voidaan kuitenkin pyrkiä hahmottamaan eräillä menetelmillä, jotka ovat kuitenkin monessa mielessä alttiita kritiikille.

Pääsäännön mukaan poliisit laativat tapahtuneista rikoksista - myös liikenne rikoksista - rikosilmoituksen. Ilmoituksiin kirjataan tapahtuneet rikokset sillä hetkellä käytettävissä olevan tiedon perusteella. Usein pakenijat syyllistyvät paon aikana sellaisiin rikoksiin, joiden rangaistusmaksimi tai jatkokäsittely muutoin edellyttää suppeaa tai täydellistä esitutkintaa syyteharkintoinen ja oikeudenkäynneinen. Tyypillisimmillään tällaisia rikoksia ovat törkeä liikenneturvallisuuden vaarantaminen ja rattijuopumus. Kyseiset rikokset löytyvät poliisin rikosilmoitusjärjestelmistä helpohkosti, mutta niihin mahdollisesti liittynyt takaa-ajo kirjautuu atk-järjestelmiin vaihtelevasti.

² Ulkoministeriön ilmoitus Schengenin säännösten soveltamisesta 23/2001.

³ Lappi-Seppälä 2006, 3, teoksessa Rikollisuustilanne 2006.

Jos takaa-ajon aikana joku on kuollut tai loukkaantunut taikka omaisuutta on tuhoutunut, niin rikoksen teonkuvauksesta löytyy usein maininta siitä, että liikennettä vaarantaneen ajotavan taustalla on ollut pakenemisyritys. Eräät rikokset vaativat toteutuakseen jonkinasteista konkreettista pakenemista tai ainakin pysäytyksen välttelyä; tällainen on esimerkiksi poliisimiehen antaman pysäytysmerkin noudattamatta jättäminen. Nämä tapaukset kirjataan usein siten, että ilmoituksista on luettavissa aktiivinen pakenemisen tarkoitus (kyseinen rikos vaatii toteutuakseen tahallisuutta, joten huomaamatta jääneen pysäytysmerkin laiminlyönti ei täytä ko. tunnusmerkistöä). Sellaiset tapaukset, joissa poliisi on joutunut käyttämään voimakeinoja eli pakkopysäytyskeinoja pakenemisyrittäksen lopettamiseksi, tulee asetuksen mukaan kirjata rikosilmoitukseen. Piikkimaton käyttöä, kiinniajamista, kiilaamista tai ampuma-aseen käyttöä sisältäneet pakenemisyrittäykset kirjautuvatkin lähes poikkeuksetta atk-järjestelmiin. Näihin tapauksiin sisältyy luonnollisestikin melko usein edellä mainittu poliisimiehen antaman pysäytysmerkin noudattamatta jättäminen. ”Onnistuneet” pakenemiset, eli tapaukset, joissa poliisi ei ole verekseltään tavoittanut pakenijaa, kirjataan yleensä rikosilmoitusjärjestelmään rikostutkinnallisista syistä.

Takaa-ajoa tai pakenemisen tarkoitusta kuvaavien ilmaisujen kirjo on lähes rajaton. Termejä *pakeneminen* ja *karkuun ajaminen* käytetään eri muodoissaan, mutta joissain tapauksissa pakenemisaie on tuotu esiin esim. toteamalla ”ajoneuvon kiihdyttäneen vauhtiaan pysäytysmerkin havaittuaan” tai ”kuljettajan jatkaneen ajoaan vauhtia hiljentämättä poliisin pysäytysyrityksistä huolimatta”. Näiden tapausten poimiminen kaikkien rikosilmoitusten joukosta vaatii usein kohtuuttomasti aikaa vievää käsityötä.

Jos takaa-ajo on ollut ajallisesti tai matkallisesti lyhyt eikä siihen ole sisällynyt ulkopuolisia konkreettisesti vaarantavia tilanteita, niin eräänlaisista ”prosessieconomisista” syistä pakenemisen aikomus saattaa jäädä kokonaan kirjaamatta. Ne pakenemisyrittästä sisältäneet liikenne-rikokset, jotka ovat päättyneet ilman onnettomuuksia, tai joiden katsotaan täyttäneen korkeintaan liikenneturvallisuuden vaarantamisen tunnusmerkistön, käsitellään usein rangaistusmääräysmenettelyssä suoraan tien päällä mainitsematta kaavakkeessa pakenemisaietta tai merkitykseltömältä tuntunutta seuraamista. Näitä yhden partion suorittamia lyhyehköjä takaa-ajotapauksia, joiden lukumääriä ei siis jälkikäteen voida aukottomasti hahmottaa, lienee vuosittain satoja. Tämä tulee tiedostaa tämänkin tutkimuksen tuloksia tulkittaessa⁴.

2.4 Puuttuvien tapausten vaikutuksista tutkimustuloksiin

Edellä on käynyt ilmi, että lukuisat takaa-ajoa sisältäneet tapaukset käsitellään suoraan tien päällä joko rangaistusmääräysmenettelyssä tai mahdollisesti jopa rikesakolla taikka huomautuksella kirjaamatta pakenemisaietta tai -yritystä. Nämä tapaukset ovat yleensä rikosoikeudellisesti ajatellen korkeintaan liikenneturvallisuuden vaarantamisia, eikä niihin pääsääntöisesti sisälly henkilöiden loukkaantumisia tai vähäistä suurempia omaisuusvahinkoja. Jos tällaiset tapaukset kyettäisiin ottamaan tähän tutkimukseen mukaan riittävän luotettavasti, niin tutkimuksen lopputulos muuttuisi ainakin siltä osin, kun pohditaan ilman onnettomuuksia tai ilman henkilövahinkoja päättyneiden takaa-ajojen määriä. Nyt kyseessä olevat kirjaamattomat tapaukset jäävät kuitenkin tutkimusteknisesti ajatellen samaan asemaan kuin piilorikollisuus suh-

⁴ Joidenkin selvitysten mukaan poliisimiehet saattavat jättää pakenemisyrittäksiin liittyneiden piirteiden kuvaukset pois sellaisista rikosilmoituksista, joiden sisältämät rikokset voidaan käsitellä esitutkinnan jälkeen rangaistusmääräysmenettelyssä ilman oikeudenkäyntiä.

teessa ilmirikollisuuteen⁵. Piilorikollisuudella tarkoitetaan sellaista rikollisuutta, jota tiedetään olevan, mutta sen laajuudesta on vain monenlaisia ”hyviä arvauksia”; ilmirikollisuus on nimensä mukaisesti tavalla tai toisella viranomaisten tietoon tullutta ja siten tilastoihin päätyntä rikollisuutta. Piilorikollisuutta arvellaan olevan huomattavasti mm. huumausainerikollisuudessa, jossa ilmirikollisuuden osuuden mainitaan usein olevan vain eräänlainen jäävuoren huippu. Tästä olettamasta huolimatta huumausainerikollisuuteen liittyvien ilmiöiden kehitystä arvioidaan pääasiassa ilmirikollisuuden tilastojen avulla.

Luotettavinta kuvaa eri rikollisuusilmiöistä saadaan selvittämällä kokonaisrikollisuutta mahdollisimman kattavasti. Tällöin ilmirikollisuutta tulee tutkia eri lähteitä yhdistämällä ja vertailemalla tyytymättä pelkästään poliisin tilastoihin⁶. Piilorikollisuuden määrää voidaan kartoittaa mm. kyselytutkimuksilla, jotka kohdistetaan mahdollisimman kattavalla otannalla koko väestöön.

Tässä tutkimuksessa pakenemisten tai niiden yritysten määrää on pyritty kartoittamaan poliisin rikosilmoitus- ja tilastointijärjestelmien lisäksi hyödyntäen poliisin ajoneuvorekisteriä (Panse), johon kirjautuvat poliisikulkuneuvoihin tulleet vauriot ja niiden syntytilanteet ja -mekanismit. Lisäksi aineiston kattavuutta on yritetty lisätä tutkimalla Valtiokonttorin tilastoja poliisitoimenpiteiden yhteydessä syntyneiden omaisuusvahinkojen korvaamisista⁷ sekä poliisimiehille suunnattuja kyselyjä.

⁵ Ilmi-, piilo- ja kokonaisrikollisuuden käsitteistä esim. Kivivuori ym. 2001, 2.

⁶ Tutkimuksen luotettavuudesta esim. Valli 2001, 98–104.

⁷ Esim. Wiio, 2005.

3 KÄSITTEIDEN MÄÄRITTELYÄ

3.1 Pakeneminen

Nykysuomen sanakirjan mukaan *pakenemisella* tarkoitetaan nopeaa poistumista jostakin, johon sisältyy vaaraa, uhkaa tai epämieluisia. Pakenemisen synonyymeja ovat lähinnä karkaaminen, luikkiminen ja livistäminen.⁸

Tässä tutkimuksessa pakenemisella tarkoitetaan sellaista moottorikäyttöisen ajoneuvon kuljettamista, jonka tarkoituksena on ollut rikosoikeudellisesti moitittava poliisin pysäytyksen välttäminen. Poliisin toimintaa näissä tilanteissa kuvataan käsitteellä *poliisia pakenevien ajoneuvojen seuraaminen*. Tutkimukseen ei ole otettu mukaan sellaisia tapauksia, joissa poliisi on seurannut pysäytettävää ajoneuvoa - mahdollisesti pitkähkön ajan ja suurehkoilla nopeudella - mutta joissa seuratulla ei ole ollut pakenemistarkoitusta. Kuvatunlaisia seuraamisia syntyy usein liikenteen valvonnan yhteydessä tilanteissa, joissa poliisi päättää pysäyttää vastaan tulleeseen ajoneuvon todetun rikkeen takia tai muusta syystä, mutta pysäytettävä ei ole tuota aietta havainnut.

3.2 Pakeneminen rikosoikeudellisesti

Poliisin pysäytysyrityksen välttäminen eli pakeneminen ei sinällään muodosta omaa itsenäisesti yksiköityä rikostaan. Se täyttää kuitenkin usein monien eri rikosten tunnusmerkistötekiä, kuten esimerkiksi poliisimiehen antaman pysähtymismerkin noudattamatta jättämisen (liikenneerikkomus / liikenneturvallisuuden vaarantaminen), virkamiehen vastustamisen tai väkivaltaisen vastustamisen taikka törkeän liikenneturvallisuuden vaarantamisen eri variaatioissaan⁹. Ääritapauksissa pakeneva voi syyllistyä murhaan tai murhan yritykseen.

Lähtökohtaisesti kenenkään ei tarvitse edesauttaa oman rikoksensa selvittämistä¹⁰. Sel- laista rikosta, jota poliisi ei tiedä tapahtuneen, ei tarvitse oma-aloitteisesti tunnustaa. Jos ylinopeuteen syyllistynyt auton kuljettaja näkee tienvarressa tai muutoin liikenteessä poliisiauton, hänen ei tarvitse pysähtyä kertomaan syyllistyneensä aiemmin kyseiseen rikokseen. Tämä itsestäänselvyys auttaa omalta osaltaan hahmottamaan pysäytysyrityksen välttämisen rikosoikeudellista problematiikkaa. Jotta tienkäyttäjälle syntyy velvollisuus pysähtyä poliisin tahdon mukaisesti, niin tienkäyttäjän täytyy saada muodolliset vaatimukset täyttävä pysähtymis- merkki¹¹. Siten esimerkiksi ylinopeutta ajava kuljettaja jatkaessaan ylinopeudella ajamista huolimatta perässään ajavasta poliisiautosta ei syyllisty ”pysähtymisen laiminlyöntirikokseen” - kylläkin mahdollisesti liikenneerikkomukseen tai liikenneturvallisuuden vaarantamiseen - ellei hän tosiasiallisesti ole saanut ja havainnut häntä koskevaa pysähtymismerkkiä. Oman kategoriansa muodostaa osallisuus sellaisen liikenneonnettomuuteen, jossa joku vahingoittuu eli joutuu hengen tai terveyden vaaraan. Tällöin onnettomuuteen osallisen täytyy pysähtyä ja avustaa vahingoittuneita kykynsä mukaan. Jos hän laiminlyö tämän velvollisuutensa, niin hän syyllistyy rikoslain 23 luvun 11 §:n mukaiseen *liikennepakoon tieliikenteessä*. Tätä termino-

⁸ Nykysuomen sanakirja 1978, 139.

⁹ Teoksessa *Näkökulmia poliisin liikenneturvallisuustyöhön mainitaan*, että ”Törkeä liikenneturvallisuuden vaarantaminen täytyy usein silloin, kun kuljettaja ajaa poliisia pakoon.” Ihalainen ym. 2005, 44.

¹⁰ Tolvanen 1999, 130.

¹¹ Poliisin antamat pysähtymismerkit on määritelty Tieliikenneasetuksen 47 ja 48§:ssä.

logiaa käytetään usein virheellisesti kansan keskuudessa tilanteissa, joissa joku on pyrkinyt välttämään poliisin pysäytysyritystä pakenemalla syyllistymättä edellä kuvattuun hengen tai terveyden vaaraa aiheuttaneeseen liikenneonnettomuuteen. *Liikennepako*-termiä käyttävät väärässä yhteydessä toisinaan myös ”ammattilaiset”; mm. nuorten autoilukäyttäytymistä tutkinut Heli Vaaranen mainitsee Nuorisotutkimuksessaan, että ”*poliisin antaman pysähtymismerkin noudattamatta jättäminen merkitsee liikennepakoa*”¹².

3.3 Liikkumisen vapaus perusoikeutena

Tienkäyttäjillä on monia erilaisia tarpeita liikenteessä ollessaan. Yleensä yksi päällimmäisistä tarpeista on pääsy johonkin paikkaan joko tiettyyn aikaan tai ilman aikataulua. Luonnollisesti liikenteessä on myös ihmisiä, jotka liikkuvat näennäisen päämäärättömästi eli lähinnä hovin vuoksi. Liikkumisen vapaus ja henkilökohtainen vapaus yleensäkin ovat eräitä perusoikeuksiamme¹³, ja niiden rajoittaminen vaatii vankat perusteet. Lähtökohtaisesti perus- ja ihmis-oikeuksia ”loukkaavat” viranomaistoimet tulee olla säänneltyjä eduskuntalakitasoisina. Tällöin lakien oikeuden- ja tarkoituksenmukaisuudet tulevat tarkastelluiksi mm. suhteessa perusoikeuksiin varsinkin perustuslakivaliokuntakäsittelyssä. Ihmisten perusoikeuksien ytimeen vaikuttavat lait joudutaan säätämään perustuslain säätämisyjärjestyksessä.¹⁴

Perusoikeuksien rajoittaminen ei muutu hyväksyttäväksi pelkästään silloin, kun rajoittamisen mahdollistavat lait on otettu osaksi oikeusjärjestystämme. Lakeja ja niihin perustuvia asetuksia sekä ohjeita toteutettaessa tulee jokaisessa tapauksessa huomioida edellä mainitut perusoikeudet sekä -vapaudet¹⁵. Lakeja tulee soveltaa perusoikeusmyönteisesti¹⁶ ja kenenkään vapauksia ei tule rajoittaa enempää kuin on välttämätöntä¹⁷. Näitä ongelmia pohditaan tarkemmin luvussa, joka käsittelee poliisin toimivaltuuksien perusteita liikenteen valvonnan yhteydessä.

Poliisilla on lakeihin perustuvia oikeuksia pysäyttää tienkäyttäjiä monista eri syistä. Liikennettä valvoessaan poliisit pysäyttävät mm. ajoneuvojen kuljettajia tarkastaakseen heidän ajokuntonsa tai ajoneuvojen liikennekelpoisuutta. Edellä mainitut tarkastukset voivat tapahtua joko ”pistokoeluontoisina”, tai silloin, kun niihin liittyvä epäkohta tai puute on jo havaittu tai epäilyyn on perusteltuja syitä.¹⁸

Pysäytystarpeita aiheuttavia tilanteita syntyy myös liikenneonnettomuuksien tai muiden liikenteen häiriötekijöiden yhteydessä. Varsinkin taajamissa tienkäyttäjille yleisesti tarkoitettuja teitä ja katuja varataan hetkellisesti muihin tarkoituksiin. Näitä liikenteenohjauksellisia syitä on tienkäyttäjän toisinaan vaikeaa erottaa aiemmin mainituista liikenteenvalvonnallisista tarpeista.

Kolmas, ja edellisiä hieman harvemmin eteen tuleva pysäyttämisen peruste tulee muista kuin suoraan liikenteeseen liittyvistä lähtökohdista. Esimerkiksi poliisilaki mahdollistaa ajoneuvon pysäyttämisen mm. silloin, kun ajoneuvon kuljettajaa tai jotain ajoneuvossa olijaa epäillään jostain aiemmin tapahtuneesta rikoksesta, tai hänellä oletetaan olevan jotain tällai-

¹² Vaaranen 1998, 37; teoksessa Vaaranen 2004, 113.

¹³ Täytyy myös ottaa huomioon, että jokaisella on oikeus henkilökohtaiseen turvallisuuteen. Tätä ei kukaan saa loukata esim. autonkuljettajana liikkumisvapauttaan toteuttaessaan. Tässä saattavat olla perusoikeudet toisiaan vastassa, kts. esim. Lakitiedon pikkujättiläinen 2004, 479.

¹⁴ Esim. Rantanen 2002, 41.

¹⁵ Esim. Heinonen & Koskinen 2002, 66.

¹⁶ Helminen ym. 1999, 10.

¹⁷ Esim. Nuutila 1997, 45.

¹⁸ Esim. Tieliikennelaki 93 §.

seen tapahtumaan liittyvää oleellista tietoa¹⁹. Kaikissa edellä luetelluissa tapauksissa pysäyttämisen tulee kuitenkin lähtökohtaisesti tapahtua samoja sääntöjä noudattaen, esimerkiksi ajoneuvon kuljettajaa velvoittavan pysähtymismerkin tulee olla yksiselitteinen ja selkeästi havaittava.²⁰

3.4 Hyväksyttävä pysäytetyksi tulemisen välttäminen

Aiemmin on tullut esiin tienkäyttäjien erilaiset tarpeet liikkumiselleen. Aikataulustaan kiinni pitävä ajoneuvon kuljettaja saattaa toisinaan kokea rutiiniluonteista liikenteenvalvontaa suorittavan poliisin muodostavan häiritsevän omalle liikkumiselleen. Hän voi myös tehdä nopeassa liikennetilanteessa johtopäätöksen, että poliisi pysäyttää liikennettä edessä olevan liikenneonnettomuuden tms. takia. Hyvissä näkyvyysolosuhteissa ko. kuljettaja saattaa havaita pysäytystehtävissä olevan poliisin huomattavasti ennen, kuin poliisi on ehtinyt antaa kuljettajaa velvoittavan pysähtymismerkin. Jos ajoneuvon kuljettaja edellä mainituista syistä kääntyy sivutielle ennen poliisin pysäytyskohtaa tai jopa palaa takaisin tulosuuntaansa tarkoituksenaan kiertää em. kohta mielestään joutuisempaa kiertotietä pitkin, niin hän ei syyllisty mihinkään moitittavaan - puhumattakaan rangaistavaan - tekoon.

Lähes kaikilla tienkäyttäjillä on jonkinasteisia kokemuksia poliisin toiminnasta, ainakin oletuksia ja mielikuvia. Tienvarressa tai kadulla oleva poliisi synnyttää monessa mielikuvan liikennettä valvovasta poliisista, joka pysäyttää jonkin liikenneerikoksen takia, tai ainakin pysäytyksen yhteydessä tarkastaa ajoneuvon liikennekelpoisuuden, ajopaperit sekä kuljettajan kunnon. Useiden kuljettajien mielestä em. tilanne tuntuu hieman ahdistavalta, ja he saattavat kokea hetkellistä huonoa omaatuntoa tai syyllisyyttä teoista, joihin eivät ole välttämättä edes syyllistyneet. Ajoneuvon kuljettaja pysähtyessään, kääntyessään ennen pysäytyskohtaa sivuun tai jopa palatessaan takaisin tulosuuntaansa ennen kuin on saanut häntä velvoittavan pysähtymismerkin, ei tällöinkään syyllisty mihinkään rangaistavaan tekoon pysäytetyksi tulemisen välttämistä ajatellen. Täysin oman kokonaisuutensa muodostavat ne mahdolliset rikokset tai rikkomukset, joihin ajoneuvon kuljettaja on syyllistynyt tai syyllistyy yleensä ajoneuvoa sillä hetkellä kuljettaessaan.

Toisinaan pysäytetyksi tulemista välttelevä kuvittelee olevansa edellisen illan jäljiltä alkoholin vaikutuksen alaisena tai hän ei ole varma, onko hänellä ajokortti ajossa mukana tms. Jos kaikki on kuitenkin oletuksista huolimatta kunnossa, niin pysäytetyksi tulemisen välttely on täysin hyväksyttävää toimintaa. Tässä yhteydessä tulee muistaa aiemmin mainittu oikeusperiaate, että kenenkään ei tarvitse edesauttaa oman rikoksensa selvittämistä²¹; varsinkaan, jos ei ole mihinkään rikokseen syyllistynyt.

¹⁹ Esim. Poliisilaki II 2001, 89.

²⁰ Sisäasiainministeriön asetus kulkuneuvojen pysäyttämisestä (1087/2001).

²¹ Tolvanen 1999, 130.

4 POLIISIMIEHEN ANTAMAN PYSÄHTYMISMERKIN NOUDATTAMATTA JÄTTÄMISESTÄ

4.1 Poliisin antamat pysäytysmerkit

Kulkuneuvon pysäyttämisestä annetun sisäasiainministeriön asetuksen mukaan poliisin merkinantojen ja määräysten tulee olla selvästi havaittavia ja ymmärrettäviä sekä merkin tarkoituksen ja kohteen tulee olla yksiselitteinen. Merkki on annettava kyseiselle liikennevälineelle laissa tarkoitettulla ja yleisesti käytetyllä tavalla. Pysäytysmerkki voi olla myös suullisesti, käsimerkein tai muutoin yleisesti tunnistettavin merkein annettu. Merkki tulee antaa siten, että kuljettajalla on mahdollisuus tunnistaa, että merkin antaja on poliisi. Poliisin pysäytysmerkeistä tieliikenteessä säädetään erikseen tieliikenneasetuksessa.²²

Tieliikenneasetuksen 7. luku. Liikenteen valvojan antamat merkit:

47 §

Poliisimiehen liikenteen ohjauksessa tai valvonnassa käyttämät käsimerkit merkitsevät seuraavaa:

Molemmat käsivarret tai toinen käsivarsi sivulle ojennettuna:

1) sekä edestä että takaa lähestyvien on pysähdyttävä; samanaikaisesti sivulta lähestyvä liikenne saa edetä; kun pysähdysmerkki on kerran annettu, se on voimassa uuden merkin antamiseen asti, vaikka poliisimies välillä laskisi kätensä tai ohjaisi muualta lähestyvää liikennettä;

Käsivarsi ojennettuna ylös:

2) kaikista liikennesuunnista lähestyvien on pysähdyttävä; tienkäyttäjät, jotka eivät enää voi pysähtyä riittävän turvallisesti tai jotka ovat jo risteyksessä, saavat jatkaa matkaa;

Viittoava merkki ajosuunnassa:

3) merkillä annetaan asianomaisesta suunnasta tuleville lupa jatkaa ajoa; merkistä huolimatta kuljettajan on annettava esteetön kulku jalankulkijalle, joka asianmukaisessa järjestyksessä on astunut tai astumassa suojatielle; risteyksessä kääntyvän ajoneuvon kuljettajan on väistettävä myös risteävää tietä ylittävää polkupyöräilijää, mopoilijaa ja jalankulkijaa; vasemmalle kääntyvän ajoneuvon kuljettajan on lisäksi väistettävä vastaan tulevaa liikennettä;

Käsivarsi kohotettuna kämmen lähestyvää ajoneuvoa kohti:

4) lähestyvän ajoneuvon on pysähdyttävä; merkki voidaan antaa myös pienoiskoossa olevalla liikennemerkillä 311 (ajoneuvolla ajo kielletty) tai 392 (pakollinen pysäyttäminen tarkastusta varten); merkkiä voidaan pimeän aikana ja näkyvyyden muuten ollessa heikentynyt selventää punaista valoa näyttävällä valaisimella.

48 §

Poliisi-, tulli- tai rajavartiomiehen taikka muun liikenteen valvojan moottoriajoneuvosta antama käsimerkki merkitsee, että takana ajavan ajoneuvon on pysähdyttävä. Tämä merkki voidaan antaa pienoiskoossa olevalla liikennemerkillä 311 (ajoneuvolla ajo kielletty), 391 (pakollinen pysäyttäminen tullitarkastusta varten) tai 392 (pakollinen pysäyt-

²² Sisäasiainministeriön asetus kulkuneuvojen pysäyttämistä (1087/2001).

täminen tarkastusta varten). Pimeän aikana ja näkyvyyden ollessa muuten heikentynyt voidaan mainittujen liikennemerkkien asemesta käyttää punaista valoa näyttävää valaisinta.

Poliisi- tai tullimiehen moottoriajoneuvosta samanaikaisesti sinisen vilkkuvan hälytysvalon kanssa näyttämä punainen vilkkuva valo merkitsee, että edellä ajavan ajoneuvon on siirryttävä tien reunaan ja pysähdyttävä.

Jos poliisin antamaa pysäytysmerkkiä ei noudateta, on merkki tilanteen niin vaatiessa toistettava seuraamalla pysäytysmerkin tai -käskyn laiminlyöntiä kulkuneuvoa. Jos tieliikenteessä seuraamisen aikana joudutaan poikkeamaan yleisistä tieliikennesäännöistä, on noudatettava tieliikennelain 48 §:n sekä tieliikenneasetuksen 52 §:n säännöksiä sekä hälytysajosta annettuja ohjeita.²³

4.2 Poliisimiehen antaman pysähtymismerkin noudattamatta jättäminen liikenne rikkomuksena

Poliisimiehen antaman pysähtymismerkin noudattamatta jättäminen voi toteuttaa joko liikenne rikkomuksen tai liikenneturvallisuuden vaarantamisen tunnusmerkistöt. Se voi myös olla osana törkeää liikenneturvallisuuden vaarantamista. Näihin liittyviä monimutkaisia konkurssiongelmia käsitellään omassa kappaleessaan.

Poliisimiehen antaessa pysähtymismerkin jollain asetuksessa määritellyllä tavalla ajoneuvon kuljettajalle muodostuu velvollisuus pysähtyä. Jos poliisi on antanut pysähtymismerkin rutiiniluonteisen liikenteenvalvontatehtävän toteuttamiseksi, ja ajoneuvon kuljettaja ei sitä noudata vaikka on sen havainnut ja mieltänyt itseään koskevaksi, niin hän lähtökohtaisesti syyllistyy liikenne rikkomukseen. Tähän rinnastettava on myös tilanne, jossa pysähtymismerkki on annettu jo havaitun liikenne rikoksen, esim. turvavyön käyttämättä jättämisen, takia. Seuraavassa luvussa käsitellään sitä, milloin pysähtymismerkin laiminlyönti syyllistyy liikenneturvallisuuden vaarantamiseen liikenne rikkomuksen asemesta.

4.3 Poliisimiehen antaman pysähtymismerkin noudattamatta jättäminen liikenneturvallisuuden vaarantamisena

Monissa eri yhteyksissä saa sen kuvan, että poliisimiehen antaman pysähtymismerkin laiminlyönti on lähtökohtaisesti melko lievästi moitittavaa liikenne rikollisuutta. Viitteitä tämän suuntaisesta ajattelusta saa mm. pohdinnoissa lainsäätäjän ratiosta törkeän liikenneturvallisuuden vaarantamisen²⁴ yhteydessä. Edellä mainittu rikoshan voi toteutua mm. silloin, kun moottorikäyttöisen ajoneuvon kuljettaja tahallaan tai törkeästä huolimattomuudesta laiminlyö liikenneturvallisuuden vaatiman pysähtymisvelvollisuuden. Hallituksen esityksessä mainitaan, että ko. pysähtymisvelvollisuuksia ovat esimerkiksi pysäyttämisen laiminlyönti vilkkaassa kaupunkiliikenteessä ennen suojatietä tai saapuminen liikennöidylle tielle noudattamatta liikennesäännöin tai liikennemerkillä osoitettua pakollista pysähtymisvelvollisuutta²⁵. Matti Tolvanen tuo esiin kirjassaan *Tieliikenne rikokset* hallituksen esityksestä ilmi tulevan

²³ Sisäasiainministeriön asetus kulkuneuvojen pysäyttämisestä (1087/2001).

²⁴ RL 23:2.

²⁵ HE 32/1997 vp. s.17.

kannan, että poliisin tai muun viranomaisen liikennevalvonnan yhteydessä antama pysähtymiskäsky ei yleensä ole em. säännöksessä tarkoitettu pysähtymisvelvollisuus²⁶.

Tolvanen mainitsee kuitenkin toisessa teoksessaan *Tieliikenne-rikokset ja kriminaalipoliitikka*, että ”Voimme kuitenkin ajatella tilannetta, jossa poliisi antaa pysähtymiskäskyn siksi, ettei ajoneuvo poliisin havainnon mukaan ole ajokelpoinen. Näissä tapauksissa pysähtymisvelvollisuus olisi kiinteässä yhteydessä liikenneturvallisuuteen.”²⁷ Olen Tolvasen kanssa samaa mieltä siitä, että em. tapauksessa pysähtymismerkin noudattamatta jättäminen on kiinteässä yhteydessä liikenneturvallisuuteen. Voidaan kuitenkin kysyä, onko pysähtymismerkin laiminlyönti esimerkkitapauksessa vahvemmin moitittavaa kuin muissakaan pysähtymismerkin noudattamatta jättämisen tapauksissa? Rikos sinänsä, esim. lähes jarruttomalla autolla ajaminen, on selkeästi liikenneturvallisuutta vaarantavaa, eli auton kuljettajan olisi tullut jo oma-aloitteisestikin jättää lähtemättä kyseisellä ajoneuvolla liikenteeseen; tai jos vika on tullut ajon aikana, niin hänen olisi tullut välittömästi pysähtyä ilman poliisimiehen antamaa pysähtymismerkkiäkin.

Törkeä liikenneturvallisuuden vaarantaminen ja liikenneturvallisuuden vaarantaminen ovat vahvemmin sanktioituja kuin liikenne-rikkomus. Moitittavuuden tulee kuitenkin olla määriteltä sekä suhteessa tekoon, että tekijän omaan suhtautumiseen tekoon nähden. Pysähtymismerkin laiminlyönnin yhteydessä painoarvoa tulee laittaa sille jälkikäteiselle arvioinnille, onko pysäytystä välttelevän tosiasiallisena aikomuksena ollut päästä totaalisesti karkuun ”hinnalla millä hyvänsä”, vai onko välittömän pysähtymisen sijaan yritetty päästä paikkaan, jossa oma sosiaalinen ympäristö ei havaitsisi tapahtunutta liikenne-rikosta.

Mielestäni itsenäisesti nimikoitu poliisimiehen antaman pysähtymismerkin noudattamatta jättäminen ei muodostu liikenne-rikkomukseksi tai liikenneturvallisuuden vaarantamiseksi sillä perusteella, tietääkö pysähtymismerkin laiminlyöjä syyllistyneensä liikenne-rikkomukseen vai liikenneturvallisuuden vaarantamiseen ennen pysähtymismerkin antamista. Edellistä oleellisempaa, mutta moitittavuusajattelun kannalta edelleen ongelmallista, on laiminlyöjän toiminta pysähtymismerkin saatuaan. Jos ajaminen pysähtymismerkin jälkeen on objektiivisesti ajatellen varovaista ja muut tienkäyttäjät huomioivaa, niin pysähtymismerkin noudattamatta jättäminen voinee hyvinkin olla liikenne-rikkomusta vaikka edellä käynyt toiminta olisi täyttänyt jonkin vakavamman rikoksen tunnusmerkistön. Muita tienkäyttäjiä vaarantava, holtiton pakeneminen käsiteltäneen yleensä liikenneturvallisuuden vaarantamisena tai törkeänä liikenneturvallisuuden vaarantamisena. Onko edellä mainittujen rikosten toteutumisessa kuitenkaan oleellista pysähtymismerkin noudattamatta jättäminen vai muut teot tai laiminlyönnit? Kanssani samankaltaista ajattelua edustaa Tolvanen mainitessaan, että ”yleisiä konkurssiperusteella syyttämättä jätettäviä liikenne-rikkomuksia ovat poliisin antaman pysähtymiskäskyn noudattamatta jättäminen takaa-ajoon liittyvissä *törkeän liikenneturvallisuuden vaarantamisen* tapauksissa.”²⁸

Näkemykseni mukaan poliisimiehen antaman pysähtymismerkin noudattamatta jättäminen itsenäisesti nimikoituna rikoksenaan muodostuu liikenneturvallisuuden vaarantamiseksi silloin, kun poliisi ei ole antanut pysähtymismerkkiä liikenteen valvonnan toteuttamiseksi, vaan pysähtymismerkki on annettu liikenneturvallisuuden välittömistä tarpeista. Tällainen tapaus on käsillä esimerkiksi silloin, kun ajoradalla on loukkaantuneita ihmisiä liikenneonnettomuuden tms. seurauksena, ja poliisi antaa lähestyvän ajoneuvon kuljettajalle pysähtymismerkin. Jos ajoneuvon kuljettaja tahallisesti laiminlyö pysähtymisvelvollisuutensa, niin hän

²⁶ Tolvanen 1999, 157.

²⁷ Emt, 434.

²⁸ Tolvanen 1999, 175–176.

syyllistyy liikenneturvallisuuden vaarantamiseen. Jos kyseinen kuljettaja pysähtymismerkin saatuaan kiihdyttää vauhtiaan ajaessaan onnettomuuspaikan läpi, niin käsillä on törkeä liikenneturvallisuuden vaarantaminen. Tapauksessa, jossa em. pysähtymismerkkiä antanut poliisimies joutuu syöksymään pakoon ajoradalta välttääkseen kiihdyttävän auton alle jäämisen, on kysymyksessä virkamiehen väkivaltainen vastustaminen tai jopa murhan²⁹ yritys³⁰. Näitä konkurrenssiongelmia käsitellään lähemmin omassa kappaleessaan.

4.4 Vakava piittaamattomuus liikenneturvallisuutta kohtaan

Tieliikennelain 75 §:n 2 momentin 3 kohdan mukaan ajo-oikeuden haltija on määrättävä ajokieltoon, jos hän on moottorikäyttöistä ajoneuvoa kuljettaessaan syyllistynyt sellaiseen liikenneturvallisuuden vaarantamiseen³¹, joka osoittaa vakavaa piittaamattomuutta liikenneturvallisuutta kohtaan³². Vakavan piittaamattomuuden käsitettä ei ole tarkemmin määritelty laissa, vaan sen kuvaus sisältyy hallituksen esityksen 8/1990 vp perusteluihin. Yhtenä esimerkkinä vakavaa piittaamattomuutta osoittavista teoista ko. hallituksen esityksessä mainitaan poliisin antaman pysähtymismerkin noudattamatta jättäminen. Aiemmin on tullut esille, että poliisimiehen antaman pysähtymismerkin noudattamatta jättäminen voi toteuttaa joko liikennerikkomuksen tai liikenneturvallisuuden vaarantamisen tunnusmerkistöt. Jotta poliisimiehen antaman pysähtymismerkin noudattamatta jättämistä voidaan käsitellä vakavana piittaamattomuutena liikenneturvallisuutta kohtaan, niin nimenomaan pysähtymismerkin laiminlyönnin tulee olla liikenneturvallisuutta vaarantavaa.

Sisäasiainministeriön poliisiosaston käsikirjassa seuraamusten määräämiseksi rangaistusmääräys- ja rikesakkomenettelyssä mainitaan: ”Kun poliisimies toteaa ajo-oikeuden haltijan tehneen RL 23:1 §:n (liikenneturvallisuuden vaarantaminen) mukaisen teon tai tällaisten tekojen yhdistelmän, josta annettavaan rangaistusvaatimukseen päiväsakkojen lukumääräksi merkitään yli 20 ps, tulisi kuljettaja pääsääntöisesti määrätä väliaikaiseen ajokieltoon vakavan piittaamattomuuden perusteella...Ajokieltoon vaikuttavia päiväsakkoja laskettaessa huomioidaan vain teot, jotka täyttävät liikenneturvallisuuden vaarantamisen tunnusmerkistön.”³³

Jos poliisimies toteaa pysähtymismerkin noudattamisen laiminlyönnin täyttävän liikenneturvallisuuden vaarantamisen tunnusmerkistön, ja hänen mielestään teko osoittaa tekijässään vakavaa piittaamattomuutta liikenneturvallisuutta kohtaan, niin hän voi määrätä moottorikäyttöisen ajoneuvon kuljettajan välittömästi tien päällä väliaikaiseen ajokieltoon³⁴, ja ottaa ajokortin haltuunsa. Vuonna 2007 poliisi määräsi poliisimiehen antaman pysähtymismerkin laiminlyönnin perusteella moottorikäyttöisten ajoneuvojen kuljettajan väliaikaiseen ajokieltoon kaikkiaan 21 kertaa. Suurin osa heistä oli mopojen kuljettajia.

²⁹ Murhan tunnusmerkistön täytyminen virkamiesperusteella, esim. Matikkala 2000, 52.

³⁰ kts. KKO 1984-II-35.

³¹ RL 23:1 §.

³² Vakavan piittaamattomuuden käsitteestä esim. Tuori 2002, 71–72.

³³ Käsikirja seuraamuksen määräämisestä rangaistusmääräys- ja rikesakkomenettelyssä 2007, 29.

³⁴ TLL 76 § 1 momentti 3. kohta.

5 KONKURRENSSI-POHDINTAA PAKENEMISEEN LIITTYVISSÄ RIKOKSISSA

Poliisin pysäytysyrityksen välttäminen ja pakoon ajaminen ei sinänsä ole omana itsenäisesti nimikoituna rikoksenaan rangaistavaa. Yleensä pakenija kuitenkin syyllistyy useisiin sellaisiin tekoihin ennen pakoa tai pakonsa aikana, jotka täyttävät eri rikosten tunnusmerkistöjä. Poliisin rikosilmoitusjärjestelmää tutkittaessa käy ilmi, että näiden rikosten kirjaamisissa on kirjavuutta ja paljon erilaisia tulkintoja.

5.1 Poliisimiehen antaman pysähtymismerkin laiminlyönnin suhteesta liikenneturvallisuuden vaarantamiseen ja törkeään liikenneturvallisuuden vaarantamiseen

*Poliisimiehen antaman pysähtymismerkin laiminlyönti*³⁵ omana itsenäisenä rikoksena voi toteuttaa olosuhteista riippuen joko *liikennetrikkomuksen*³⁶ tai *liikenneturvallisuuden vaarantamisen*³⁷ tunnusmerkistöt. Jos teko on ollut omiaan aiheuttamaan muuta kuin vähäistä vaaraa toisten turvallisuudelle, niin kyseessä on liikenneturvallisuuden vaarantaminen. Liikennetrikkomus puolestaan on käsillä, jos teko aiheuttaa vain vähäistä vaaraa tai ei vaaraa ollenkaan.³⁸ Poliisimiehen antaman pysähtymismerkin laiminlyönti voi olla osana myös jonkin muun rikoksen, esim. *törkeään liikenneturvallisuuden vaarantamisen*³⁹ tai *virkamiehen väkivaltaisen vastustamisen*⁴⁰, tunnusmerkistöjä.

Jos liikenteen valvontatehtävissä oleva poliisi on antanut pakenijalle ennen pakoon lähtöä tai pakenemisen aikana selvästi havaittavan pysähtymismerkin asetuksen mukaisella tavalla, ja pakenija on sen havainnut, niin jatkaessaan ajoa pakenija syyllistyy poliisimiehen antaman pysähtymismerkin noudattamatta jättämiseen. Pakenijan pysähtyessä myöhemmin esim. kotipihaansa syyllistymättä mihinkään muuhun (liikenne)rikokseen ajon aikana, ja teko on yksiselitteinen ja kiistaton, niin hänen tekonsa käsitellään liikennetrikkomuksena mahdollisessa rangaistusmääräysmenettelyssä välittömästi ”tien päällä”.

Pakenijan käyttäessä pakonsa aikana lievää ylinopeutta tai rikkoessa jotain muuta liikenneturvallisuuden kannalta vähäiseksi tulkittavaa liikennesääntöä, niin hän syyllistyy tuolloin edellä mainitun poliisimiehen antaman pysähtymismerkin noudattamatta jättämisen lisäksi johonkin toiseen liikennetrikkomukseen, esim. *nopeusrajoitus -liikennemerkin noudattamatta jättämiseen*⁴¹. Näiden molempien tekojen tunnusmerkistötekijät tulisi kirjata liikennetrikkomus -nimikkeeseen alle.

Jos pakenija syyllistyy paon aikana esimerkiksi edellä mainittua suurempaan ylinopeuteen, niin tuo nopeuden ylitys täyttää yleensä liikenneturvallisuuden vaarantamisen tunnusmerkistön. Tällöin tulee ensimmäinen pohdintatilanne konkurrenssin suhteen⁴²: onko kysees-

³⁵ Tieliikennelaki 93 §.

³⁶ Tieliikennelaki 103 §.

³⁷ RL 23:1 §.

³⁸ Tolvanen 2006, 297–298 teoksessa Frände ym. 2006.

³⁹ RL 23:2 §.

⁴⁰ RL 16:1 §.

⁴¹ Tieliikenneasetus 3 § 2.

⁴² Lappi-Seppälä mainitsee teoksessa Rikosoikeus (2002, 824), että ”liikennetrikosten sisäisiin suhteisiin liittyy joukko konkurrenssiongelmia”.

sä kaksi liikenneturvallisuuden vaarantamista (ylinopeus ja pysähtymismerkkin laiminlyönti) vai tulisiko rikosnimikkeiksi kirjata sekä liikenneturvallisuuden vaarantaminen että liikenne-rikkomus? Mahdollista lainkonkurrenssia⁴³ ajatellen pohdittavaksi tulee, onko näillä teoilla sellainen keskinäinen suhde, että liikenne-rikkomus syrjäytyy eli ”alistuu” osaksi liikenneturvallisuuden vaarantamista. Tapio Lakanen tuo esiin teoksessaan *Virkamiehen väkivaltainen vastustaminen*⁴⁴ Raimo Lahden omaksuman jaon erityisyyden ja toissijaisuuden tapausryhmiin. Selkein tapaus lainkonkurrenssitilanteesta on erityissäännöksen suhde yleissäännökseen eli subordinatio⁴⁵. Esimerkkitapauksena Lakanen mainitsee pahoinpitelyn ja sen kvalifioidun muodon, törkeän pahoinpitelyn keskinäisen suhteen. Jos tapaus käsitellään törkeänä pahoinpitelyä, niin sinänsä täyttynyttä ”tavallista” tai privilegioitua muotoa eli lievää pahoinpitelyä ei luonnollisestikaan oteta pohdittavaksi.

Toisena esimerkkinä Lakanen mainitsee virkamiehen surmaamisen virkatehtävissään. Tällöin pohdittavaksi tulee mahdollisen murhan ja virkamiehen väkivaltaisen vastustamisen soveltamiset. Tilannetta tulee pohtia ns. subsidiariteetin eli toissijaisuuden kautta. Toissijaisuussäännön mukaan syrjäytyvällä ja syrjäyttävällä tunnusmerkistöllä on oltava jotain yhteistä, eli näiden tulee leikata toisensa. Lakanen ja Lahti edustavat näkemystä, jonka mukaan kyseisten rikosten tunnusmerkistöt ovat selkeästi osittain yhtenäisiä, eli ne poissulkevat toistensa yhtäaikaista käytön.⁴⁶ Jos kyseisessä tapauksessa virkamiehen surmaamista ei voitaisi pitää kokonaisuutena arvostellen törkeänä, ja päädyttäisiin syyksilukevaan tuomioon taposta, niin tilannetta tulisi tuolloin käsitellä tappona ja virkamiehen väkivaltaisena vastustamisena⁴⁷.

Vaikka liikenneturvallisuuden vaarantamispäälän sanamuoto pitää täysin sisällään liikenne-rikkomuspäälän sanamuodon, niin niiden suhde ei ole aivan edellä esitettyä esimerkkitapausta vastaava. Liikenneturvallisuuden vaarantaminen ja liikenne-rikkomus ovat rangaistuspäälä, joiden soveltaminen edellyttää jonkin toisen lain tai säännöksen⁴⁸ rikkomista. Rangaistuspäälien sisältö tulee siis muualta kuin itse rangaistuspäälästä. Niiden toisensa poissulkevaa luonnetta tulee tarkastella joko suojeluintressin ulottuvuutta arvioimalla⁴⁹ tai em. toissijaisuuden kautta huomioiden kulloinkin sovellettavan tieliikennelain päälän tai muun säännöksen sisältö. Lainsäätäjä on maininnut liikenneturvallisuuden vaarantamisen ja liikenne-rikkomuksen suhteen toissijaisuuden jälkimmäisen määritelmän yhteydessä: ”Joka tahallaan tai huolimattomuudesta muuten kuin 73a, 98 – 102 tai 105 §:ssä mainitulla tavalla rikkoo...⁵⁰” Mielestäni molemmat teot eli poliisimiehen antaman pysähtymismerkkin sekä nopeusrajoitus-liikennemerkin noudattamatta jättämiset tulisi kirjata omina rikoksinaan, sillä nii-

⁴³ Heinonen & Koskinen mainitsevat teoksessa *Rikosoikeus* (1999, 110 - 111), että ”lainkonkurrenssilla tarkoitetaan tilannetta, jossa samaan tekoon näyttää soveltuvan kaksi rikossäännöstä, mutta toinen syrjäytyy ja vain toista sovelletaan... Kysymys on näennäisestä konkurrenssista.”

⁴⁴ Lakanen 1999.

⁴⁵ Tapani & Tolvanen 2008, 427.

⁴⁶ Lakanen 1999, 23 -25.

⁴⁷ Emt, 25. Tämä olisi otettava huomioon toissijaisena syytteenä.

⁴⁸ Liikenne-rikkomus (TLL 103): ”Joka tahallaan tai huolimattomuudesta muuten kuin 73a, 98 -102 tai 105 a §:ssä mainitulla tavalla rikkoo tätä lakia tai sen nojalla annettuja säännöksiä tai määräyksiä, on tuomittava liikenne-rikkomuksesta sakkoon.”

Liikenneturvallisuuden vaarantaminen (RL 23 luku 1§): ”Joka tienkäyttäjänä tahallaan tai huolimattomuudesta rikkoo tieliikennelakia tai ajoneuvolakia taikka niiden nojalla annettuja säännöksiä tai määräyksiä tavalla, joka on omiaan aiheuttamaan vaaraa toisen turvallisuudelle, on tuomittava liikenneturvallisuuden vaarantamisesta sakkoon tai vankeuteen enintään kuudeksi kuukaudeksi.”

⁴⁹ Tapani & Tolvanen 2008, 429.

⁵⁰ Terveydentilaa koskevat määräykset, liikenneturvallisuuden vaarantaminen, törkeä liikenneturvallisuuden vaarantaminen, liikennejuopumus, liikennepako tieliikenteessä, kulkuneuvon kuljettaminen oikeudetta ja tieliikenteen sosiaalilainsäädännön rikkominen.

den sisällöt eivät varsinaisesti leikkaa toisiaan. Jos lisäksi katsotaan, että toinen mainituista teoista kyseisessä tapauksessa täyttää lähinnä liikenneturvallisuuden vaarantamisen ja toinen liikenne rikkomuksen tunnusmerkistöt, niin näiden tekojen käytettävissä olevat rangaistuslajit poikkeavat ainakin teoreettisella tasolla toisistaan; liikenne rikkomuksesta voidaan tuomita vain sakkoon ja liikenneturvallisuuden vaarantamisen tapauksessa sakon lisäksi maksimirangaistuksena on vankeutta enintään kuusi kuukautta. Lahdenkin mukaan toissijaisuussäännöstä sovellettaessa on huomiota kiinnitettävä myös kyseisten rikosten seuraamukseksi säädettyihin rangaistuksiin⁵¹. Suojeluintressin ulottuvuuden suhteen tilanne näyttää ongelmalliselta, sillä vaikka liikennesäännöt yleensä on luotu samoista liikenneturvallisuuden intresseistä, niin esimerkkinä käyttämäni poliisimiehen antama pysähtymismerkki voi perustua muihinkin kuin liikenneturvallisuuden vaatimuksiin.

Asiaa voidaan lähestyä myös mahdollisen syyteharkintavaiheessa tai oikeudenkäynnissä tapahtuvan näytön arvioinnin vaikutusten kautta. Jos esimerkiksi nopeuden ylitys jää jostain syystä toteen näyttämättä, niin jäljelle jää vain poliisimiehen antaman pysähtymismerkkin noudattamatta jättäminen. Tilanne voi tietenkin olla myös päinvastainen. Tällöin saattaa eteen tulla tilanne, jossa liikenneturvallisuuden vaarantamisena käsitelty teko putoaa pois, ja jäljelle jää liikenne rikkomus.

Vastauksia liikenne rikosten konkurrenssiongelmiin voidaan hakea mm. siitä, onko kyseessä teko- vai seurausrikos, tekemis- vai laiminlyöntirikos taikka loukkaamis- vai vaarantamisrikos. Aiemmin merkitystä oli myös sillä, olivatko rikokset tehty samalla vai eri teoilla tai kuuluivatko rikokset peräkkäisten rikosten sarjaan eli oliko kyseessä jatkettu rikos⁵². Näillä jaotteluilla ei enää nykyisen yhtenäisrangaistusajattelun aikoina ole samanlaista merkitystä, vaikkakin rangaistuksen mittaamisessa on otettava huomioon rikosten lukumäärät, vakavuudet sekä tekojen keskinäiset yhteydet⁵³. Tapanin mukaan kyseinen yhtenäisen rangaistuksen mittaamista koskeva RL 7 luku ei anna vastausta siihen, milloin kyse on yhdestä ja milloin useammasta rikoksesta⁵⁴.

Kansalaisten yhdenvertaisen kohtelun kannalta yksiköintiä vaihtelevilla käytännöillä voi olla merkitystä, jos juttu käsitellään rangaistus määräysmenettelyssä. Sisäasiainministeriön poliisiosaston julkaisemassa *Käsikirjassa seuraamuksen määräämisestä rangaistus määräys- ja rikesakkomennettelyssä* otetaan kantaa tähän epäkohtaan toteamalla: ”Rikostapausten arviointi useammaksi kuin yhdeksi ainoaksi rikokseksi merkitsee aina rangaistusasteikon ankaroitumista. Tämän vuoksi epäselvät rajaukset yhden tai useamman rikoksen välillä tulisi arvioida vain yhdeksi rikokseksi.”⁵⁵ Toisaalta tähän ongelmaan rinnasteisia ”epäoikeuden mukaisuuksia” saattaa tapahtua myös syyteharkinnan yhteydessä tehtävissä syyttämättä jättämisissä, joilla tähdätään prosessin keventämiseen. Rikosten yksiköintiä ajatellen keskeytyksetön ajaminen ylinopeutta vaihtelevasti käyttäen tulisi Tapanin mukaan käsitellä yhtenä liikenneturvallisuuden vaarantamisena, vaikka nopeuden ylitykset tapahtuisivat ajallisesti tai tapahtumapaikallisesti pitkälläkin aikavälillä. Matkanteon keskeytyminen, joko oma-aloitteisesti tai ulkoisista tekijöistä johtuen, muuttaa tilanteen toiseksi.⁵⁶ Korkein oikeus on käsitellyt tapausta, jossa A oli ajanut ylinopeutta ja poliisit olivat antaneet hänelle pysähtymismerkkin. A oli kuitenkin paennut poliiseja, ja nämä olivat jonkin ajan kuluttua luopuneet takaa-ajosta. Tunteja

⁵¹ Lahti 1968, 721 - 722, teoksessa Lakanen 1999.

⁵² Ennen nykyisen RL 7 luvun (697/1991) mukaista yhtenäisrangaistusjärjestelmää erotettiin ns. reaalikonkurrenssi ja ideaalikonkurrenssi, kts. esim. Heinonen & Koskinen 2002, 130.

⁵³ RL 7 luku.

⁵⁴ Tapani & Tolvanen 2008, 426.

⁵⁵ Käsikirja seuraamuksen määräämisestä rangaistus määräys - ja rikesakkomennettelyssä 2007,16.

⁵⁶ Tapani & Tolvanen 2008, 444.

myöhemmin poliisit olivat jälleen nähneet ylinopeutta ajaneen A:n, joka oli uudelleen paennut poliiseja. Kuvatussa tapauksessa A syyllistyi kahteen eri rikokseen eli kahteen törkeään liikenneturvallisuuden vaarantamiseen.⁵⁷

Toinen, ja edellistä merkityksellisempi pakoonajoyritysten yhteydessä usein eteen tuleva pohdintatilanne syntyy törkeän liikenneturvallisuuden ja muiden lievempien liikenne rikosten välille. Muiden tienkäyttäjien turvallisuutta törkeästi vaarantava pakenija syyllistyy lähtökohdaisesti törkeään liikenneturvallisuuden vaarantamiseen, mutta myös moniin muihin vähäisempiin liikenne rikoksiin, esim. perässä seuraavan poliisimiehen antaman pysähdysmerkin noudattamatta jättämiseen eli liikenteen vaarantamiseen tai liikenne rikkomukseen. Matti Tolvanen mainitsee teoksessaan *Tieliikenne rikokset*⁵⁸, että ”yleisiä konkurrenssiperusteella syyttämättä jätettäviä liikenne rikkomuksia on poliisin antaman pysähtymiskäskyn noudattamatta jättäminen takaa-ajoon liittyvissä törkeään liikenneturvallisuuden vaarantamisen tapauksissa⁵⁹.” Tässä toteamuksessaan Tolvanen ottaa kantaa lähinnä rikosten yhtymistä koskevaan konkurrenssi-ajatteluun syyttäjän kannalta⁶⁰, ei niinkään konkurrenssiin rikosten yksiköinnin suhteen.

Edellisen kanssa näennäisesti samankaltaiselta näyttää kuvitteellinen tilanne, jossa törkeään liikenneturvallisuuden vaarantamiseen syyllistynyt perheenisä on kuljettanut autoaan huomattavalla ylinopeudella niin, että hänen alaikäinen lapsensa on matkustanut käyttämättä turvavyötä. Lapsen turvavyöttömyys olisi muissa olosuhteissa isän osalta liikenne rikkomuksena rangaistavaa, mutta tässä esimerkkitapauksessa se liittyy yhtenä olennaisena osana törkeään liikenneturvallisuuden vaarantamiseen tunnusmerkistötekijänä⁶¹. Liikenne rikkomuksen jättämistä yksiköinnistä pois ei siten tehdä prosessin keventämisenäkökohdista eikä lainkonkurrenssiperustein. Lahden näkemyksen mukaan kuvatussa tapauksessa, jossa syrjäytyvä tunnusmerkistö kuuluu välttämättömänä osana syrjäyttävään tunnusmerkistöön, kyseessä ei ole enää toissijaisuussäännön soveltaminen, vaan yleissäännön väistyminen erityissäännöksen tieltä⁶².

Poliisin antaman pysähtymismerkin noudattamatta jättäminen voi mielestäni nousta yhdeksi törkeään liikenneturvallisuuden vaarantamisen tunnusmerkistötekijäksi silloin, kun poliisi ei ole antanut pysähtymismerkkiä liikenteen valvonnan toteuttamiseksi, vaan pysähtymismerkki on annettu liikenneturvallisuuden välittömistä tarpeista. Tällainen tapaus on käsillä esimerkiksi silloin, kun ajoradalla on loukkaantuneita ihmisiä liikenne onnettomuuden tms. seurauksena, ja poliisi antaa lähestyvän ajoneuvon kuljettajalle pysähtymismerkin. Jos ajoneuvon kuljettaja tahallisesti laiminlyö pysähtymisvelvollisuutensa, ja päinvastoin kiihdyttää vauhtiaan ajaessaan onnettomuuspaikan läpi, niin käsillä on törkeä liikenneturvallisuuden vaarantaminen. Tapauksessa, jossa em. pysähtymismerkkiä antanut poliisimies joutuu syöksymään pakoon ajoradalta välttääkseen kiihdyttävän auton alle jäämisen, on kysymyksessä virkamiehen väkivaltainen vastustaminen (tai murhan yritys)⁶³.

⁵⁷ KKO 2006:101 A, teoksessa Tapani & Tolvanen 2008, 445.

⁵⁸ Tolvanen 1999.

⁵⁹ Tolvanen 1999, 176.

⁶⁰ Käsitteestä esim. Lappi-Seppälä 1997, 249, teoksessa Lahti (toim.)1997.

⁶¹ Lapsen turvavyöttömyys tulee luonnollisestikin mainita teon kuvauksessa.

⁶² Lahti 1968, 720, teoksessa Lakanen 1999.

⁶³ kts. KKO 1984-II-35.

5.2 Poliisimiehen antaman pysähtymismerkin noudattamatta jättämisen suhteesta virkamiehen väkivaltaiseen vastustamiseen

Korkein oikeus on linjannut muutamia tapauksia, joissa pysähtymismerkkejä antaneita poliisimiehiä kohti on ajettu ajoneuvoilla niin, että nämä ovat olleet konkreettisessa vaarassa. Tapauksessa KKO 1984-II-35 syytetty oli ajanut moottoripyörällä noin 160 km tuntinopeudella ajoradalla seisseitä häntä pysäyttämässä olleita poliiseja kohti. Nämä olivat vältäneet alle jäännin syöksymällä tien sivuun. Virallinen syyttäjä oli vaatinut rangaistusta mm. törkeästä varomattomuudesta liikenteessä ja virkamiehen väkivaltaisesta vastustamisesta. Alioikeus oli katsonut syytetyn syyllistyneen törkeään liikenneturvallisuuden vaarantamiseen, ja poliisimiesten antamien pysähtymismerkkien laiminlyönti oli sinällään sisältynyt ko. rikokseen⁶⁴. KKO oli päätenyt HO:n kanssa alioikeuden päätöksestä poiketen ratkaisuun, jonka mukaan syytetty oli menettelyllään saattanut poliisimiehet ilmeiseen hengenvaaraan tehden näin väkivaltaa virkatehtävää suorittaneita poliisimiehiä vastaan⁶⁵. Kyseessä oli siten törkeän liikenteen vaarantamisen lisäksi virkamiehen väkivaltaisen vastustaminen.⁶⁶ Ratkaisussa ei oteta erikseen kantaa pysähtymismerkin laiminlyöntiin, joten sen voitaneen katsoa sisältyvän joko törkeään liikenneturvallisuuden vaarantamiseen tai virkamiehen väkivaltaiseen vastustamiseen.

Tapauksessa KKO 1988:8 syytetty oli poliisin näytettyä hänelle pysähtymismerkkejä ja ryhdyttyä sen jälkeen ohittamaan hänen autoaan tahallaan siirtänyt autoaan sivusuunnassa kohti poliisiautoa törmäten siihen ja suistaen sen tieltä. Syyttäjä oli vaatinut tuomiota mm. murhan yrityksestä, törkeästä rattijuopumuksesta, törkeästä liikenteen vaarantamisesta sekä poliisin antaman pysäytysmerkin noudattamatta jättämisestä. Alioikeus oli päätenyt ratkaisusaan siihen, että syytetty ei ollut syyllistynyt erikseen rangaistavaan liikenneerikkomukseen jättäessään noudattamatta poliisin antamaa pysäytysmerkkiä. Hänen ei myöskään katsottu syyllistyneen törkeään liikenteen vaarantamiseen, mutta kylläkin mm. törkeään rattijuopumukseen, liikenteen vaarantamiseen ja liikenneerikkomukseen. Alioikeuden tuomio muuttui HO:ssa siten, että tuomioon tuli mukaan mm. törkeä liikenneturvallisuuden vaarantaminen. KKO tuomitsi syytetyn mm. törkeästä rattijuopumuksesta, liikenneerikkomuksesta, virkamiehen väkivaltaisesta vastustamisesta ja törkeästä liikenteen vaarantamisesta. Sovelletujen lainkohtien joukossa on mm. poliisimiehen antaman pysähtymismerkin noudattamatta jättäminen (TLL 93 § 1). Päätöslauselmasta ei sinänsä käy ilmi, sisältyykö ko. pysähtymismerkin laiminlyönti virkamiehen väkivaltaiseen vastustamiseen, törkeään liikenneturvallisuuden vaarantamiseen vai omana kohtanaan olleeseen liikenneerikkomukseen.⁶⁷

⁶⁴ Lakanen 1999, 39.

⁶⁵ Väkiavallasta virkamiehen vastustamisrikoksissa mm. Viljanen 2006 teoksessa Lohiniva-Kerkelä (toim.) 2006.

⁶⁶ <http://www.finlex.fi/fi/oikeus/kko/kko/1984/19840035> 26.5.2008.

⁶⁷ <http://www.finlex.fi/fi/oikeus/kko/kko/1988/19880008> 26.5.2008.

5.3 Poliisimiehen antaman pysähtymismerkin noudattamatta jättämisen suhteesta virkamiehen vastustamiseen, haitantekoon virkamiehelle ja niskoitteluun poliisia vastaan

*Virkamiehen vastustamisessa*⁶⁸ on kyse virkamiehen väkivaltaisen vastustamisen lievemmästä tekemuodosta, eli siinä väkivaltainen vastustaminen on tehty kokonaisuutena arvostellen lieventävien asianhaarojen vallitessa. Jos joku oikeudettomasti estää tai yrittää estää julkisen vallan käyttöä sisältävän virkatoimen suorittamista tai vaikeuttaa sitä käyttämättä väkivaltaa tai sen uhkaa, niin hän syyllistyy *haitantekoon virkamiehelle*⁶⁹. *Niskoittelussa poliisia vastaan*⁷⁰ on kyse edellä mainittuja lievemmästä tekemuodosta, lähinnä poliisimiehen antaman käskyn tai kiellon noudattamatta jättämisestä.

Pelkkä pysähtymismerkin laiminlyönti ilman selkeää väkivallan käyttöä tai sen uhkaa voi olla joko poliisimiehen antaman pysähtymismerkin noudattamatta jättämistä, virkapukuisen poliisimiehen antaman pysähtymismerkin noudattamatta jättämistä maastossa, virkamiehen vastustamista, haitantekoa virkamiehelle tai niskoittelua poliisia vastaan. Kyseessä on kuitenkin lainkonkurrenssitilanne, eli yksi pysähtymismerkin laiminlyönti voi rikoksena olla vain jokin edellä luetelluista. Kolme viimeksi mainittua ovat saman tekemuodon eri asteita, joten niiden yhtäaikainen käyttö luonnollisestikin poissulkeutuu⁷¹. Se, onko kyseessä virkamiehen vastustaminen, haitanteko tai niskoittelu, vai poliisimiehen antaman pysähtymismerkin noudattamatta jättäminen, riippuu pitkälti siitä, millä perusteella pysäytystoimeen on ryhdytty. Jos pysähtymismerkki on annettu liikenteenvalvonnallisista lähtökohdista pohjautuen tieliikennelakiin, niin kyseessä on poliisimiehen antaman pysähtymismerkin noudattamatta jättäminen, eli liikenneturvallisuuden vaarantaminen tai liikenneriikkomus. Maastoliikennelakiin perustuvan pysähtymiskäskyn laiminlyönti käsitellään virkapukuisen tai näkyvällä virkamerkillä varustetun poliisimiehen antaman pysähtymismerkin noudattamatta jättämisenä maastossa⁷². Jokin kolmesta muusta rikostyyppistä täyttyy todennäköisimmin, mikäli pysäytyksen perusteet tulevat poliisilain puolelta⁷³.

⁶⁸ RL 16:2 §.

⁶⁹ RL 16:3 §.

⁷⁰ RL 16:4 §.

⁷¹ Esim. Matikkala 2006, 192.

⁷² Tolvanen 2002, 36: Maastossa tapahtuneisiin liikenneriikoksiin ei voida soveltaa Rikoslain 23 lukua (liikenneturvallisuuden vaarantaminen tai törkeä liikenneturvallisuuden vaarantaminen).

⁷³ Esim. etsintäkuulutetun kiinniotto.

6 POLIISINTOIMIVALTUUKSISTA

6.1 Poliisin toimivaltuuksien perusteista

Poliisilain mukaan poliisin tehtävänä on oikeus- ja yhteiskuntajärjestyksen turvaaminen, yleisen järjestyksen ja turvallisuuden ylläpitäminen sekä rikosten ennalta estäminen, selvittäminen ja syyteharkintaan saattaminen⁷⁴. Mainittu poliisilain 1 § määrittelee poliisin tehtävät, eli luo omalta osaltaan toimimisvelvollisuuden. Sitä voidaan myös pitää eräänlaisena poliisiorganisaation rajat osoittavana normina⁷⁵. Kyseinen pykälä ei kuitenkaan anna poliisille yleistoi- mivaltuutusta kaikkiin tarvittaviin toimiin, vaan eri tilanteita varten on täytynyt laatia erityis- lainsäädäntöä ja sitä täydentävää asetuspohjaa. Ennen vuonna 1966 säädettyä poliisilakia po- liisin toimivaltuuksien katsottiin perustuneen joko *erityisvaltuuksiin* eli kirjoitettuihin sään- nöksiin tai *yleisvaltuuksiin*, joilla tarkoitettiin sitä, ”että poliisilla oli valta nimenomaisen sää- dännäiseen lakiin perustuvan toimivaltasäännöksen puuttuessaakin kajota poliisitoimen koh- teen vapauspiiriin silloin, kun kajoaminen osoittautui välttämättömäksi yleisen järjestyksen ja turvallisuuden ylläpitämiseksi.”⁷⁶

Nykyään katsotaan, että kaiken julkisen vallan käytön tulee perustua eduskuntalakiin ja viime kädessä perustuslakiin⁷⁷. Pekka Viljasen mukaan julkisen vallan käyttöä ilmentävä, usein jonkun rikoksen tunnusmerkistön täyttävä puuttuminen kansalaisten sinänsä suojattuihin etuihin on luonnollisesti oikeutettua ainoastaan siltä osin kuin puuttuminen pysyy virkaan perustuvan toimivallan rajoissa⁷⁸. Markus Terenius mainitsee poliisin voimankäyttöä käsittelevässä lisen- siaatin tutkimuksessaan, että jo yhteiskuntarauhan ylläpitämisen näkökulmasta on tärkeää, että oikeuksiin puuttumiselle on aina laillinen peruste eikä oikeuksiin puututa enempää kuin on vält- tämätöntä yksilöiden ja koko yhteiskunnan etujen ja oikeuksien turvaamiseksi⁷⁹.

Toimivallalla käsitteenä tarkoitetaan oikeusjärjestykseen perustuvaa mahdollisuutta suo- rittaa oikeudellisia toimia ja aikaansaada niillä tarkoitettuja vaikutuksia⁸⁰. Pentti Ylösjoen mukaan oikeusvaltiollinen *legaliteettiperiaate* edellyttää, että poliisiviranomaisen toiminnan ja päätäntävällankäytön tulee aina nojautua lakiin ja toimivaltuuksien tulee perustua voimas- saolevaan oikeusjärjestykseen. Hänen mukaansa kansalaisten perusoikeuksien turva rakentuu hyvin pitkälti juuri lakisidonnaisuuden varaan.⁸¹ Hallituksen esityksessä on todettu, että poliis- in toimivallasta tulee säätää riittävän täsmällisillä ja todellista tarvetta vastaavilla laeilla. Po- liisin valtuuksien on oltava ”yksiselitteisiä, selkeitä ja mahdollisia käyttää ajateltavissa olevis- sa tapauksissa”.⁸² Poliisityön luonne on kuitenkin sellaista, että useat valtuussäännökset on jouduttu käytännön syistä lakiteknisesti kirjoittamaan väljään muotoon⁸³. Myös perustuslaki- valiokunta on nykyistä poliisilakia säädettyäessä todennut, että poliisilaki on tyypillisesti sel-

⁷⁴ Poliisilaki (493/1995) 1 §.

⁷⁵ Rantanen 2002, 33.

⁷⁶ Merikoski teoksessa Loman 1997, 26–27.

⁷⁷ Perustuslaki 2 §, HE 1/1998 Yksityiskohtaiset perustelut 2 §.

⁷⁸ Viljanen 1984, 354 teoksessa Terenius 2007, 84.

⁷⁹ HE 57/1994 Yleisperustelut Tavoitteet ja keinot niiden saavuttamiseksi; Tereniuksen lisen- siaatintutkimus 2007, 80.

⁸⁰ Lakanen 1999, 67.

⁸¹ Ylösjoen 1966, 92 – 97, 123 ja 133 teoksessa Terenius 2007.

⁸² HE 57/1994 Yleisperustelut Esityksen tavoitteet ja keskeiset ehdotukset.

⁸³ Helminen, Kuusimäki & Salminen 1999, 52: Heidän mukaansa esim. termeille ”vaara” ja ”vaarantaa” muotou- tuu yksityiskohtainen sisältö pääasiassa poliisikäytännössä.

lainen säädös, joka voi herkästi joutua ristiriitaan kansalaisten perusoikeuksien, varsinkin klassisten vapausoikeuksien kanssa. Perustuslaissa suojattuja perusoikeuksia, joiden kanssa toimivaltasäännöksiä usein punnitaan, ovat henkilökohtaisen vapauden ja koskemattomuuden suoja, liikkumisvapaus ja yksityiselämän suoja.⁸⁴

Toisaalta mikään perusoikeus ei voi järjestäytyneessä yhteiskunnassa kohota absoluuttiseksi, mistään muusta riippumattomaksi oikeudeksi⁸⁵. Terenius mainitsee, että edellä mainitusta syystä esimerkiksi perustuslain 7 § 3. momentissa on säädetty mahdollisuudesta rajoittaa siinä säänneltyjä perusoikeuksia. Julkisen vallan käyttö sellaisenaan on siis hyväksyttävää myös perusoikeuksien näkökulmasta.⁸⁶

6.2 Poliisin toimivaltuuksista kulkuneuvoa pysäytettäessä

Sisäasiainministeriön asetuksessa kulkuneuvon pysäyttämisestä⁸⁷ mainitaan, että poliisin toimivaltuuksista pysäyttää ajoneuvo tai kulkuneuvo taikka määrätä se pysäytettäväksi säädetään tieliikennelaissa⁸⁸ ja tieliikenneasetuksessa⁸⁹, maastoliikennelaissa⁹⁰ sekä poliisilaisissa⁹¹.

Tieliikennelain 93 § mukaan ”ajoneuvo on poliisimiehen antamasta merkistä pysäytettävä. Kuljettaja on lisäksi velvollinen noudattamaan poliisimiehen ajoneuvon kunnon, varusteiden ja kuormituksen tarkastamiseksi antamia määräyksiä sekä sallimaan ajoneuvon liikennekelpoisuuden tarkastamisen.”

Maastoliikennelain 33 § mukaan ”moottorikäyttöisen ajoneuvon kuljettajan on välittömästi pysähdyttävä virkapukuisen tai näkyvällä virkamerkillä varustetun poliisi-, tulli- tai rajavartiomiehen antamasta merkistä taikka sellaisen Metsähallituksen tai Metsäntutkimuslaitoksen virkamiehen antamasta merkistä, jolla on poliisivaltuudet.”

Poliisilain 21 § mukaan ”poliisimiehellä on oikeus määrätä kulkuneuvo pysäytettäväksi, jos se on tarpeen etsintäkuulutetun tai muun kiinniotettavan tavoittamiseksi, kulkuneuvon käyttöön liittyvän valvonnan tai rajatarkastuksen suorittamiseksi, yleisen järjestyksen ja turvallisuuden ylläpitämiseksi taikka rikoksen estämiseksi tai selvittämiseksi.

Poliisimiehellä on oikeus siirtää kulkuneuvo tai määrätä se siirrettäväksi, jos se on tarpeen kulkuneuvon käyttöön liittyvän valvonnan tai rajatarkastuksen suorittamiseksi, yleisen järjestyksen ja turvallisuuden ylläpitämiseksi taikka rikoksen estämiseksi.”

6.3 Voimakeinojen käyttäminen pysäytettäessä

Kulkuneuvon pysäyttämisessä voidaan joutua turvautumaan voimakeinoihin (pakkopysäyttäminen). Poliisin oikeudesta käyttää voimakeinoja säädetään poliisilain 27 §:ssä.⁹²

⁸⁴ PeVL 15/1994 Yleistä poliisilakiehdotuksesta.

⁸⁵ Sinisalo 1973, 126, teoksessa Terenius 2007.

⁸⁶ Terenius 2007, 84.

⁸⁷ Sisäasiainministeriön asetus kulkuneuvojen pysäyttämisestä (1087/2001).

⁸⁸ Tieliikennelaki (267/1981).

⁸⁹ Tieliikenneasetus (182/1982).

⁹⁰ Maastoliikennelaki (1710/1995).

⁹¹ Poliisilaki (493/1995).

⁹² Sisäasiainministeriön asetus kulkuneuvojen pysäyttämisestä (1087/2001).

Poliisilaki 27§. Voimakeinojen käyttö:

Poliisimiehellä on virkatehtävää suorittaessaan oikeus vastarinnan murtamiseksi, henkilön paikalta poistamiseksi, kiinniottamisen toimittamiseksi, vapautensa menettäneen pakenemisen estämiseksi, esteen poistamiseksi taikka välittömästi uhkaavan rikoksen tai muun vaarallisen teon tai tapahtuman estämiseksi käyttää sellaisia tarpeellisia voimakeinoja, joita voidaan pitää puolustettavina.

Voimakeinojen puolustettavuutta arvioitaessa on otettava huomioon tehtävän tärkeys ja kiireellisyys, vastarinnan vaarallisuus, käytettävissä olevat voimavarat sekä muut tilanteen kokonaisarvosteluun vaikuttavat seikat.

Sillä, joka poliisimiehen pyynnöstä tai tämän suostumuksella tilapäisesti avustaa poliisimiestä tilanteessa, jossa on välttämätöntä turvautua sivullisen voimakeinoapuun erityäin tärkeän ja kiireellisen poliisin virkatehtävän suorittamisessa, on oikeus poliisimiehen ohjauksessa sellaisten välttämättömien voimakeinojen käyttämiseen, joihin poliisimies toimivaltansa nojalla hänet valtuuttaa.

Poliisilla on oikeus puolustusvoimien avustuksella käyttää sotilaallisia voimakeinoja terrorismirikoksen estämiseksi tai keskeyttämiseksi sen mukaan kuin puolustusvoimien virka-avusta poliisille annetussa laissa (781/1980) säädetään. (15.7.2005/523)

Voimakeinojen käytön liioittelusta säädetään rikoslain 4 luvun 6 §:n 3 momentissa ja 7 §:ssä. (13.6.2003/517)⁹³

Poliisin voimakäyttöä ohjaa lisäksi edellä mainittua poliisilain 27 §:ää täydentävä sisäasiainministeriön asetus poliisin voimakeinojen käyttämisestä (979/2004). Poliisilain, poliisiasetuksen sekä em. voimankäyttöasetuksen lisäksi voimakeinojen käytössä on noudatettava mm. sisäasiainministeriön asetusta kulkuneuvon pysäyttämistä (1087/2001)

6.4 Poliisin voimakeinojen käyttö vastuun poistavana perusteena

Poliisit joutuvat toisinaan käyttämään voimakeinoja työssään siten, että teot sinänsä näyttävät täyttävän esimerkiksi pahoinpitelyn tunnusmerkistön. Tuoreimman näkemyksen mukaan poliisin voimakeinojen käyttö sallituissa rajoissa on vastuun poistava peruste⁹⁴. Aiempi, ja edelleen mahdollisesti voimassa oleva kanta on, että voimakeinojen käytössä olisi kyse oikeuttamisperusteesta⁹⁵. Tapanin ja Tolvasen mukaan poliisille on annettu lailla mahdollisuus käyttää voimakeinoja, joten toimiessaan voimakäyttöoikeuden rajoissa poliisi toimii norminmukaisesti. Jonkun vammautuessa poliisin virkatoimen johdosta tapausta ei lähdetä oikeudessa käsittelemään pahoinpitelyn tunnusmerkistöstä käsin. Poliisin ei siten todeta syyllistyneen pahoinpitelyyn, jonka rangaistusvastuusta hänet vapautettaisiin siksi, että hän ei ole ylittänyt laissa säädettyjä voimankäyttöoikeuden rajoja. Tilannetta arvioidaan edellisen sijaan poliisin virkatehtävän, hänen kohtaamansa vastarinnan ja käytettyjen voimakeinojen näkökulmasta. Teon pysyessä sallitun voimankäyttöoikeuden rajojen sisällä pahoinpitelyrikoksen tunnusmerkistö ei täyty.⁹⁶

⁹³ Poliisilaki (493/195) 27 §.

⁹⁴ Tapani & Tolvanen 2008, 297 - 298.

⁹⁵ Esim. Frände 2005, 163–178; Viljanen 1984, 356.

⁹⁶ Tapani & Tolvanen 2008, 298.

Voimakeinojen käyttöä ajatellen rikoslain 4 luvun 6 §:ssä määritellään uloimmat rajat voimakeinojen käyttövaltuuksille. Siinä tuodaan myös esille menettelytavat silloin, kun voimakeinojen käytön rajat ylittyvät. Esimerkiksi poliisilain 27 § antaa poliisimiehelle oikeuden voimakeinojen käyttöön vastarinnan murtamiseksi, esteen poistamiseksi ja henkilön paikalta poistamiseksi. Voimakeinoja saa käyttää sekä aktiivisen että passiivisen vastarinnan murtamiseksi. Poliisi saa käyttää voimakeinoja mm. pakenemisen ja uhkaavan rikoksen estämiseksi. Voimakeinojen tulee olla tarpeellisia laissa säädetyn tehtävän suorittamiseksi, ja niiden on oltava kokonaisuutena arvostellen puolustettavia ottaen huomioon tehtävän tärkeys ja kiireellisyys, vastarinnan vaarallisuus sekä tilanne muutenkin. Kyseessä on normatiivinen kokonaisarviointi. Lähtökohtana tulee pitää lievimmän mahdollisen keinon periaatetta.⁹⁷

Puolustettavuuskriteerillä tarkoitetaan intressipunnintaa, jossa yleensä vastakkain ovat tehtävän tärkeys ja voimakeinojen käytön aiheuttama intressiloukkaus. Sisäasiainministeriön asetus voimakeinojen käytöstä (979/2004) täsmentää poliisin voimankäyttöä, mutta myös rajoittaa sitä verrattuna poliisilain 27 §:ään. Poliisimiehen tulee voimakeinojen käytön yhteydessä arvioida näiden keinojen odotettavissa olevia vaikutuksia virkatehtävän kannalta ja toisaalta kohteelle aiheutuvia seurauksia. Ulkopuolisille mahdollisesti aiheutettu vaarakin on otettava huomioon.⁹⁸

Ampuma-aseen käyttö on viimesijaisin voimakeino. Ampuma-asetta ei yleensä saa käyttää pakenevan pysäyttämiseksi. Ampuma-aseen käyttö on perusteltua ainoastaan silloin, kun pakenevan henkilön toiminta aiheuttaa vakavaa ja välitöntä vaaraa toisen hengelle ja terveydelle. Tällaiseksi vaaraksi on katsottava esimerkiksi tilanne, jossa henkilö pyrkii tahallaan törmäämään vastaantuleviin ajoneuvoihin ylinopeudella ajaessaan.⁹⁹

Sisäasiainministeriön asetuksessa kulkuneuvojen pysäyttämisestä (1087/2001) määritellään mm. pysäyttämisen edellytykset ja varotoimenpiteet. Pakkopysäytystilanteessa poliisin tavoitteena tulee olla pakenijan turvallinen ja viivytyksetön pysäyttäminen sekä paon jatkumisen estäminen. Toimenpiteet on suoritettava aiheuttamatta suurempaa vahinkoa tai haittaa kuin on välttämätöntä. Sivullisia ei saa asettaa tarpeettomaan vaaraan. Poliisin on otettava huomioon myös kohdehenkilöiden turvallisuus sekä oma työturvallisuus. Vaaraa aiheuttavien menettelytapojen sijaan on harkittava vaihtoehtoisten keinojen käyttöä tilanteen ratkaisemiseksi. Tulee myös muistaa, että olosuhteiden niin vaatiessa poliisilla on oikeus luopua toimenpiteestä.¹⁰⁰

Pakkopysäytykseen on varauduttava ennalta mm. valitsemalla tarkoituksenmukaisin pysäytyspaikka ja -hetki sekä pyytämällä lisäapua jos se on mahdollista. Lisäksi on otettava huomioon liikenneympäristö liikenteen vilkkauksineen, sää- ja keliolosuhteet, kuljettajan todennäköinen tila sekä pysäytettävän ajoneuvon laatu ja nopeus. Erityistä huomiota on kiinnitettävä sivullisten turvallisuuteen. Jos mahdollista, niin pysäytettävän ajoneuvon nopeutta on pyrittävä alentamaan, ja ohjattava se turvalliselle pysäytyspaikalle.¹⁰¹

Poliisille sallittuja pakkopysäytyskeinoja ovat kulkuneuvolla uhkaaminen, piikkimaton käyttö, tien sulkeminen, esteiden asettaminen, edellä ajaminen vauhtia hidastaen, kiilaaminen sekä kiinniajaminen. Ampuma-asetta saa käyttää vasta viimeisenä keinona, jos kohdehenkilö aiheuttaa välitöntä vakavaa vaaraa jonkun hengelle ja terveydelle. Tulee lisäksi muistaa, että mikäli autossa on useampia henkilöitä, niin edellytyksien on täyttyttävä kaikkien osalta.

⁹⁷ Emt, 298 -299.

⁹⁸ Emt, 300.

⁹⁹ Emt., 300.

¹⁰⁰ Sisäasiainministeriön asetus kulkuneuvojen pysäyttämisestä (1087/2001).

¹⁰¹ Tapani & Tolvanen 2008, 301 - 302.

Aseenkäyttöpäätöksen tulee perustua kohdehenkilön tai -henkilöiden välittömästi tilannetta edeltäneeseen toimintaan, aseistautumiseen, häiriintyneisyyteen tai muihin edellisiin rinnastettaviin syihin.¹⁰²

Voimankäyttöoikeuden lisäksi poliisilla on oikeus puolustaa itseään tai toista hätävarjelutilanteessa. Edellä on tuotu esiin, että toimiessaan voimakäyttöoikeuden rajoissa poliisi ei syyllisty tunnusmerkistön mukaiseen (pahoinpitely)rikokseen. Oikeuttamisperusteen soveltuvuutta ei lähtökohtaisesti ole tarpeen edes pohtia. Toisinaan yllättävissä tilanteissa poliisi ei ehdi käyttää voimakäyttövälinettä säädetyillä tavoilla puolustaessaan omaa tai toisen henkeä taikka terveyttä. Tällöin ei ole kysymys virkatehtävän suorittamiseksi tarpeellisten voimakeinojen käyttämisestä, vaan siitä, selviääkö poliisi tilanteesta hengissä tai vakavitta vammoitta.¹⁰³ Edellä mainitussa sisäasiainministeriön asetuksessa kulkuneuvojen pysäyttämisestä mainitaan, että ko. asetusta ei sovelleta hätävarjelutilanteisiin. Asetuksessa selostettuja periaatteita ja menetelmiä voidaan kuitenkin noudattaa hätävarjelutilanteessa soveltuvin osin¹⁰⁴.

6.4.1 Poliisimiehen oikeus poiketa liikennesäännöistä ja pakkotila

Tieliikennelain 25 § sekä 48 § antavat poliisimiehille sekä eräille muille oikeuden poiketa joistain liikennesäännöistä tiettyjen edellytysten vallitessa tarpeellista tai erityistä varovaisuutta noudattaen. Edellä kuvatulla tavalla toimiessaan poliisi ei syyllisty rikostunnusmerkistössä rangaistavaksi säädettyyn tekoon. Säännöistä poikkeaminen rinnastuu voimakeinojen käyttöön. Näihin tilanteisiin ei kuitenkaan yleensä ole tarpeen soveltaa pakkotilaoikeutta. Poliisimiehen oikeus poiketa tietyistä liikennesäännöistä on tyhjentävästi säännelty tieliikennelain 48 §:ssä ja sitä täydentävässä tieliikennelain 25 §:n 3 momentissa.¹⁰⁵

Edellä mainittu on loogisesti perusteltavissa monin tavoin. Vasta mahdollisissa poliisin aiheuttamissa onnettomuustapauksissa tai selkeissä ylilyöntitapauksissa poliisin toimintaa käsitellään liikenneturvallisuuden vaarantamisena tai törkeänä liikenneturvallisuuden vaarantamisena. Tämän tutkimuksen aiheeseen liittyen tulee ottaa huomioon, että poliisilaki ja sitä täydentävät asetukset antavat poliisille mahdollisuuden, ja jossain tapauksessa velvollisuuden, luopua liian vaaralliseksi muuttuneesta tai mahdollisesti muuttuvasta seuraamisesta. Jos seuraamista em. tapauksissa kuitenkin jatketaan ilman objektiivista tarkastelua kestävästä intressipunnintaa, niin sovellettavaksi saattaa tulla törkeä liikenneturvallisuuden vaarantaminen myös poliisin osalta¹⁰⁶.

¹⁰² Emt, 302.

¹⁰³ Tapani & Tolvanen 2008, 302.

¹⁰⁴ Sisäasiainministeriön asetus kulkuneuvojen pysäyttämisestä (1087/2001) 5 §.

¹⁰⁵ Tapani & Tolvanen 2008, 305.

¹⁰⁶ Tolvanen 1999, 153.

7 PAKENEMISET JA MEDIA

Toimittaja Jarkko Sipilä määrittelee sanan ”uutinen” teoksessa *Tieto - mahdollisuus, uhka vai turva*¹⁰⁷ seuraavasti: ”Uutinen on yleistä merkitystä omaava mielenkiintoinen uusi asia”. Hän havainnollistaa ”yleisen merkityksen” ja ”kiinnostavuuden” käsitteitä ns. 4+1 K -menetelmällä. Tässä hahmotuksessa ensimmäinen K-kirjain viittaa sanaan *koskettaa*. Uutisarvo määräytyy tuolloin sen mukaan, kuinka suurta joukkoa uutinen koskettaa. Toinen K-kirjain tulee sanasta *kauhistuttaa*. Rikos- tai onnettomuus uutisointi usein kauhistuttaa monia, varsinkin, jos tapahtuma on poikkeuksellisen raaka tai läheinen. Kolmas K merkitsee *kateuden* käsitettä. Asiat, jotka aiheuttavat suurimmassa väestöosassa kateutta, muodostuvat helposti uutiseksi. Esimerkkinä Sipilä mainitsee yritysjohtajien kohtuuttoman suuret optiovoitot. Neljäs K-kirjain sisältö tulee *kiinnostavuudesta*. Tämä on varsinkin kaupallisten medioiden yksi tärkeimmistä uutiskriteereistä. ”Ylimääräinen” K merkitsee *kuvaa*. Kuva, ja varsinkin videokuva poikkeuksellisesta tilanteesta löytää helpohkosti tiensä kaupalliseen mediaan ja tämän päivän lähes reaaliaikaiseen tiedonjakokanavaan, Internetiin.¹⁰⁸ Poliisien kuvaamia ns. takaa-ajovideoita, joita on käytetty syyteharkintavaiheessa tai oikeudessa todisteena, ja siinä yhteydessä toimitettu myös epäillylle, on toisinaan levitetty moniin Internet-sivustoihin kaikkien halukkaiden nähtäväksi¹⁰⁹.

Edellisten uutiskriteerien valossa on helppo ymmärtää, miksi poliisin toiminta kiinnostaa julkista sanaa eli mediaa. Varsinkin sellaiset tapahtumat, joissa joku on poliisin toimenpiteiden yhteydessä kuollut tai loukkaantunut, saavat lähes poikkeuksetta palstatilaa lehdistössä ja kuva- sekä ääniaikaa televisiossa ja radiossa. Pakenemisyritysten yhteydessä suoritettavat takaa-ajot sisältävät paljon sellaisia draaman elementtejä, että median - ja siten myös suuren yleisön - kiinnostus on helppoa käsittää.

Peruslähtökohtana Sipilä tuo esiin aiemmin mainitussa teoksessa, että negatiiviset asiat ovat yleisesti ottaen suurempia uutisten lähteitä kuin positiiviset. Sipilä puolustaa edellä mainittua logiikkaa toteamalla, että onneksi yhteiskunnassamme negatiiviseksi koetut asiat ovat harvinaisempia kuin positiiviset; olisihan monin tavoin huonompi tilanne, jos esim. poliisimiehen rehellisyys jossain yksittäisessä tilanteessa ylittäisi uutiskynnyksen sen sijaan, että epärehellisyys sen poikkeuksetta tekee.¹¹⁰

Poliisin suorittamat pakenevien ajoneuvojen seuraamiset saavat edellä kuvatuin perustein helpoimmin yleistä näkyvyyttä medioissa silloin, kun jollekin tilanteessa olleelle osapuolelle käy jotain poikkeuksellista; mieluummin jotain koskettavaa ja kauhistuttavaa kuin toivottavaa ja todennäköistä. Tämä saattaa kuitenkin helposti muokata kansalaisten silmissä todellisuutta vääristyneeseen suuntaan. Peräkkäisinä päivinä uutisoidut vakavaan loukkaantumiseen johtaneet pakenemisyritykset saattavat luoda kuvan, että pakenemisyritykset yleensä päättyvät vakaviin loukkaantumisiin tai vaarallisiin onnettomuuksiin. Tällöin helposti jää havaitsematta se tosiasia, että suurin osa poliisin suorittamista pakenevan ajoneuvon seuraamisista päättyy pakenijan hallittuun kiinniottoon tai muutoin yleisesti hyväksyttävään lopputulokseen. Matti Laine mainitsee vastaavanlaisena esimerkkinä median ”vääristämästä” todellisuudesta, että lehtiä lukiessamme saamme mielikuvan satoja sivullisia vuosittain tappavista rattijuopoista. Kuitenkin useimmiten rattijuoppojen aiheuttamissa onnettomuuksissa kuolee itse rattijuoppo,

¹⁰⁷ Rantala & Virta (toim.) 2006.

¹⁰⁸ Sipilä 2006, 95–96.

¹⁰⁹ Esim. nuorten suosimalle YouTubelle, <http://www.youtube.com>.

¹¹⁰ Sipilä 2006, 95.

joskus hänen kanssamatkustajansa, mutta melko harvoin joku sivullinen. Kuolleiden määrä on vaihdellut 5-20 välillä vuosittain.¹¹¹ Myös Ari-Matti Nuutila toteaa yleisesti luultavan, että rattijuopot aiheuttavat valtavasti liikennekuolemia, koska jokainen rattijuopon toiselle aiheuttama kuolonkolari päättyy iltapäivälehtien palstoille¹¹².

Julkisilla tiedotusvälineillä on merkittävä rooli kansalaisten mielikuvien muokkaajina¹¹³. Tutkimusten mukaan mm. kansalaisten turvallisuuden tunteeseen vaikuttavat usein todellisia uhkia enemmän ne elämää vaarantavat tekijät, joiden läsnäolosta uutisoidaan näyttävimmän. Ihmiset pelkäävät toisinaan mm. lentämistä siihen liittyvien riskitekijöiden takia, vaikka huomattavasti suuremmalla todennäköisyydellä he saattavat jäädä auton alle suojatiellä jalankulkijana liikkeessään¹¹⁴. Toisaalta taas tehtyjen uhritutkimusten¹¹⁵ mukaan mm. sellaiset naiset pelkäävät eniten joutuvansa sattumanvaraisen väkisinmakaamisen kohteeksi yleisellä paikalla, jotka kuuluvat elämäntapojensa tms. johdosta pienimpään riskiryhmään ko. rikostyyppiä ajatellen¹¹⁶. Yleisellä paikalla tapahtuneet raiskaukset, jotka ovat kohdistuneet täysin sattumanvaraiseen ohikulkijaan, nousevat kuitenkin muita rikoksia helpommin otsikoihin niiden kauhistuttavuuden ja raakuuden - ja toisaalta yleisen kiinnostavuuden - takia. Eräiden tutkimusten mukaan rikosuutisia luetaan lehdistä kaikkein mieluiten¹¹⁷.

Edellä kuvattu asettaa viranomaiset haastavaan tilanteeseen. Rikoksista ja rikollisuudesta täytyy tiedottaa avoimesti ja rehellisesti, mutta kuitenkin niin, ettei julkisuudessa esillä oleva asioiden painotus vääristy kansalaisten mielissä ja lietso aiheetonta epävarmuutta ja turvattomuuden tunnetta. Pakenemisyritysten ja niitä seuranneiden takaa-ajojen lopputuloksista voidaan kertoa rehellisesti korostaen sitä, että suurin osa seuraamisista päättyy ilman vahinkoja. Tällöin saattaa syntyä mielikuva, että pakenemisiin ei liity riskejä: tämä voi kuitenkin osaltaan madaltaa karkuunlähtökynnystä joidenkin keskuudessa. Toisena ääripäänä voidaan nähdä tilanne, jossa korostetaan pakenemisyrityksiin liittyviä riskejä tuomalla esiin niitä tapauksia, joissa seurauksena on ollut onnettomuus ja inhimillinen tragedia. Tällöin ajaututaan helposti tilanteeseen, jossa varsinkin ns. yleisönosastokirjoituksissa aletaan vaatia poliisilta korkeampaa kynnystä seurantaan lähtemisen suhteen. Näiden kirjoittajien mukaan poliisi ”ajattaa nuoria autovarkaita kuolemaan” tai aiheuttavat täysin syyttömien ihmisten joutumisen vaaraan toimillaan. Tässä yhteydessä tuodaan usein esiin varsinkin amerikkalaisten poliisisarjojen näyttävät takaa-ajokohtaukset, ja epäillään poliisin ottavan toimintatapoihinsa liikaa vaikutteita sieltä. Tässä yhteydessä on hyvä muistaa, että valitsipa poliisi tiedottamisessaan minkä linjan tahansa, niin yleensä kulloinenkin media päättää tapauskohtaisesti itsenäisesti, missä valossa se tapauksesta uutisoi.

7.1 Seuraamisesta luopuminen

Oman kysymyksensä muodostavat takaa-ajoista luopumiset ja niistä tiedottamiset. Tässä tutkimuksessa käytetään termejä *aktiivinen ja passiivinen luopuminen seurannasta*. Aktiivisella luopumisella tarkoitetaan tilannetta, jossa poliisi on tehnyt päätöksen luopua seurannasta. Päätöksen taustalla on ollut yleensä etujen punninta pakenijan ottamien riskien suuruudesta itseään ja mahdollisia sivullisia kohtaan jo tehtyyn rikokseen nähden. Kyse on siis välittömän

¹¹¹ Laine 1991, 102–103.

¹¹² Nuutila 1997, 411.

¹¹³ Esim. Grönfors & Hirvonen 1990, 41.

¹¹⁴ Ollila 2006, 9.

¹¹⁵ Uhritutkimuksista esim. Kivivuori 2006, 34–39.

¹¹⁶ Todennäköisimmän väkisinmakaaja on lähipiiriin kuuluva, ja teko tehdään tutussa paikassa esim. kotona.

¹¹⁷ Viren & Wiberg 1998, 40–42.

kiinnisaannin intressin välttämättömyysharkinnasta. Passiivisella luopumisella tarkoitetaan puolestaan tilannetta, jossa poliisi ei ole kyennyt seuraamaan pakenijaa hänen käyttämänsä ajoreitin, ajoneuvon tehollisen yliveraisuuden tai jonkin muun näihin rinnastettavan syyn takia. Voidaan osittain aiheellisesti pelätä, että tiedon leviäminen ”onnistuneista” pakenemisistä lisää potentiaalisten karkuunlähtijöiden pakenemishalukkuutta. Eräs pohjoispohjalainen moottoripyöräpoliisi totesi aiheeseen liittyen: ”Pakkohan mopopoika on kiinni saada. Yksi pakoon päästetty aiheuttaa kymmenen uutta pakenemisyritystä.” Tutkija Heli Vaaranen vahvistaa tutkimuksillaan osittain tällaisen ”legendan” olemassa olon; nuoret kaaharit eivät helposti lähde poliisia pakoon, jos poliisi on onnistunut pitämään yllä taitavan ajoneuvonkäsitteijän imagon. Hänen teoksessaan *Kaaharipoikia ja rappioromantiikkaa* eräät nuoret haastateltavat toteavat, että ”Poliisit on vaan aika hyviä ajamaan” ja ”Ei niitä pääse karkuun”¹¹⁸. Toisaalta myös tällainen ”voittamattoman” ja yliveraisen kuljettajan maine saattaa yllyttää nuoria yrittämään karkuun pääsemistä. Vaarasan em. teoksessa nuoret tuovat ilmi, että joissain kaveripiireissä poliisilta paennut kaahari saattaa saada omassa vertaisryhmässään erittäin korkean statuksen. Pahimmillaan häneen halutaan samaistua ja osoittaa omaa pätevyyttä esittämällä samanlaista taitoa sekä rohkeutta.¹¹⁹

Edellisten kanssa hieman poikkeavaa näkemystä edustavat Anne Alvesalon ja Pekka Santtilan tutkimuksessa *Pahat pojat -elokuva ja rikollisuus* tehdyt havainnot. Kyseisessä tutkimuksessa tuli esiin, että tehtyjen rikosten tekotapojen yksityiskohtainkaan esittäminen ei välttämättä johda siihen, että kyseisten rikosten lukumäärät nousisivat julkisuuden myötä.¹²⁰ Verrattaessa tätä tutkimustulosta nyt käsillä olevaan ongelmaan tulee kuitenkin muistaa se, että *Pahat pojat* oli osittain fiktiivisesti rakennettu elokuva ja tutkijat itsekkin tulkitsivat saamiinsa tuloksia verraten varovasti. Lisäksi tulee ottaa huomioon, että pakoon lähteminen ei ole oma itsenäinen rikostyyppi, vaikkakin motiiveiltaan yleensä rikollisuuteen rinnastettava ilmiö¹²¹.

Edellä esitetystä käy kuitenkin osittain ilmi pakenijoiden tavoittamisen välttämättömyyden kaksoisrooli. Tässä yhteydessä voitaneen puhua yleis- ja erityisestävistä tavoitteista¹²². Yleisestävyydellä tarkoitetaan sitä, että yleinen tieto kiinnijäämisen suuresta todennäköisyydestä ehkäisee pakenemisyrityksiä, toisin sanoen pakenemiseen ei ryhdytä sen toivottomuuden takia¹²³. Erityisestävät tavoitteet sisältävät kaikki ne tekijät, joiden perusteella pakenija pitää saada pysäytettyä, jotta hän ei juuri sillä hetkellä pääse vaarantamaan muiden tiellä liikkujien turvallisuutta, tai jatkamaan muutoin vaarallista käyttäytymistään¹²⁴. Pakenijan kiinnisaamisen intressiin vaikuttaa huomattavasti myös hänen aikaisempi toimintansa; esimerkiksi henkirikokseen syyllistyneen pakenijan välitön kiinnisaaminen koetaan objektiivisesti ajatellen tärkeämmäksi kuin polttoainenäpistäjän. Todellisuudessa edellä esitettyjen asioiden punninta alkavan tai jo alkaneen takaa-ajon aikana on kuitenkin hyvin vaikeaa, sillä poliisilla ei ole kaikkia tosiasioita useinkaan käytettävissään. Varsinkin joidenkin huumausaineiden vaikutuksen alaisena olevien pakenemisyritykset sisältävät usein sellaisia äärimmäisiä piirteitä, jotka herättävät perässä seuraavien poliisien ajatuksissa mielikuvan siitä, että pakenija on syyllistynyt hetkeä aikaisemmin johonkin todella vakavaan rikokseen, ja pakoon pääseminen tästä syystä koetaan ehdottoman tärkeäksi (kyseessä on eräänlainen kamppailu elämästä tai

¹¹⁸ Vaaranen 2004, 112.

¹¹⁹ Emt 113.

¹²⁰ Alvesalo & Santtila 2004, 8.

¹²¹ Pakenemisen käsitteestä enemmän kappaleessa 3.1.

¹²² Yleis- ja erityisestävyyden käsitteestä mm. Lappi-Seppälä 1999, 204–205.

¹²³ Kiinnijäämisriskin vaikutuksista esim. Tolvanen 2008, 182–183.

¹²⁴ Koskinen 2001, 18.

kuolemasta). Todellisuudessa kyseessä on kuitenkin saattanut olla esimerkiksi hallusinogeenin aiheuttama harhainen olotila tai paniikkireaktio.¹²⁵

Yhteiskunnan, ja sen osana viranomaisten sekä median yhteisenä pyrkimyksenä tulisi olla sellaisen asenneilmaston luominen, jossa kukaan ei lähtisi poliisia karkuun muiden turvallisuutta vaarantaen, sillä yleinen moraalikäsitelmä estäisi tällaisen toiminnan. Kontrolliteorioiden mukaan rikollisuus vähenisi, jos yksilöt kiinnittyisivät tiiviimmin perinteisiin ryhmiin, eli perheeseen ja muuhun lähiyhteisöön¹²⁶. Valitettavasti entisaikojen yhteisöllisyys, jossa kaikki kyläläiset tunsivat toisensa ja häpeän pelko ehkäisi ihmisiä syyllistymästä mihinkään yleisesti moitittavaan toimintaan, on koko ajan murentumassa. Juurettomuuden lisääntyminen kaupungistumisen myötä päinvastoin on koko ajan ollut omiaan kasvattamaan sellaista rikollisuutta tai moraalitonta toimintaa, johon nyt puheena oleva pakeneminen ja poliisin pysäytysyritysten välttäminenkin lukeutuvat¹²⁷.

¹²⁵ Huuhausaineiden vaikutuksesta liikennekäyttäytymiseen mm. Lillsunde ym. 2003 sekä Lillsunde 1996.

¹²⁶ Tapani & Tolvanen 2008, 39.

¹²⁷ Juurettomuuden lisääntymisen ja yhteisöllisyyden vähentymisen vaikutuksista rikollisuuteen mm. Laitinen 2005, 105 ja Lappi-Seppälä 2006, 21.

8 PAKENEMISTA SELITTÄVIÄ TEORIOITA

Suurin osa ajoneuvojen kuljettajista pyrkii noudattamaan liikennesääntöjä. Liikennesääntöjen pääsääntöiseen noudattamiseen perustuu liikenteen sujuvuus ja turvallisuus. Edelleen suurin osa niistä tienkäyttäjistä, jotka ovat syystä tai toisesta rikkoneet liikennesääntöjä tietyllä hetkellä, pysähtyvät poliisin antaessa heille pysähtymismerkin. Näin siitäkkin huolimatta, että he tietävät todennäköisesti saavansa jonkin negatiiviseksi koettavan seuraamuksen.

Pieni vähemmistö ei toimi edellä kuvatulla tavalla, vaan pyrkii välttämään poliisin pysäytystä toisinaan keinoja kaihtamatta. Monissa tapauksissa pakenemisten motiiveja ei kyetä yksiselitteisesti selvittämään, mutta joitain yhdistäviä ”lainalaisuuksia” pakenemiskäyttäytymiseen usein liittyy. Seuraavassa käydään läpi muutamia tutkittuja rikollista käyttäytymistä selittäviä teorioita, joilla pakenemiskäyttäytymistäkin voidaan pyrkiä ymmärtämään. Täytyy kuitenkin ottaa huomioon, että suurin osa pakenemisista tehdään jonkin päihteen alaisina hetken mielijohteesta siten, että tekijä itsekään ei selvittyään kykene selvittämään tekonsa motiiveja.

8.1 Ajoneuvolla pakeneminen vauhtiaddiktiona

Heli Vaaranen käsittelee tutkimuksessaan *Etnografia autolla kaahaavien nuorten miesten autoiluelämäntavasta* ”kaaharinuorten” asenteita mm. poliisin pakenemiseen. Hänen mukaansa nuoret miehet pyrkivät liikenteessä tyydyttämään kilpailunhaluaan. Voittamisen tahto on helppoa kanavoida autoon ja autolla ajamiseen. Iso-Britanniassa autorikollisuuteen syyllistyneiden ja kaahailuun taipuvaisten nuorten miesten kanssa työskennelleet Buckley ja Young ovat kirjoittaneet, että kaahailusta saatava adrenaliini muodostaa riippuvuuden, jota ei pystytä hallitsemaan. Kyse on siten eräänlaisesta addiktiosta.¹²⁸

Poliisin antaman pysäytysmerkin noudattamatta jättäminen ja sitä seuraava pakeneminen tuottaa kaaharinuorille ”adrenaliinihumalan”. Muutoin tylsät illat saavat eloa ja elämään tulee konkreettista jännitettävää pakenemisen seurauksena. Toisinaan nuoret jopa järjestävät tarkoituksella sellaisia tilanteita, joilla saavat poliisit lähtemään peräänsä. Vaarasan tutkimuksessa nuoret ovat kertoneet kokevansa suuria elämyksiä ollessaan sellaisen poliisia pakenevan kuljettajan kyydissä, jolla ei ole voimassa olevaa ajo-oikeutta. Jos pakeneminen on onnistunut, niin kuljettaja sekä kyydissä olleet ovat saaneet osakseen kunnioitusta muilta samanhenkisiltä nuorilta. Heistä on tullut eräänlaisia ”eläviä legendoja”. Päinvastaisessa tapauksessa, eli jos pakoon pyrkinyt ei ole onnistunut yrityksessään, vaan on jäänyt kiinni, niin hän saattaa joutua pilkan kohteeksi; legendaksi kruunaamisen sijasta hänestä on tullut ”luuseri”. Ihan näin yksiselitteinen asia ei kuitenkaan ole, sillä poliiseja pidetään yleisesti ottaen nuorten keskuudessa hyvinä kuljettajina, joilta ei kovin helposti päästä karkuun. Pakeneminen onnistuu nuorten mukaan parhaiten mopoilla ja moottoripyörillä, sillä niillä kyetään piiloutumaan melko helposti.¹²⁹

Vaarasan tutkimuksessa kävi ilmi, että huolellisesti rakennetuilla eli ”tuunatuilla” ja omilla rahoilla kalliisti viritetyillä autoilla ei lähdetä kovin helposti poliisia karkuun, sillä autojen naarmuuntumista tai moottorin vaurioitumista halutaan välttää. Karkuunlähtökynnys on matalampi vanhan ja halvan auton kyseessä ollessa. Toisinaan vauhtiaddiktit nuoret lopettavat

¹²⁸ Vaaranen 1998, 36; teoksessa Vaaranen 2004, 112.

¹²⁹ Vaaranen 1998, 37; teoksessa Vaaranen 2004, 113.

kaahailunsa selvittyään vakavasta onnettomuudesta, mutta suuri osa jatkaa entiseen malliin huolimatta esimerkiksi niskatuesta tai kipsatusta raajasta.¹³⁰

Vaaranen tuo tutkimuksessaan esiin, että joillekin kaahareille pakenemiset ovat jokavii-konloppuisia. Pakenemisyritysten seurauksena on tullut useita kiinnijäämisiä ja onnettomuuksia. Muutaman kiinnijäämisen jälkeen siihen totutaan eikä kiinnijäämistä enää pelätä poliisin, vaan vanhempien takia. Eräs nuori oli kertonut pakenemisyrityksen motiivikseen, että ”vanhempien pelko on suurempi kuin kuoleman pelko”. Kiinnijäämistä pyritään siten välttämään viimeiseen asti. Monet kaahailuun syyllistyneet nuoret ovat elämäntilanteessa, jolloin kaverit tuntuvat vanhempia tärkeämmiltä. Toisinaan huonosti päättyneen pakenemisyrityksen seurauksena ensiapupoliklinikalle joutunutta nuorta ei haakaan pois vanhemmat, vaan kaverit.¹³¹

Autoilunuoret muodostavat ympärilleen reviirin, jossa heillä on omat pelisääntönsä. He ovat usein kiinnostuneita tekniikasta, mutta eivät ole valmiita käymään kouluja niin paljon, että he saavuttaisivat yhteiskunnassa yleisesti arvostetun aseman. Autoilunuori kokee saavansa arvostusta vain omasta sosiaalisesta ympäristöstään. Ajotaitojen sekä mekaniikan hallinnan avulla autoilunuoret haluavat maksimoida sosiaalisen hyväksynnän ja myönteisen palautteen määrän. Ymmärtäessään epäonnistuneensa jossain määrin yhteiskunnallisen statuksen hankinnassa nuorelle syntyy uhma, joka ei parane kielloilla. Ajaminen ei siten lopu ajokortin menettämiseen eivätkä nopeusrajoitukset hillitse nopeuksia. Nautintoa ja hyväksyntää haetaan autolla, jolla haastetaan muita kilpailuun sekä pyritään rikkomaan nopeusennätyksiä. Auton avulla ylläpidetään sosiaalisia suhteita ja tutustutaan vastakkaiseen sukupuoleen.¹³²

Albert Cohen on aikanaan tuonut esiin näkemyksen, että liikennekuolemat ovat sivutuote prosessissa, jossa nuoret pyrkivät niihin päämääriin, joita heidän sosiaalisissa ympyröissään arvostetaan¹³³. Nuoret eivät pidä liikenteen vaaratekijöinä niinkään alkoholia, omaa kokemattomuuttaan, viritettyjä autojaan tai nopeuskilpailujaan liikenteessä, vaan vaarat muodostavat ne materiaaliset tekijät, jotka häiritsevät heidän toimintaansa auton ratissa. Tällaisia tekijöitä ovat esim. auton lattialla olevat pullot, jotka voivat pyöriä polkimien alle tai ”väärässä” tilanteessa soivat kännykät.¹³⁴ Kalanti tuo esiin teoksessa Viettelyksen vaunu Csikszentmihalyin näkemyksen, että moniin voimakkaita kokemuksia tuottaviin lajeihin, kuten vuorikiipeily ja vauhdikas autoilu, liittyy merkittävä hallinnan menetyksen riski, jonka seuraukset voivat olla kuolemanvakavat¹³⁵.

8.2 Rikos rationaalisenä valintana

Klassinen kriminologia lähtee siitä oletuksesta, että ihminen kykenee vapaisiin rationaaliin valintoihin¹³⁶. Rationaalisen valinnan teorian lähtökohta on, että lakia rikkova etsii itselleen hyötyä tekemällä rikoksia. Rikosten tekeminen puolestaan on valintojen tekoa erilaisten vaihtoehtojen välillä. Valinnat ovat järkipäisiä sen tiedon puitteissa, joka tekijällä on teko-hetkellä käytettävissään.¹³⁷

Kaikki ihmiset joutuvat punnitsemaan eri vaihtoehtoja ja tekemään valintoja niiden välillä. Tämä pätee myös ratkaisuissa laittomien ja laillisten vaihtoehtojen välillä eri tilanteissa.

¹³⁰ Emt, 37; teoksessa Vaaranen 2004, 113.

¹³¹ Emt, 38; teoksessa Vaaranen 2004, 114.

¹³² Vaaranen 1998, 38–39; teoksessa Vaaranen 2004, 114 - 115, myös Mattila 2002, 72.

¹³³ Emt, 39; teoksessa Vaaranen 2004, 115.

¹³⁴ Vaaranen 1998, 39; teoksessa Vaaranen 2004, 115.

¹³⁵ Kalanti 2001, 210 teoksessa Toiskallio 2001.

¹³⁶ Tapani & Tolvanen 2008, 21.

¹³⁷ Laitinen & Aromaa 2005, 75.

Kyseiset ratkaisut saattavat määräytyä erilaisista satunnaisista tekijöistä, mutta ne saattavat perustua myös tietoiseen valintaan. Eri rationaalisen valinnan teoriat ovat jopa toisilleen vastakkaisia. Toisissa korostetaan taloudelliseen itsekkyyteen perustuvaa rationaalisuutta ja toisissa painotetaan yhteiseen hyvään pyrkimistä eli sosiaalisiin normeihin¹³⁸ ja moraaliin nojautumista.¹³⁹

Rikollisuuttakin on analysoitu rationaalisen valinnan teorian avulla. Gary S. Becker¹⁴⁰ selitti rikollisuutta taloustieteellisesti riskien ja hyötyjen näkökulmasta. Teoria pyrki selittämään rikollisten valintoja utilitaristisista lähtökohdista teon aiheuttamien riskien ja siitä saatavien hyötyjen punninnalla: mitä suuremmat todennäköisyydet hyötyihin, sitä todennäköisemmin rikolliseen tekoon syyllistytään. Tähän malliin kohdistettu kritiikki lähtee usein siitä, että hyötyjen mittaaminen vain taloudellisilla seikoilla on näkökulmana liian kapea. Ihmisten käyttäytyminen on niin moninaista, ettei sitä kyetä mittaamaan vain taloudellisilla mittareilla. Kritiikki kulminoituu lopulta siihen, että monia rikoksia ja niiden tapahtumista on vaikeaa sovittaa yhteen oman hyötynsä maksimoivan harkitsevan rikosentekijän kanssa. Rikolliset ovat usein opportunisteja, ja he harkitsevat äärimmäisen huonosti rikostilanteita.¹⁴¹

Rationaalisen valinnan teoriaa kriminologian tarpeisiin ovat kehittäneet myös Cornish ja Clarke¹⁴². Heidän mukaansa lähtökohtaisesti rikollinen tähtää teollaan johonkin itselleen tulevaan hyötyyn, ja tämä sisältää valintojen tekemistä erilaisten vaihtoehtojen kesken. Valinnat ovat järkiperaisiiä niiden tietojen puitteissa, joita tekijällä on käytettävissään. Valintoihin vaikuttavat myös sellaiset tekijät, kuten rikoksen tekijän temperamentti, älykkyys ja tiedolliset edellytykset. Näitä valintoja seuraa kaksi vaihetta: päätös sitoutua rikolliseen tekoon ja teko-tapahtumaa koskeva päätös. Ensimmäisessä vaiheessa rikosentekijän sosiaaliseen asemaan, perheolosuhteisiin, demografisiin tekijöihin ja psykologisiin taustatekijöihin liittyvät seikat muodostavat tulkintayhteyden, joidenka puitteissa rikokseen sitoudutaan. Nämä tekijät yhdistyvät muihin aiempiin kokemuksiin, esim. kokemuksiin rikollisesta toiminnasta ja kontakteihin poliisin kanssa. Näihin kietoutuvat myös moraaliset asenteet ja omantunnon käsite. Edellä mainittujen seikkojen kombinaatiot tuottavat ihmisiä, jotka haluavat tehdä rikoksia. Rikospäätöksen kehittelyyn vaikuttavat myös teon tekemisen vaatiman työmäärän sekä saatavan hyödyn välittömyyden ja lopulta mahdollisen kiinnijäämisriskin sekä rangaistuksen ankaruuden arvioinnit.¹⁴³

Rationaalisen valinnan teoria selittää kuitenkin rikollisuutta yhteiskunnallisena ilmiönä ilmeisen riittämättömästi. Suuri osa rikoksista tehdään hetken mielijohteesta, kiihtymyksen vuoksi, tilanteen innoittamana tai muutoin harkitsemattomasti. Esimerkiksi ajoneuvon kuljettaja voi syyllistyä hetkelliseen ylinopeuteen tai punaisen liikennevalon noudattamatta jättämiseen valintaansa sen kummemmin pohtimatta¹⁴⁴. Joissain tapauksissa itse rikos saattaa kuitenkin olla suunniteltu, vaikka teon hetki määräytyy muiden kuin rationaaliseen harkintaan perustuvien tekijöiden pohjalta. Rationaalisen valinnan näkemys järkevyydestä muistuttaa Max Weberin keinorationaalisuutta, eli valitaan parhaat ja tehokkaimmat keinot päämäärän saavuttamiseksi. Weberin mukaan tällöinkin täytyy myös ottaa huomioon päämäärärationaalisuus, eli päämäärien tulee olla sellaisia, että ne halutaan välttämättä saavuttaa.¹⁴⁵

¹³⁸ Sosiaalisen normin käsitteestä esim. Ewald 2003 ja Laitinen 2002, 88–93.

¹³⁹ Kangas 1994, 63.

¹⁴⁰ Becker 1968, 169–217.

¹⁴¹ Clarke & Felson 1993, 4–6.

¹⁴² Cornish & Clarke 1986.

¹⁴³ Laitinen & Aromaa 2005, 77.

¹⁴⁴ Tapani & Tolvanen 2008, 57.

¹⁴⁵ Laitinen & Aromaa 2005, 77–79.

8.2.1 Rikos rationaalisenä valintana -teoria pakenemisen selittäjänä

Rikos rationaalisenä valintana -teorian avulla pyritään yleisimmin selittämään talousrikollisuutta. Teoriassa on kuitenkin paljon sellaisia elementtejä, joiden avulla voidaan pyrkiä löytämään selittäviä tekijöitä niille pakenemisille, jotka eivät ole täysin impulsiivisia tai joidenka taustalla ei ole vain elämysten hankkiminen. Pakoon pyrkimisen motiiveina saattavat olla joko selkeät taloudelliset syyt tai elämään haitallisesti vaikuttavien seurausten välttämiset.

Liikenteessä jokainen tienkäyttäjä on potentiaalinen rikoksenteekijä¹⁴⁶, mutta onneksi suurin osa tienkäyttäjistä pyrkii noudattamaan liikennesääntöjä¹⁴⁷. Sääntöjen noudattaminen voi perustua joko olemassa olevaan kontrolliin tai sisäistettyyn moraaliin sekä arvoihin¹⁴⁸. Liikennesääntöjen pääsääntöiseen noudattamiseen perustuu liikenteen sujuvuus ja turvallisuus¹⁴⁹. Suurin osa niistä tienkäyttäjistä, jotka ovat syystä tai toisesta rikkoneet liikennesääntöjä tietyllä hetkellä, pysähtyvät poliisin antaessa heille pysähtymismerkin. Näin siitäkin huolimatta, että he tietävät todennäköisesti saavansa jonkin negatiiviseksi koettavan seuraamuksen. Yleensä seurauksena liikennesääntöjen rikkomisesta saadaan huomautus, rikesakko tai sakko. Kaksi viimeksi mainittua ovat puhtaasti taloudellisia sanktioita. Jos liikennerikos on törkeä tai rikoksia on useita pienemmän ajan kuluessa, niin seurauksena on mahdollisesti ajo-oikeuden menetys määräajaksi, oikeudenkäynti tai ääripäässään vankeutta. Nämä saattavat aiheuttaa jokapäiväisen elämän monimutkaistumista ja sosiaalista häpeää. Tähän ennalta vaikuttavaan yleisestä vyyteen koko liikennesääntely itse asiassa perustuu eli liikennesääntöjä noudatetaan, jotta liikenne koettaisiin turvalliseksi ja vältettäisiin edellä mainittuja negatiivisia seuraamuksia.¹⁵⁰

Kuten tämänkin tutkimus osoittaa, niin pieni vähemmistö ei kuitenkaan toimi enemmistön kaltaisesti. Poliisin antaessa pysähtymismerkin jotkut ajoneuvojen kuljettajista pyrkivät välttämään kiinnijäämisen pakenemalla. Osa pakenijoista lähtee karkuun hetken mielijohteesta, osa hakee paon tuomaa jännitystä, mutta osalla motiivina on selkeästi jonkin, yleensä taloudellisilla mittareilla mitattavan edun saaminen paon onnistuessa.

Enemmistö pakoon pyrkivistä kuljettajista on jonkin päihteen vaikutuksen alaisena. Kiinni jäädessään he tietävät, että seurauksena on oikeudenkäynti, ja lievimmilläänkin sakkorangaistus, eli selkeä rahallinen menetys. Jos henkilöllä on voimassa oleva ajo-oikeus, niin se menetetään määräajaksi. Työssäkäyvälle tai opiskelevälle ajo-oikeuden menetys saattaa aiheuttaa jokapäiväisen elämisen hankaloitumista, mutta myös rahalla mitattavia lisämenoja, jos päivittäisiä kulkemisia joudutaan suorittamaan esim. taksilla. Täysin ajo-oikeudeton tai ajo-oikeutensa jo aiemmin määräajaksi menettänyt saattaa pelätä aiheellisesti, että ajo-oikeuden saanti lykkääntyy rattijuopumuksen ja oikeudetta-ajon seurauksena. Pahimmillaan ajo-oikeuden saamiseksi tulee suorittaa uudelleen autokoulu.

Näissä edellä mainituissa tapauksissa rationaalisen valinnan teoriaa voidaan pohtia kahdella eri tasolla: valintana siitä, lähdetäänkö ajoon ja siitä, kuinka suhtaudutaan mahdolliseen kiinnijäämistilanteeseen. Ajoon lähtiessään päihtynyt tai ajo-oikeudeton tietää, että kiinni jäädessään hän joutuu em. negatiivisten vaikutusten kohteeksi. Valintatilanteissa yksilö normaalisti miettii eri vaihtoehtoja, ja tekee ratkaisunsa erilaisten todennäköisyyksien pohjalta. Jos vaihtoehtojen punninnan lopputulos on, että rikoksesta kiinnijäämisen riski on pieni tai sitä ei ole ollenkaan, niin todennäköisesti ajoon lähdetään. Toisaalta voidaan ajatella, että kiinnijää-

¹⁴⁶ Tapani & Tolvanen 2008, 57.

¹⁴⁷ Normien noudattamisesta mm. Allardt 1993, 62.

¹⁴⁸ Tapani & Tolvanen 2008, 32 ja 37.

¹⁴⁹ Lappi-Seppälä & Nuutila 1999, 481.

¹⁵⁰ Vankeuden ja ajokieltojen katsotaan kuuluvan lähinnä ns. erityisestävien sanktioiden piiriin.

misen riski on kylläkin olemassa, mutta mahdollisilla seurauksilla ei ole merkitystä. Eräs vaihtoehto saattaa myös olla, että kiinnijäämisen riski tiedostetaan, mutta ajoon lähtemiselle ei nähdä käytettävissä olevia vaihtoehtoja (esim. yöaika syrjäisellä alueella, jossa julkisia kulkuneuvoja ei ole käytettävissä ja etäisyydet ovat pitkät). Näissä edellä kuvatuissa tapauksissa rattijuopumusrikosta ohjaa rationaalinen valinta. Ratkaisuvaihtoehtojen punnintaan saattaa myös vaikuttaa päämäärän välttämättömyys: Onko kotiin ehdottomasti päästävä ennen aamua, vaikka ravintolassa on tullut nautittua liikaa alkoholia? Pitäisikö puolisolle paljastaa oma ”selkärangattomuus”, ja pyytää tältä kyytiä kotiin? Näissä esimerkkitalanteissa nautittu päihde yleensä vaikeuttaa rationaalista päätöksentekoa, sillä vanhan sananlaskun mukaanhan ”juoppo harvoin on selvän väarti”. Erkki Karvinen on maininnut teoksessaan *Rikosten suunnittelu ja kiinnijäämisriski*, että merkittävä osa rikollisuudestamme tehdään olosuhteissa, joissa ei ole juuri tilaa järkihoitoiselle toiminnalle¹⁵¹.

Ajoolähtöpäätöstä on siis yleensä edeltänyt jonkinasteinen vaihtoehtojen punninta. Jois-sain tapauksissa ennen ajoon lähtöä on jo mietitty toimintamalleja tapauksissa, joissa ajon aikana nähdään poliisi tai kiinnijäämisriski konkretisoituu muutoin esim. liikenneonnetto-muuden seurauksena. Yleensä kuitenkin toimenpiteiden valinta tehdään edellä kuvatuissa tilanteissa äärimmäisen nopeasti. Toiminta saattaa perustua täysin paniikinomaiseen selviy-tymisvaistoon, eräänlaiseen primitiivireaktioon, tai sitten siihen saattaa sisältyä selkeitä ratio-naalisen valinnan piirteitä. Valinnat ovat järkipäisiä niiden tietojen puitteissa, joita tekijällä on sillä hetkellä käytettävissään. Kuten edellä on mainittu, niin valittuun toimintaan vaikutta-vat myös temperamentti, älykkyys ja tiedolliset edellytykset kuten myös päätöksentekijän sosiaalinen asema, perheolosuhteet, demografiset tekijät ja psykologiset taustatekijät. Nämä tekijät yhdistyvät muihin aiempiin kokemuksiin, esim. omiin tai muiden kokemuksiin pakoon ajamisista sekä kontakteista poliisin kanssa. Voimakasta roolia näyttelevät myös moraaliset asenteet ja omatunto. Tehtyjä valintoja seuraa päätös siitä, lähdetäänkö karkuun vai ei ja kuinka mahdollinen pakeneminen aiotaan toteuttaa.

Oman kategoriansa muodostavat sellaiset rikoksenteikijät, jotka ovat ennen ajoon lähtöä tai ajon aikana syyllistyneet vakavaksi luokiteltuun rikokseen, esim. henkirikokseen tai ryös-töön. He ovat siis jo lähtökohtaisesti ”pakomatalla”, joten poliisin välttely ajoneuvolla tapah-tuvine pakoon ajamisineen on olennainen osa rikoksen kokonaissuoritusta. Usein näiden teko-jen taustalta löytyy psykoottisuutta ja huumausaineiden käyttöä sekä ammattimaista tai järjes-täytyntä rikollisuutta. Yhteisenä nimittäjänä näille tapauksille on yleensä voimakas pakoon pääsemisen tarve, joten pakosuoritukseen saattaa liittyä äärimmäinen riskinotto ja häikäile-mättömyys. Pakoon pitää päästä hinnalla millä hyvänsä eli rikoksenteikijän silmin kyseessä on kamppailu elämästä tai kuolemasta. Jos kiinnijääminen merkitsee pahimmillaan oman hengen menetystä alamaailman välisissä yhteenotoissa, niin pakeneminen on rationaalisen valinnan teorian toteuttamista puhtaimmillaan.

8.3 Rutiiniaktiiviteettiteoria

Marcus Felson on kehittänyt ns. rutiiniaktiiviteettiteorian (routine activity theory) 1980- ja 1990-luvuilla. Teoria lähtee siitä, että rikos on ennen kaikkea fyysistä toimintaa, joka liittyy toistuviin arkipäivän rutiinitoimintoihin. Rutiinit ovat muuttuneet niin, että rikosten määrä on

¹⁵¹ Karvinen 1996, 30.

kasvanut. Rikosten mahdollisuudet ovat siten väistämättömiä ja pysyviä. Utilitaristiset motiivit tehdä rikoksia on olennainen osa tätä teoriaa.¹⁵²

Teorian keskeiset kolme elementtiä ovat motivoitunut rikosentekijä, sopiva kohde ja valvonnan pettäminen. Felsonin mukaan motivoituneita tekijöitä ovat tavallisesti nuoret miehet. Rutiiniaktiiviteettiteoria selittää yleensä omaisuuden tai henkilöön kohdistuvaa rikollisuutta, joten kohteen sopivuutta määritellään seuraavilla ominaisuuksilla: rikosentekijän näkökulmasta laskettu rikoksen arvo; henkilöön tai omaisuuteen liittyvät fyysiset pidäkkeet, jotka estävät pitämästä henkilöä tai omaisuutta sopivana kohteena; näkyvyys, joka estää henkilöön tai omaisuuteen kohdistuvan kajoamisen sekä saatavilla olo, joka lisää riskiä joutua rikoksen kohteeksi. Kolmas osatekijä on rikosten ehkäisemiseksi järjestetyn kunnollisen valvonnan puuttuminen. Felsonin mukaan parhaita valvoja ovat perheenjäsenet, ystävät ja työtoverit. Näiden merkitys on jopa poliiseja suurempi.¹⁵³

Edellä mainitut kolme komponenttia mahdollistavat yhdistyessään rikoksen. Mahdollisuuksia lisäävät jokapäiväisen elämän rutiinit. Nykyisen yhteiskunnan elämäntavat ovat sellaiset, ne ovat omiaan kohottamaan rikollisuuden tasoa tuottaessaan paljon rikostilaisuuksia.¹⁵⁴

Rutiiniaktiiviteettiteorialla on useita yhtymäkohtia aiemmin esitettyyn rationaalisen valinnan teoriaan. Rutiiniaktiiviteettiteoria keskittyy jälkimmäistä teoriaa enemmän niihin olosuhteisiin, jotka ovat välttämättömiä rikoksen tapahtumiselle. Molemmat lähestymistavat keskittyvät rikostapahtumaan, ja ovat kiinnostuneita siitä, kuinka ympäristön asettamat paineet muovaavat tekoja (rationaalisen valinnan teoria) tai tietyn ryhmän tekoja (rutiiniaktiiviteettiteoria). Rutiiniaktiiviteettiteoria tukee rikosten ehkäisyssä ns. tilannetorjuntamallia. Teorian perusteella valvojien lisääminen on monissa tapauksissa perusteltua. Rutiiniaktiiviteettiteoriaa kritisoidaan toisinaan siitä, että se painottuu liikaa rikosentekijöihin, eikä pysty vastaamaan kysymykseen, miksi jotkut ihmiset syyllistyvät helpommin rikoksiin kuin toiset. Rutiiniaktiiviteettiteorian suurimmat hyödyt löytyvät kriminaalipoliittisille päätöksentekijöille tuottamista avuista.¹⁵⁵

8.3.1 Rutiiniaktiiviteettiteoria "pakenemisrikollisuuden" selittäjänä

Nykyaikainen yhteiskunta ja elämäntyyli tuottavat otollista maaperää "pakenemisrikollisuudelle". Ajoneuvokannan jatkuva lisääntyminen, alkoholin ja muiden päihteiden kulutuksen kasvu, yhteisöllisyyden väheneminen, kilpailun koveneminen työ- ja opiskelumarkkinoilla, elämysten haku entistä rajummilla keinoilla ja voimistuneet alakulttuurit (esimerkiksi ns. Bombers-ilmio) samanaikaisesti vähenevien poliisiresurssien kanssa pitävät sisällään tekijöitä ja luovat rakenteita, jotka pikemminkin lisäävät kuin vähentävät tilaisuuksia ja halukkuutta pakenemiseen.

Aiemmin on jo tuotu ilmi, että pakeneminen ei itsessään muodosta rikosta¹⁵⁶. Se on kuitenkin toimintana rikokseen verrattavaa, ja se sisältää yleensä useita toteutuneita rikoksia. Rutiiniaktiiviteettiteoria soveltuu ainakin jossain määrin selittämään sitä, miksi pakenemisiä tapahtuu ja kuinka niitä kyettäisiin ehkäisemään.

¹⁵² Laitinen & Aromaa 2005, 79–80.

¹⁵³ Laitinen & Aromaa 2005, 80–81.

¹⁵⁴ Emt, 81.

¹⁵⁵ Emt, 82.

¹⁵⁶ Poikkeuksena RL 23:11 mukainen *liikennepako tieliikenteessä*, eli pakeneminen osallisena liikenneonnettomuuteen.

Rutiiniaktiiviteettiteorian mukaan rikoksen tekemiseen tarvitaan ensinnäkin motivoitunut tekijä. Felson toteaa, että usein tällaisia ovat nuoret miehet¹⁵⁷. Rutiiniaktiiviteettiteorian avulla selitetään yleensä omaisuus- tai henkilöön kohdistuvaa rikollisuutta, joten liikenteessä tapahtuvaan pakenemiseen teoriaa joudutaan kohteen osalta hieman soveltamaan. Pakenemisella haetaan yleensä jotain hyötyä, kuten omaisuusrikoksissa kohteen valinnalla. Tällainen ”hyöty” voi olla rahalla mitattava taloudellinen etu sakkorangaistuksen välttämisen tapauksessa, kiinnijäämisen tuottamien haittojen (esim. ajokielto) tai sosiaalisen häpeän ehkäisy taikka paon aikaansaama jännityksen tunne. Nuorten miesten kyseessä ollessa ei voi ohittaa onnistuneen paon merkitystä sosiaalisen arvostuksen lisääjänä oman vertaisryhmän keskuudessa¹⁵⁸.

Kolmas elementti rutiiniaktiiviteettiteoriassa on rikosten ehkäisemiseksi järjestetyn kunnon valvonnan puuttuminen. Koska pakenemiseen liittyy olennaisena osana perässä seuraava poliisi, niin valvontaahan ei näennäisesti näytä näissä tilanteissa puuttuvan. Oma kysymyksensä tietysti on, mikä merkitys poliisien jatkuvalla vähenemisellä on pakenemishalukkuuteen. Myös automaattisen kameravalvonnan lisäämisen vaikutukset tulevaisuudessa jää nähtäväksi. Varsinkin nuorten pakenemiset liittyvät kuitenkin usein sosiaaliseen kanssakäymiseen ja elämysten hakemiseen. Ennaltaehkäisevää valvontaa tuleekin ajatella viranomaisvalvontaa laajemmin, eli potentiaalisten pakenijoiden motivaatiota tulisi pyrkiä kanoimaan asenteiden muokkauksen avulla vähemmän vaarallisiin aktiiviteetteihin. Tällöin toimijoiden keskiöön nousevat omat perheenjäsenet ja ystävät¹⁵⁹. Varsinkin oman perheen perustaminen lisääntyvine vastuineen vähentää tarvetta elämysten etsimiseen pakenemisen kautta. Luonnollisia ”valvoja”¹⁶⁰ ei pystytä helposti pakenemaan.

¹⁵⁷ Laitinen & Aromaa 2005, 79–81.

¹⁵⁸ Esim. Vaaranen 2004 sekä Alatalo 1995, 13.

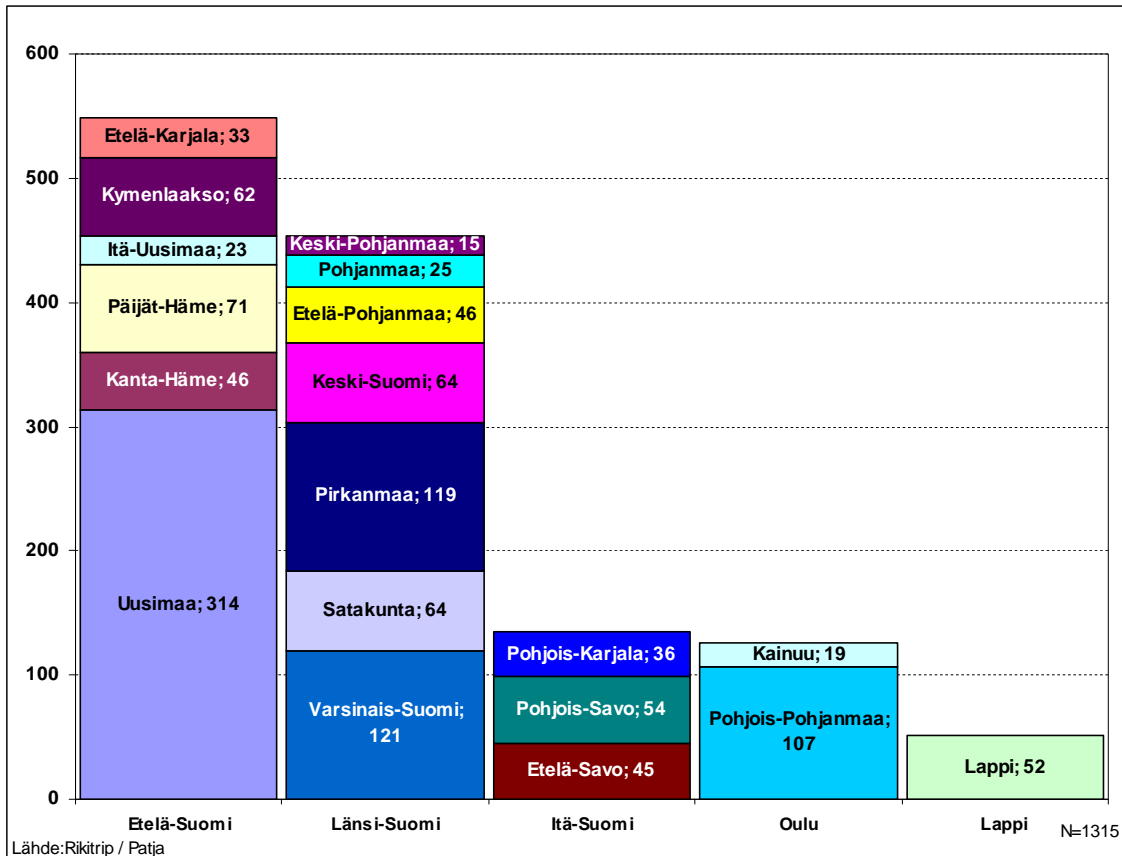
¹⁵⁹ Aiheesta esim. Lappi-Seppälä 2006, 56–58 sekä Mahkonen 1993, 7-8.

¹⁶⁰ Luonnollisten valvojien, vanhempien ja perheen rooleista esim. Graham ym. 1998 sekä Helve 2002, 152.

9 TULOKSET

9.1 Pakenevien ajoneuvojen seuraamisten lukumäärät

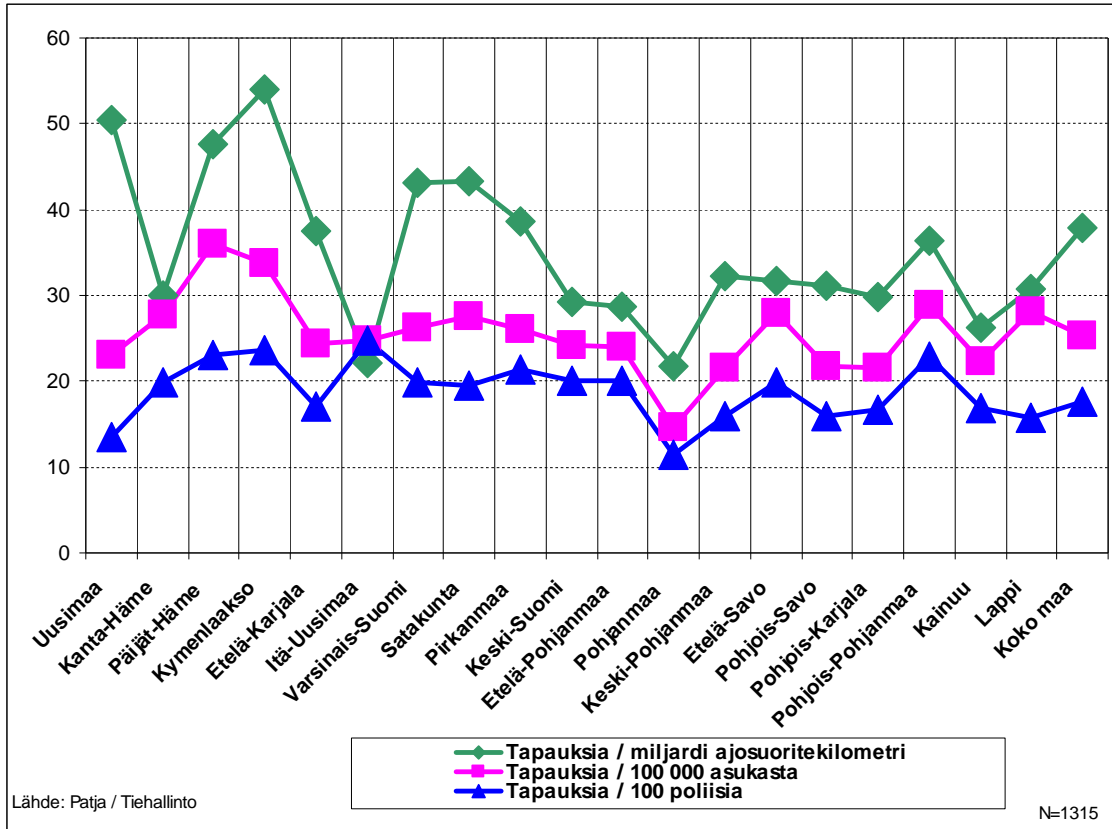
9.1.1 Suomen lääneissä maakunnittain



KUVIO 1 Pakenevien ajoneuvojen seuraamiset lääneissä maakunnittain

Tähän tutkimukseen valikoitui poliisin rikosilmoitusjärjestelmästä 1315 sellaista ilmoitusta, jotka sisälsivät poliisia pakenevien ajoneuvojen seuraamista. Etelä-Suomen läänissä pakenevien ajoneuvojen seuraamisia on tapahtunut eniten Uudellamaalla (314) ja vähiten Itä-Uudellamaalla (23). Länsi-Suomen läänin maakunnista Varsinais-Suomessa on tapahtunut eniten (121) ja Keski-Pohjanmaalla vähiten (15) ajoneuvojen seuraamisia. Itä-Suomen läänin maakunnista Pohjois-Savossa on tapahtunut suurin määrä (54) ajoneuvojen seuraamisia, kun taas Pohjois-Karjalassa vähiten (36). Oulun läänissä Pohjois-Pohjanmaalla on ajoneuvojen seuraamisia tapahtunut 107 ja Kainuussa 19 vuonna 2007. Lapissa seuraamisia on ollut 52.

9.1.2 Pakenevien ajoneuvojen seuraamiset maakunnittain suhteutettuina ajosuoritekilometreihin, asukaslukuihin sekä poliisien määriin



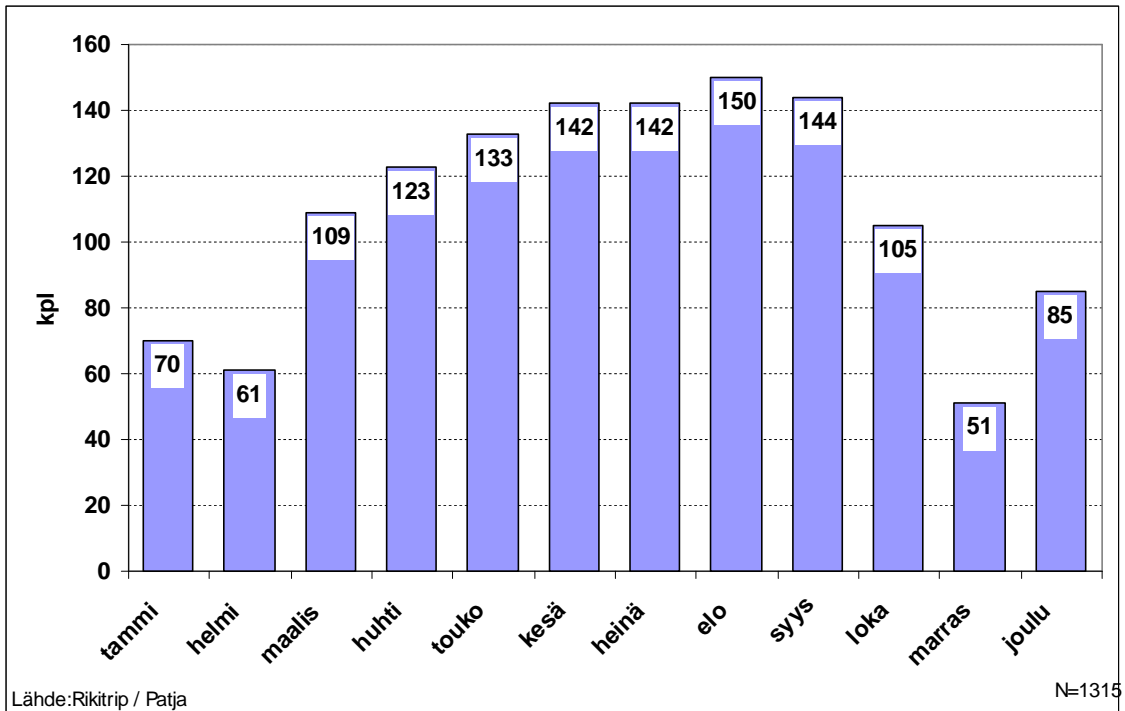
KUVIO 2 Pakenevien ajoneuvojen seuraamiset maakunnittain suhteutettuina ajosuoritekilometreihin, asukaslukuihin sekä poliisien määriin

Ajosuoritekilometreihin suhteutettuna eniten pakenemisiä on tapahtunut Kymenlaaksossa, Uudellamaalla sekä Päijät-Hämeessä. Vähiten pakenemisiä on tapahtunut Pohjanmaalla, Itä-Uudellamaalla sekä Kainuussa.

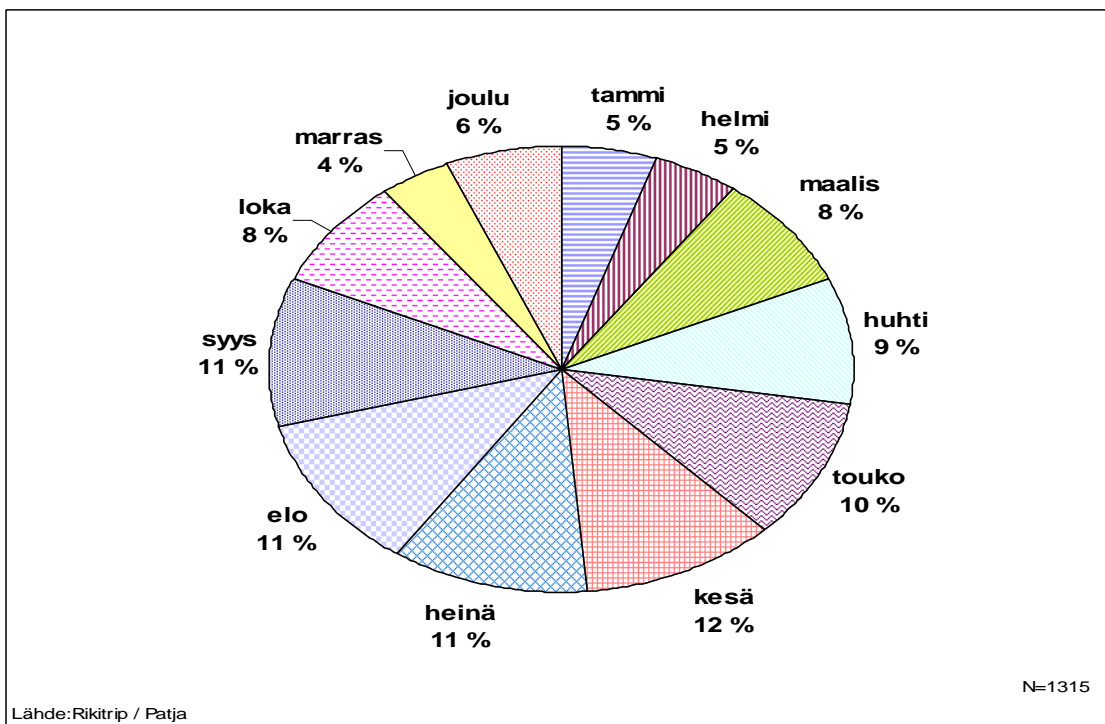
Asukaslukuihin suhteutettuna eniten pakenemisiä on tapahtunut Päijät-Hämeessä, Kymenlaaksossa sekä Pohjois-Pohjanmaalla. Vähiten pakenemisiä on tapahtunut Pohjanmaalla, Keski-Pohjanmaalla, Pohjois-Savossa sekä Pohjois-Karjalassa.

Poliisien määrään suhteutettuna eniten pakenemisiä on tapahtunut Itä-Uudellamaalla, Kymenlaaksossa, Päijät-Hämeessä sekä Pohjois-Pohjanmaalla. Vähiten pakenemisiä on tapahtunut Pohjanmaalla, Uudellamaalla, Keski-Pohjanmaalla sekä Pohjois-Savossa.

9.1.3 Pakenevien ajoneuvojen seuraamiset vuonna 2007 kuukausittain



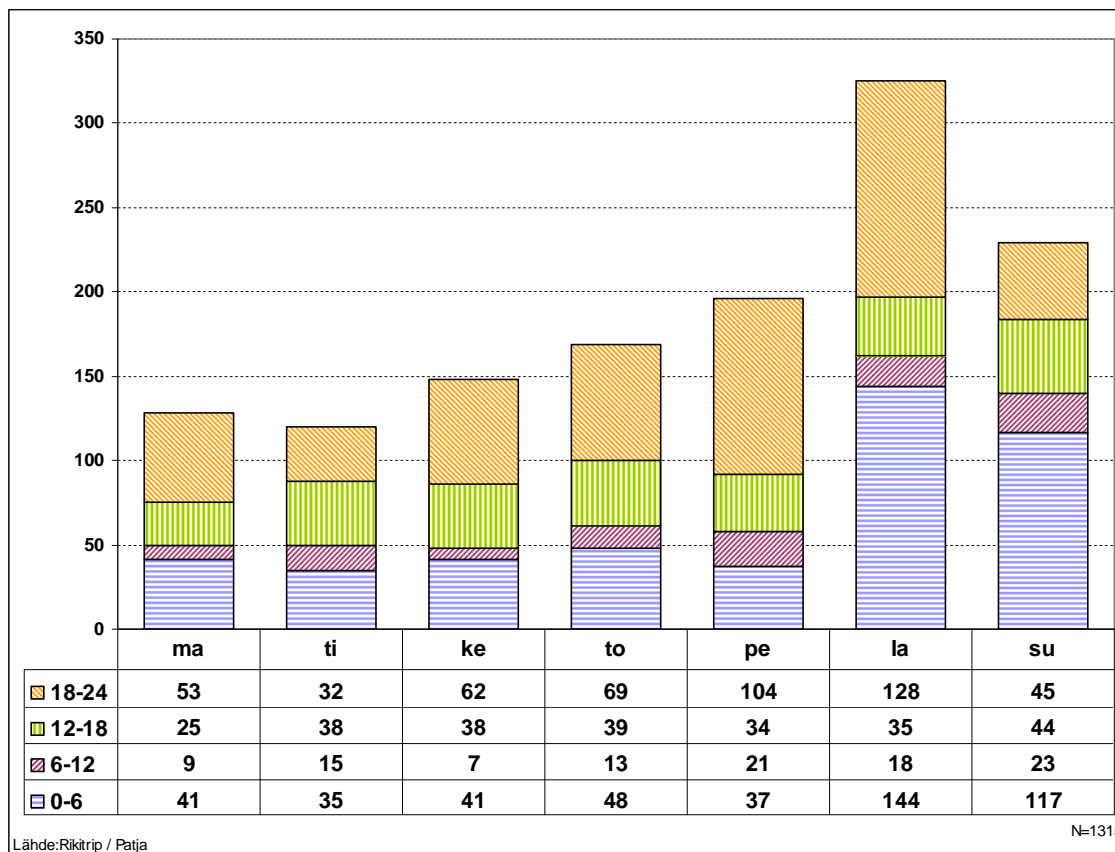
KUVIO 3 Pakenevien ajoneuvojen seuraamiset kuukausittain vuonna 2007



KUVIO 4 Pakenevien ajoneuvojen seuraamisten kuukausittaiset prosentiosuudet vuonna 2007

Vuonna 2007 ajoneuvojen seuraamisia on tapahtunut eniten kesäkuukausina, eli touko- syys- kuussa. Yleisesti ottaen pakenemisyrietykset ajoittuvat pitävän kelin ajankohtiin. Vähiten ajoneuvojen seuraamisia on tapahtunut marraskuussa.

9.1.4 Pakenevien ajoneuvojen seuraamiset viikonpäivittäin ja kellonajoittain

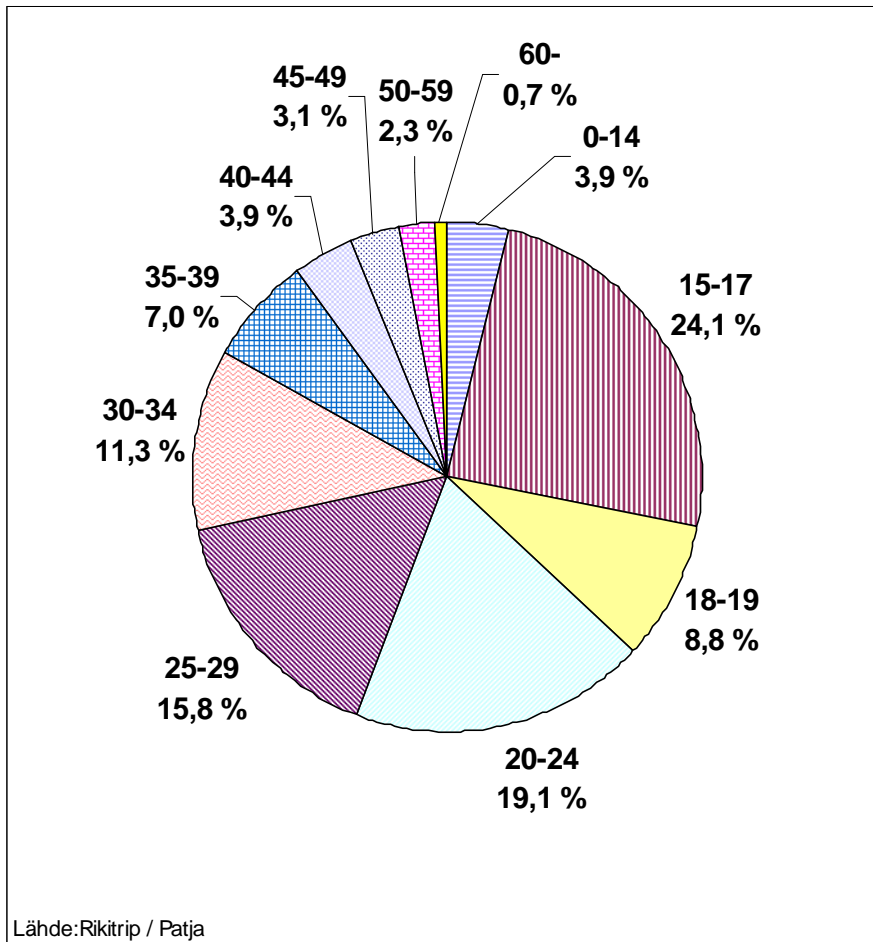


KUVIO 5 Pakenevien ajoneuvojen seuraamisten lukumäärät viikonpäivittäin ja kellonajoittain

Viikonpäivistä lauantaisin on tapahtunut eniten poliisia pakenevien ajoneuvojen seuraamisia (325). Seuraavaksi eniten niitä on tapahtunut perjantaisin ja sunnuntaisin. Tapahtumat ovat painottuneet viikonloppuihin keskiyön molemmille puolille. Viikonpäivistä vähiten ajoneuvojen seuraamisia on ollut tiistaisin (120). Pakenemisia on sattunut melko harvoin aamupäivän tunteina.

9.2 Paenneet kuljettajat

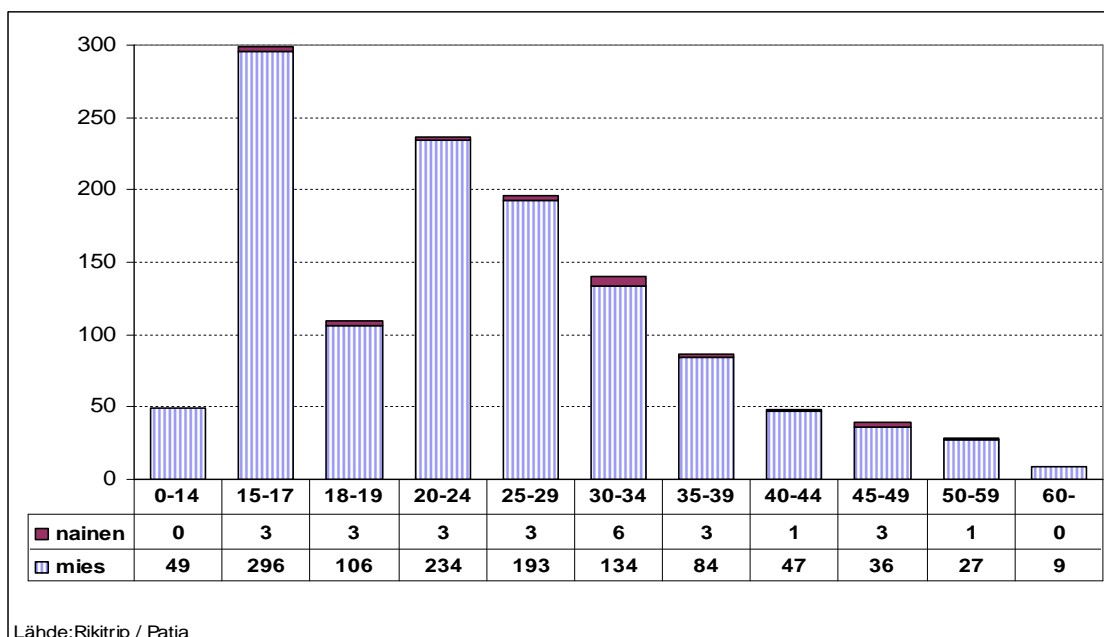
9.2.1 Paenneiden kuljettajien ikäjakauma prosenttiosuuksittain



KUVIO 6 Paenneiden kuljettajien ikäjakauma prosenttiosuuksittain

Eniten (32,9 %) paenneista kuljettajista on kuulunut ikäryhmään 15 - 19 vuotta. Seuraavaksi eniten heitä löytyi ikäryhmästä 20 - 24 (19,1 %). Yli 60-vuotiaiden osuus on 0,7 % ja alle 15-vuotiaiden osuus 3,9 %. Ikäryhmään 12 - 24 vuotta on sijoittunut 55,9 % kuljettajista.

9.2.2 Paenneiden kuljettajien ikäjakaumat sukupuolittain



KUVIO 7 Kuljettajien ikäjakaumien lukumäärät ja sukupuoli

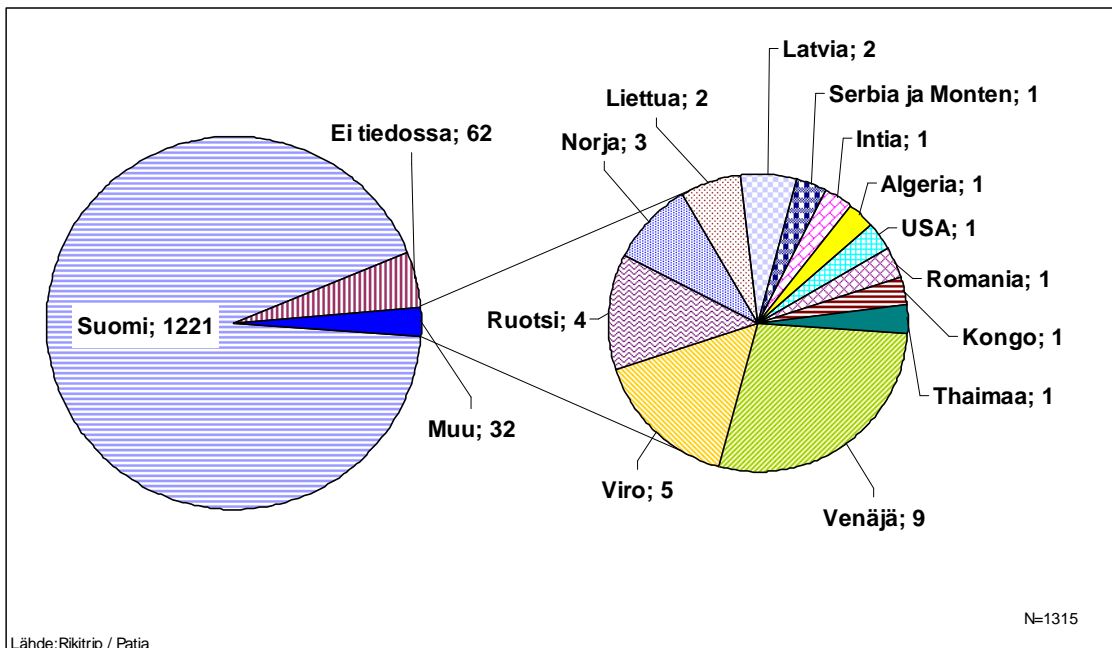
Kaikissa ikäryhmissä suurin osa paenneista kuljettajista on ollut sukupuoleltaan miehiä. Eniten mieskuljettajia on ollut ikäryhmässä 15 - 17 vuotta (296). Yli 60-vuotiaita mieskuljettajia on ollut vain 9. Naisia ei ole ollut paenneina kuljettajina kahdessa ikäryhmässä; alle 15 vuotta ja yli 60 vuotta. Suurin osa naiskuljettajista on kuullut ikäryhmiin 15-19 ja 30-34 vuotta.

TAULUKKO 1 Ajoneuvolla paenneiden sukupuolet ajoneuvolajeittain

Kohdeajoneuvo	Mies	Nainen	Ei havaintoa	Kaikki yhteensä
h-auto / p-auto	789	24	28	842
moottoripyörä	131		16	147
mopo	294	2	5	301
mönkijä	12		3	15
m-kelkka	7		1	8
k-auto	1			1
mikroauto	1			1
trukki	1			1
Kaikki yhteensä	1236	26	53	1315

Mieskuljettajista autolla on paennut 789 ja naiskuljettajista 24. Mopolla paenneista mieskuljettajia on ollut 294 ja naiskuljettajia 2. Naiset eivät ole paenneet muilla ajoneuvoilla.

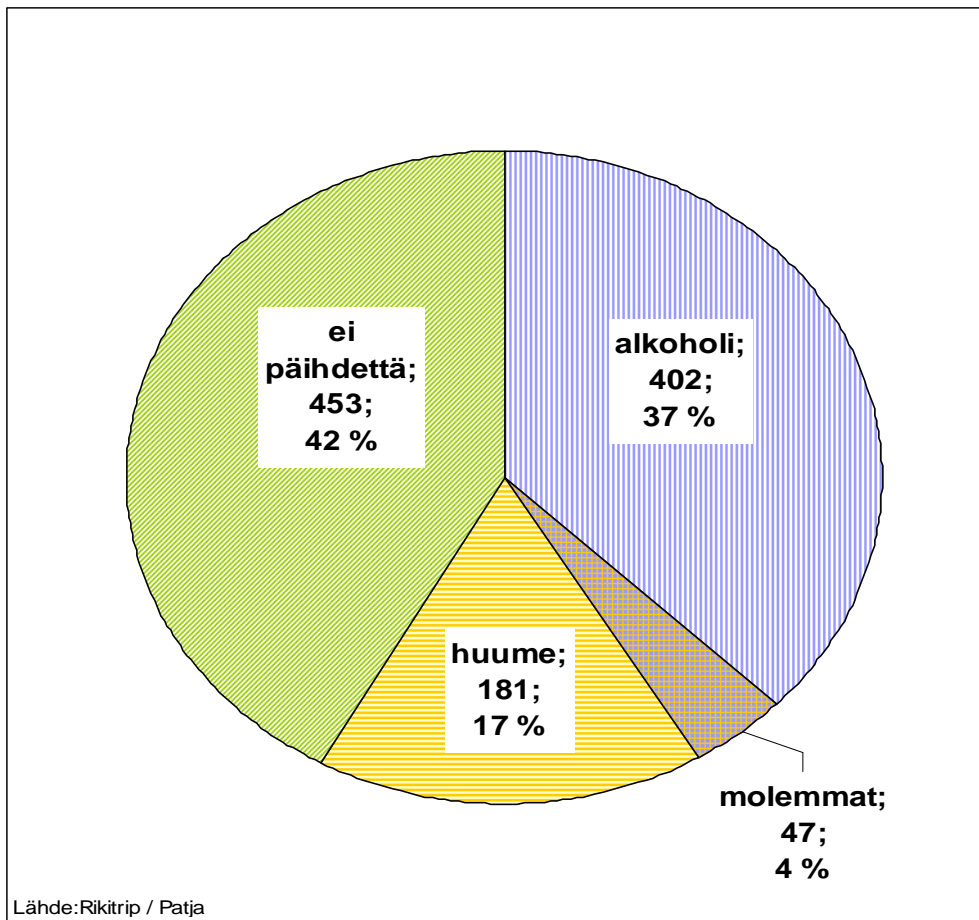
9.2.3 Paenneiden kuljettajien kansalaisuus



KUVIO 8 Ajoneuvolla paenneiden kansalaisuudet

Suurin osa (98 %) tiedossa olevista paenneista kuljettajista on ollut suomalaisia. Ulkomaalaisista kuljettajista venäläisiä on ollut yhdeksän, virolaisia viisi, ruotsalaisia neljä ja norjalaisia kolme. Yksi venäläinen on paennut moottoripyörällä ja yksi latvialainen mopolla, muutoin ulkomaalaiset ovat paenneet autoilla.

9.2.4 Paenneiden kuljettajien käyttämät päihteet



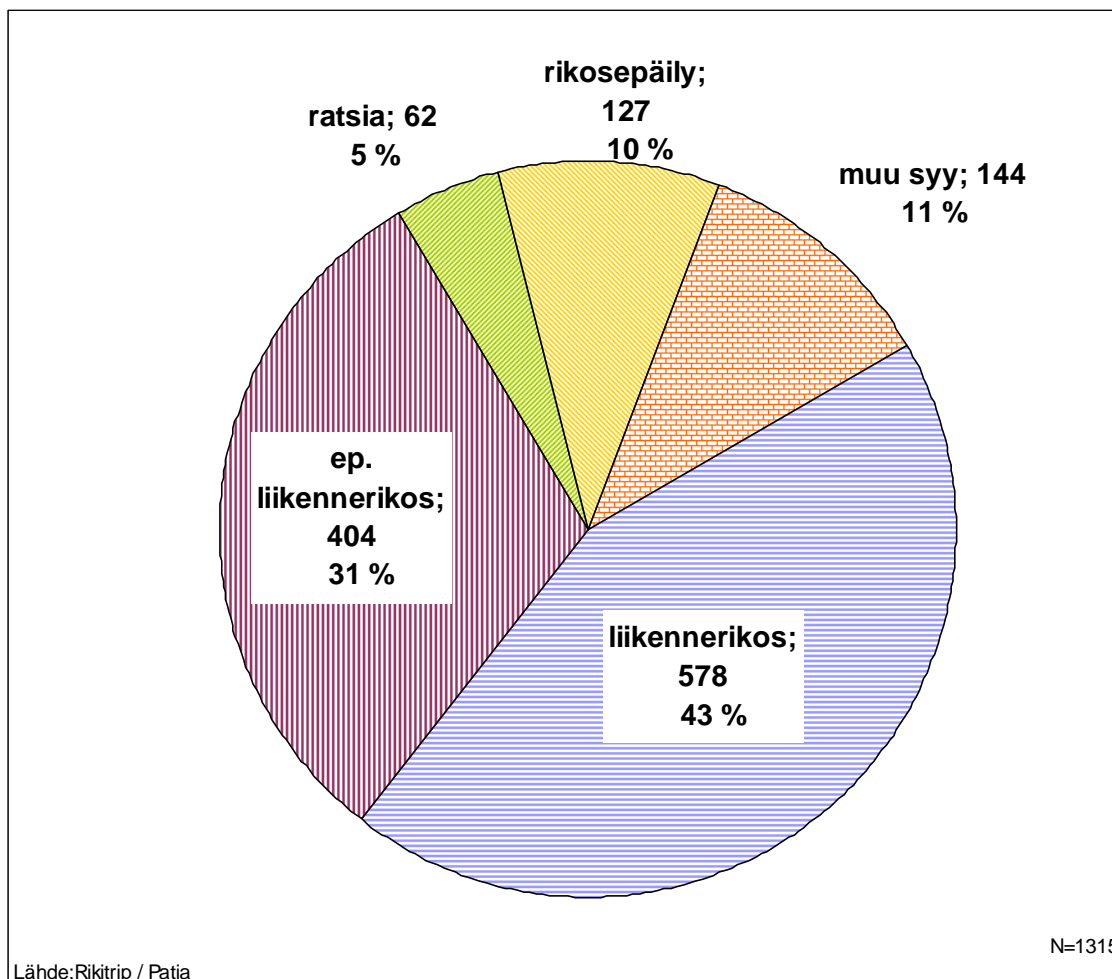
KUVIO 9 Kiinnijääneiden kuljettajien käyttämät päihteet

TAULUKKO 2 Käytetyt päihteet ja kuljettajien lukumäärät sekä sukupuoli

Kuljettajan päihde	Mies	Nainen	Ei havaintoa	Kaikki yhteensä
Alkoholi	391	11		402
Alkoholi+huume	45	2		47
Huume	177	4		181
Ei päihdettä	448	5		453
Ei tiedossa	175	4	53	232
Kaikki yhteensä	1236	26	53	1315

Lähes 60 % kiinnijääneistä paenneista kuljettajista on ollut jonkin päihteen vaikutuksen alaisina. Sekä mieskuljettajien että naiskuljettajien yleisimmin käyttämä päihde on ollut alkoholi. Huumeaine on ollut mukana noin joka viidennessä tapauksessa.

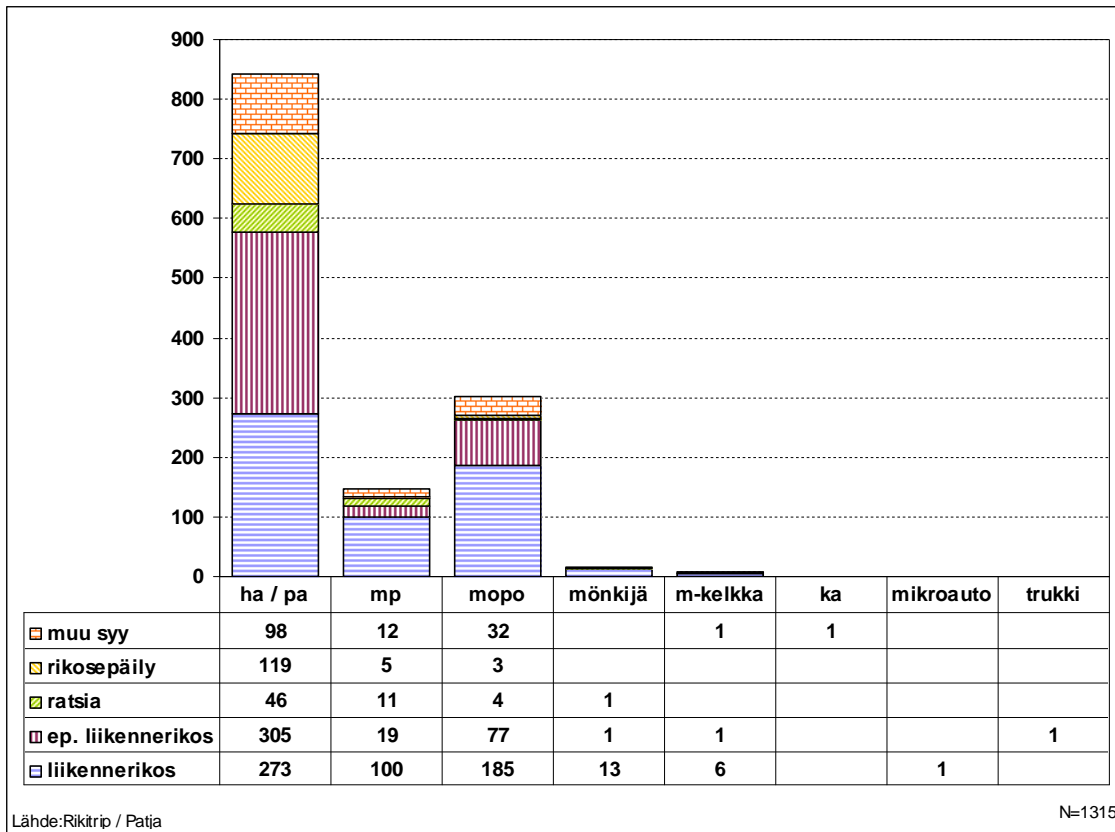
9.3 Pakenemisyrityksiin johtaneet lähtötilanteet



KUVIO 10 Pakenemisyrityksiin johtaneiden lähtötilanteiden määrät prosenttiosuuksittain

Yleisin pakenemisiin ja siten ajoneuvojen seuraamisiin johtanut syy on ollut liikennerikos tai epäilty liikennerikos (74 % tapauksista). ”Epäilty” -tapaukset sisältävät mm. hätäkeskuksen kautta tulleet ilmoitukset, epävarmasti tai oudosti liikkuvat sekä poliisin ”entuudestaan tuntemat” kohteet. Muu rikosepäily on ollut syynä 10 % tapauksista (valtaosa luvattomia käyttöjä tai anastusrikoksia; lähinnä maksamattomia polttoainetankkauksia). Viidessä prosentissa tapauksista alkutilanteena ajoneuvon seuraamiselle on ollut sellainen ratsia, joissa poliisi on suorittanut paikalla ollen nopeusvalvontaa, kuljettajien puhallutuksia tai ajoneuvon kuntovalvontaa eli ”käsipystyä”. 11 % tapauksista syy on ollut jokin muu kuin edellä mainittu (useimmiten yöllisten liikkujien tarkistuksia ilman tiedossa olevaa rikosta eli ”partio päätti tarkastaa kyseisen ajoneuvon ja kuljettajan kunnon”).

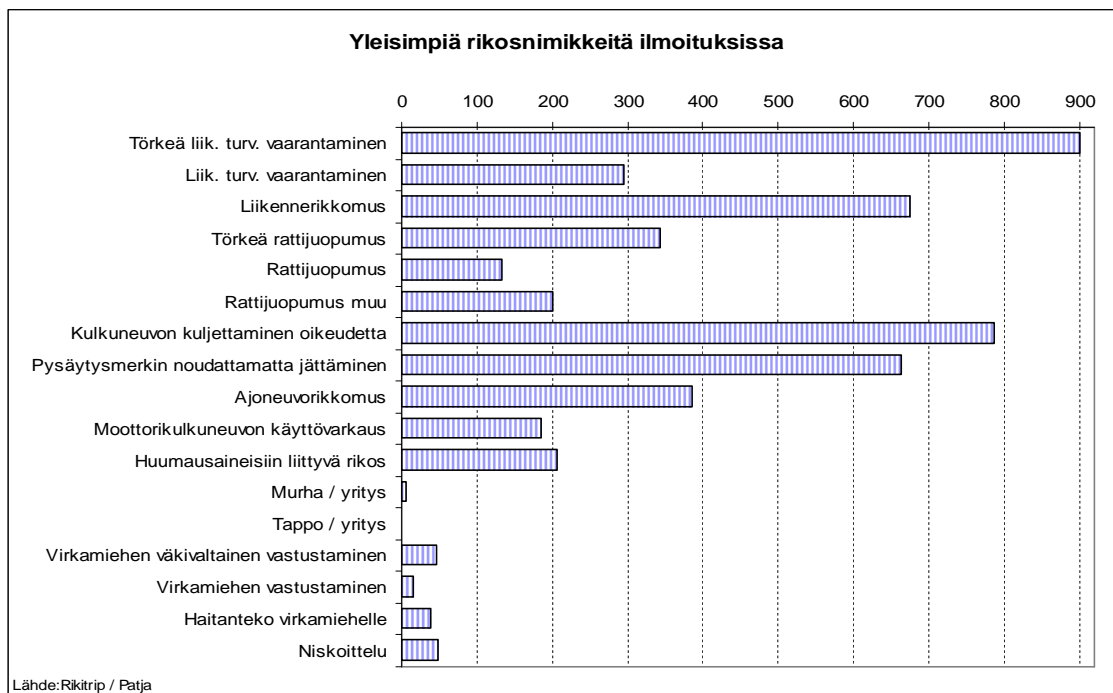
9.3.1 Pakenemisyrityksiin johtaneet lähtötilanteet ajoneuvolajeittain



KUVIO 11 Pakenemisyrityksiin johtaneet lähtötilanteet ajoneuvolajeittain

Poliisia paenneet auton kuljettajat ovat syyllistyneet tai epäilty syyllistyneen useimmiten ensin liikennerikokseen, jolloin poliisi on halunnut pysäyttää ajoneuvon (578 tapausta). Pysäytyksen syynä on ollut muu rikosepäily 119 tapauksessa, ratsia 46 tapauksessa ja muu syy 98 tapauksessa. Moottoripyörällä alkutilanteista yleisin on ollut liikennerikos / epäilty liikennerikos (119 tapausta). Muu rikosepäily on ollut taustalla viidessä tapauksessa ja ratsiaa on pyritty välttämään 11 tapauksessa. Pakenemiseen on ollut joku muu kuin edellä mainittu syy 12 tapauksessa. Mopolla paenneiden tapauksissa on lähtötilanteena ollut liikennerikos / epäilty liikennerikos 262 tapauksessa. Pakenemisen lähtötilanteena on ollut muu rikosepäily kolmessa, ratsia neljässä ja muu syy 32 tapauksessa.

9.4 Ajoneuvoilla pakoon pyrkineiden rikokset



KUVIO 12 Yleisimmät rikosnimikkeet pakenemista sisältäneissä rikosilmoituksissa

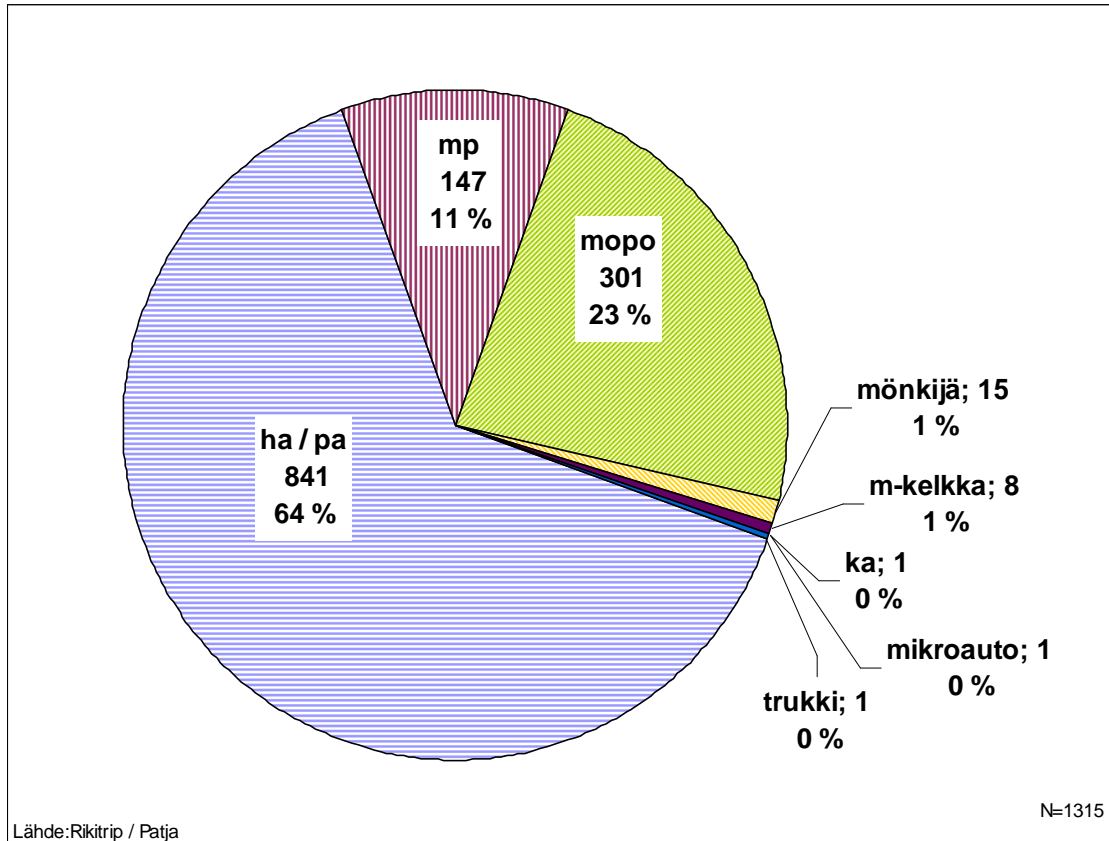
TAULUKKO 3 Paenneiden rikokset ajoneuvolajeittain

Rikosnimike	Yht.	ha/ pa	mp	mopo	mön- kijä	m- kelk- ka	ka	mik- ro- auto	trukki
Törkeä liik. turv. vaarantaminen	901	668	118	95	13	7	0	0	0
Liik. turv. vaarantaminen	296	118	29	143	3	1	1	1	0
Liikennerikkomus	675	390	70	201	10	3	1	0	0
Törkeä rattijuopumus	344	293	17	28	4	1	1	0	0
Rattijuopumus	134	86	8	36	1	2	0	0	1
Rattijuopumus muu	201	177	11	11	1	1	0	0	0
Kulkuneuvon kulj. oikeudetta	786	544	70	160	5	5	1	1	0
Pysähtymismmerkin n.jättäminen	664	382	71	198	9	2	1	1	0
Ajoneuvorikkomus	386	171	34	169	10	1	0	1	0
M-kulkuneuvon käyttövarkaus	186	158	13	13	0	1	0	0	1
Huumausaineisiin liittyvä rikos	206	186	10	8	1	1	0	0	0
Murha / yritys	6	5	1	0	0	0	0	0	0
Tappo / yritys	2	2	0	0	0	0	0	0	0
Virkamiehen väkivalt. vastust.	46	40	4	2	0	0	0	0	0
Virkamiehen vastustaminen	16	13	0	2	0	1	0	0	0
Haitanteko virkamiehelle	39	32	4	3	0	0	0	0	0
Niskoittelu	49	30	4	14	0	0	0	1	0

Yleisimmin pakenevien ajoneuvojen kuljettajat ovat syyllistyneet törkeään liikenneturvallisuuden vaarantamiseen (901), kulkuneuvon kuljettamiseen oikeudetta (786), rattijuopumusrikokseen (679) sekä liikennerikkomukseen (675). Pysähtymismmerkin noudattamatta jättämisistä,

jotka voivat olla itsenäisesti nimikoituna joko liikenneturvallisuuden vaarantamisia tai liikenerikkomuksia, oli 664.

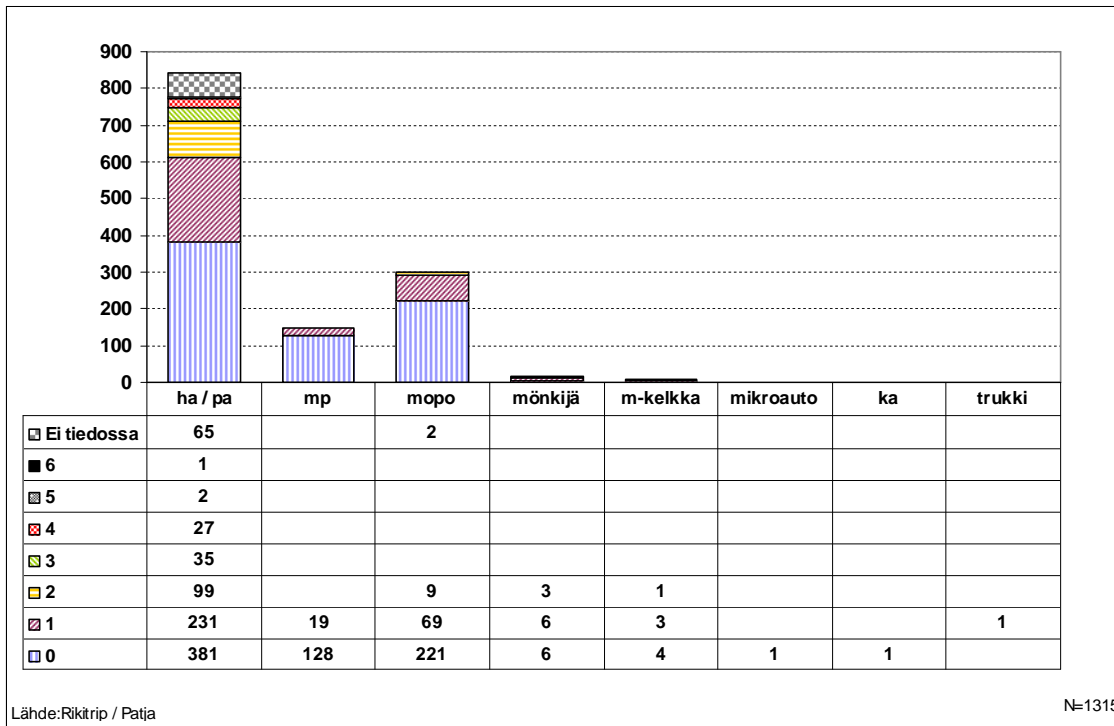
9.5 Pakenemiseen käytetyt ajoneuvot



KUVIO 13 Pakenemiseen käytetyt ajoneuvot

Eniten poliisia on paettu autolla, 64 % tapauksista. Seuraavaksi käytetyimpiä ovat olleet mopot, joita on ollut 23 % tapauksista. Moottoripyörällä poliisia on paettu 11 % tapauksista. Moottorikelkkojen osuus pakenijoista on yksi prosentti. Yksittäisiä pakenemisiä on tehty kuorma-autolla, muulta liikenteeltä suljetulla alueella käytettäväksi tarkoitettulla karting- eli mikroautolla sekä moottorityökoneeksi luokiteltavalla trukilla.

9.5.1 Pakenemiseen käytetyt ajoneuvot ja kyydissä olleiden lukumäärät

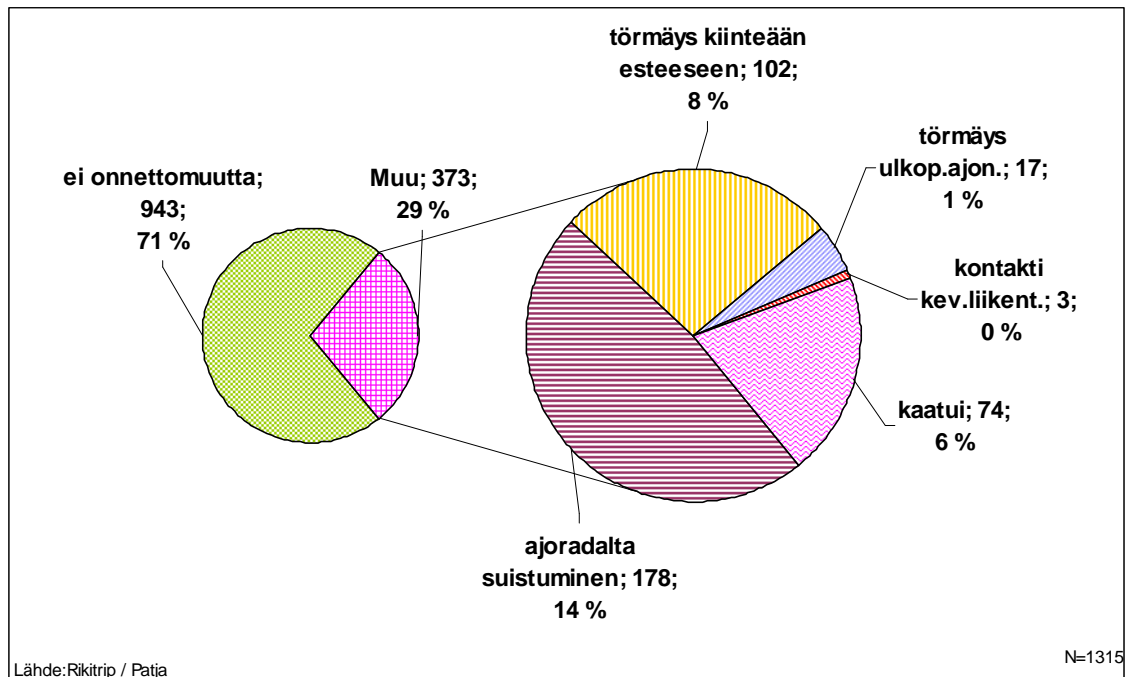


KUVIO 14 Pakenemiseen käytetyt ajoneuvot ja kyydissä olleiden lukumäärät

Yleisin pakenija on ollut yksin autossaan ollut kuljettaja (29 % kaikista tapauksista). Autossa on ollut yksi matkustaja lähes joka viidennessä tapauksessa. Mopoilla suoritetuissa pakenemisissä on ollut matkustaja kyydissä joka neljännessä tapauksessa. Moottoripyörän kyydissä on ollut matkustaja yli 10 % tapauksista.

9.6 Pakenevien ajoneuvojen seuraamisten aikana tapahtuneet onnettomuudet

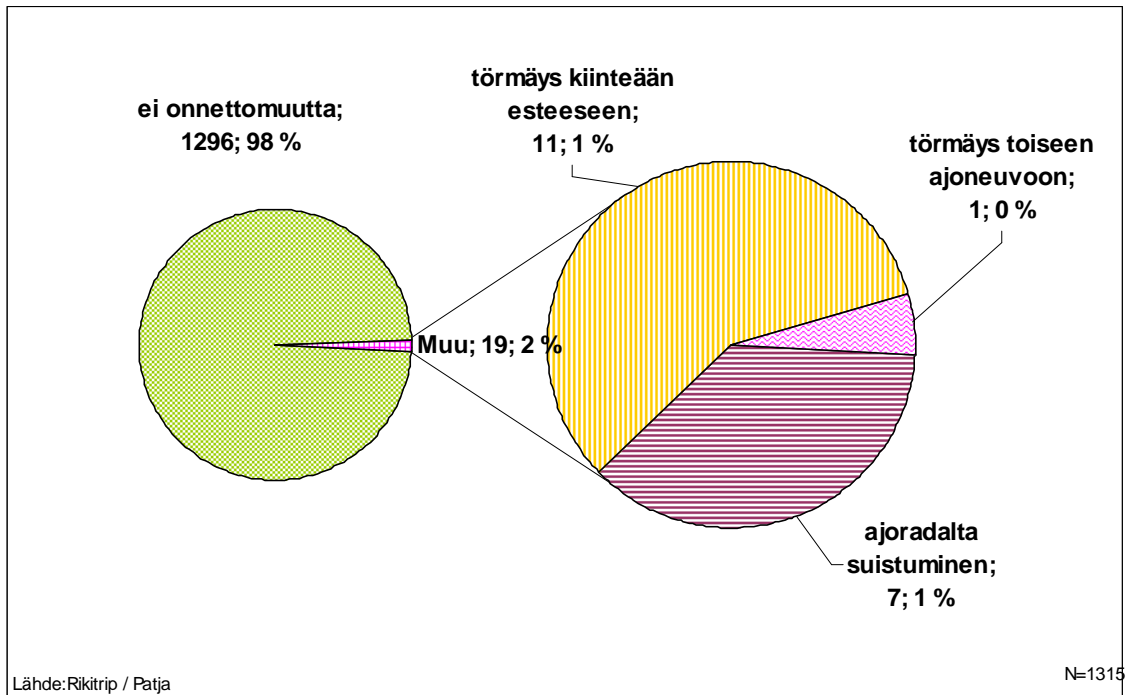
9.6.1 Paenneille ajoneuvoille sattuneet liikenneonnettomuudet



KUVIO 15 Liikenneonnettomuuksien prosenttiosuudet

Yleensä pakeneminen on päättynyt ilman onnettomuuksia (71 % tapauksista). Paenneille ajoneuvoille sattuneista liikenneonnettomuuksista ajoradalta suistumisia tai kaksipyöräisten ajoneuvojen kaatumisia on ollut 20 % tapauksista. Törmäyksiä kiinteään esteeseen on ollut 8 % tapauksista, ulkopuoliseen ajoneuvoon 1 % ja kevyeen liikenteeseen alle 1 % tapauksista.

9.6.2 Poliiseille sattuneet liikenneonnettomuudet

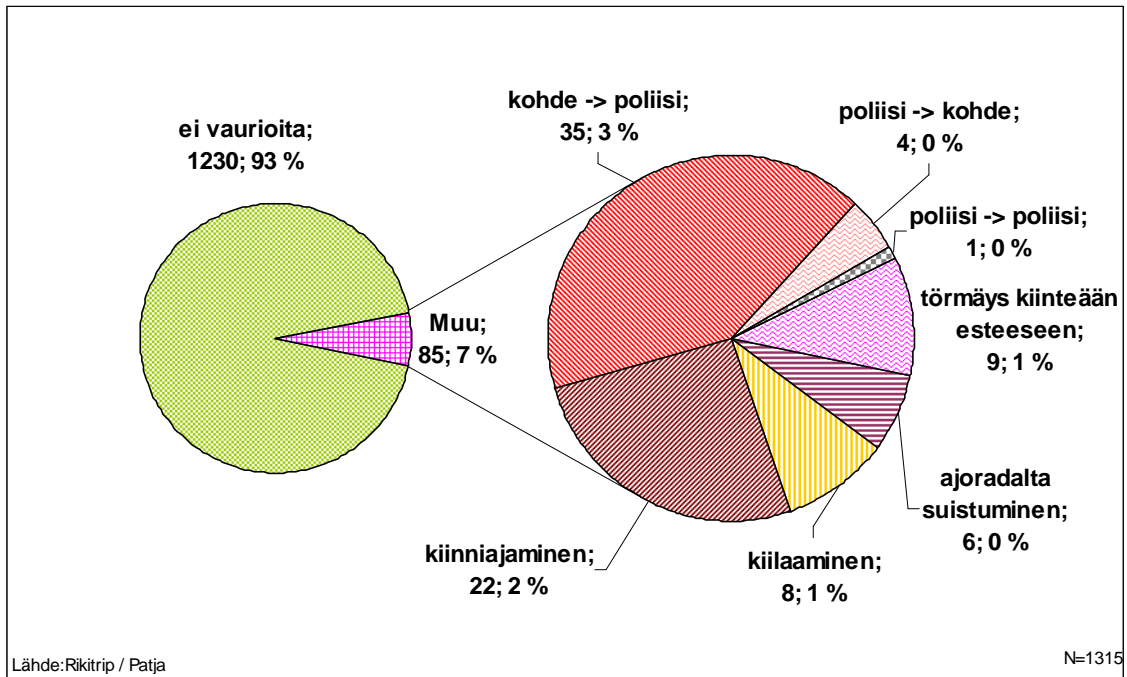


KUVIO 16 Poliiseille sattuneet liikenneonnettomuudet

Yleensä poliisit eivät ole joutuneet onnettomuuksiin pakenevien ajoneuvojen seuraamisen yhteydessä (98 % tapauksista). Poliisit ovat törmänneet kiinteään esteeseen alle prosentissa tapauksista. Edellistä hieman vähemmän on tapahtunut ajoradalta suistumisia. Poliisi on törmännyt toiseen ajoneuvoon (muuhun kuin kohdeajoneuvoon) kerran pakenevaa ajoneuvoa seuratessaan.

Tässä kuviossa esitetään ainoastaan sellaiset poliisille sattuneet onnettomuudet, joihin poliisi on joutunut tahtomattaan. Kuviossa 17 käydään läpi kaikkia niitä tapahtumia, joissa poliisin käyttämiin ajoneuvoihin on tullut vaurioita seuraamisen yhteydessä.

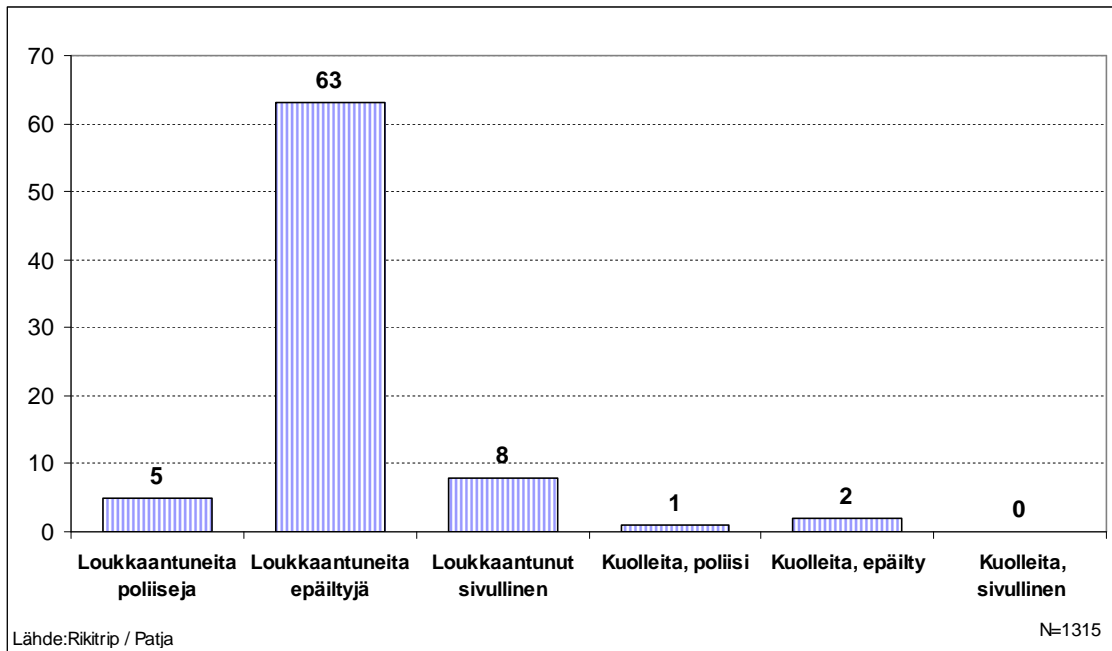
9.6.3 Poliisin käyttämiin ajoneuvoihin tulleiden vaurioiden syyt



KUVIO 17 Poliisin käyttämiin ajoneuvoihin tulleiden vaurioiden syyt

Yleensä poliisin käyttämiin ajoneuvoihin ei ole tullut vaurioita seuraamisten yhteydessä. Seurattu ajoneuvo on törmännyt poliisiajoneuvoon 3 % tapauksista. Poliisin ajoneuvoihin vaurioita on tullut seuraamisten yhteydessä tapahtuneissa tarkoituksellisissa ajoneuvokontakteissa kohdeajoneuvoon noin 3 % tapauksista. Edellisten lisäksi vaurioita poliisin ajoneuvoihin on tullut törmäyksissä kiinteisiin esteisiin sekä tarkoittamattomissa törmäyksissä kohdeajoneuvoon. Yhden seuraamistapauksen yhteydessä poliisi on törmännyt toiseen poliisin ajoneuvoon.

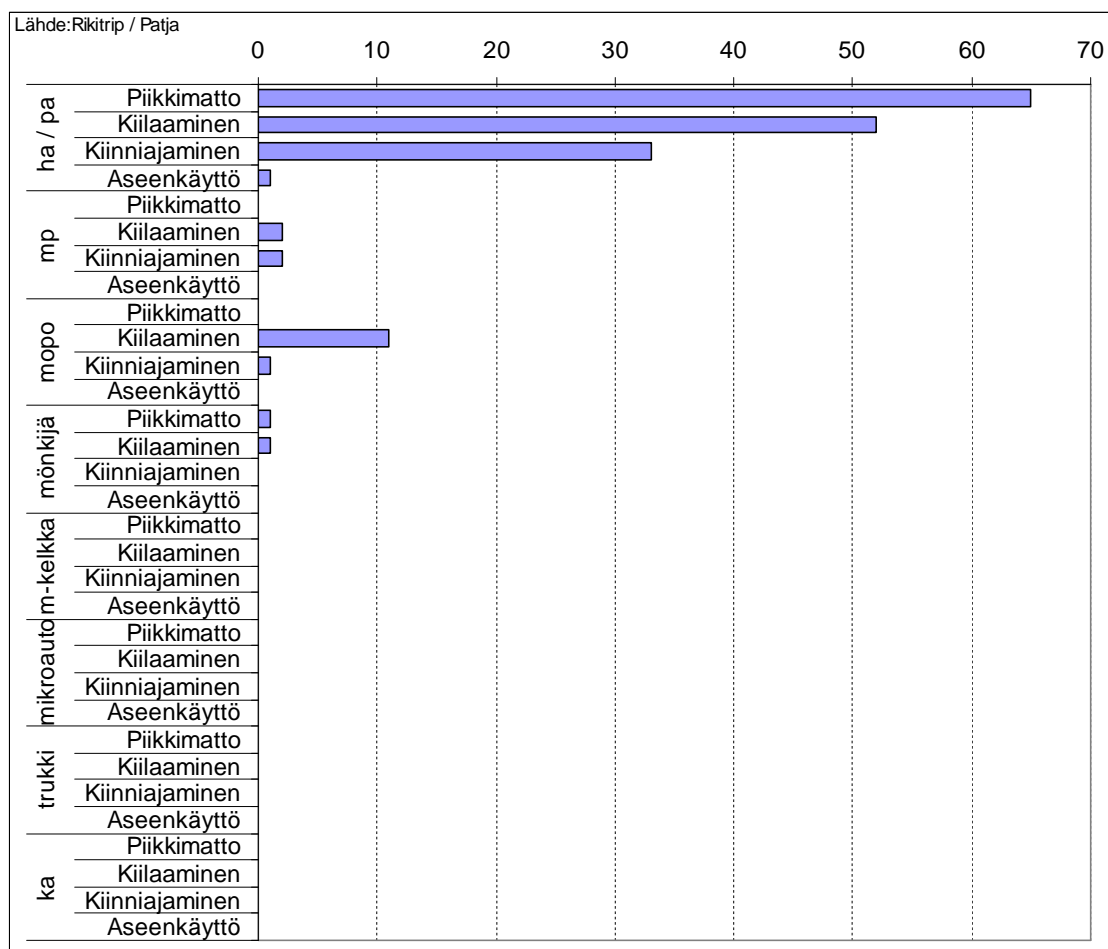
9.6.4 Pakenevien ajoneuvojen seuraamisissa syntyneet henkilövahingot



KUVIO 18 Pakenevien ajoneuvojen seuraamisissa syntyneet henkilövahingot

Pakenevien ajoneuvojen seuraamisissa on tapahtunut henkilövahinkoja verraten harvoin. Seuraamisissa on loukkaantunut useimmin pakeneva itse ja harvimmoin poliisi. Sivullinen on loukkaantunut kahdeksassa tapauksessa. Seuraamisten yhteydessä on kuollut yksi poliisi ja kaksi paennutta. Yhtään sivullista ei ole kuollut pakenevien ajoneuvojen seuraamisissa vuonna 2007.

9.7 Poliisin käyttämät pakkopysäytyskeinot seuraamisten yhteydessä

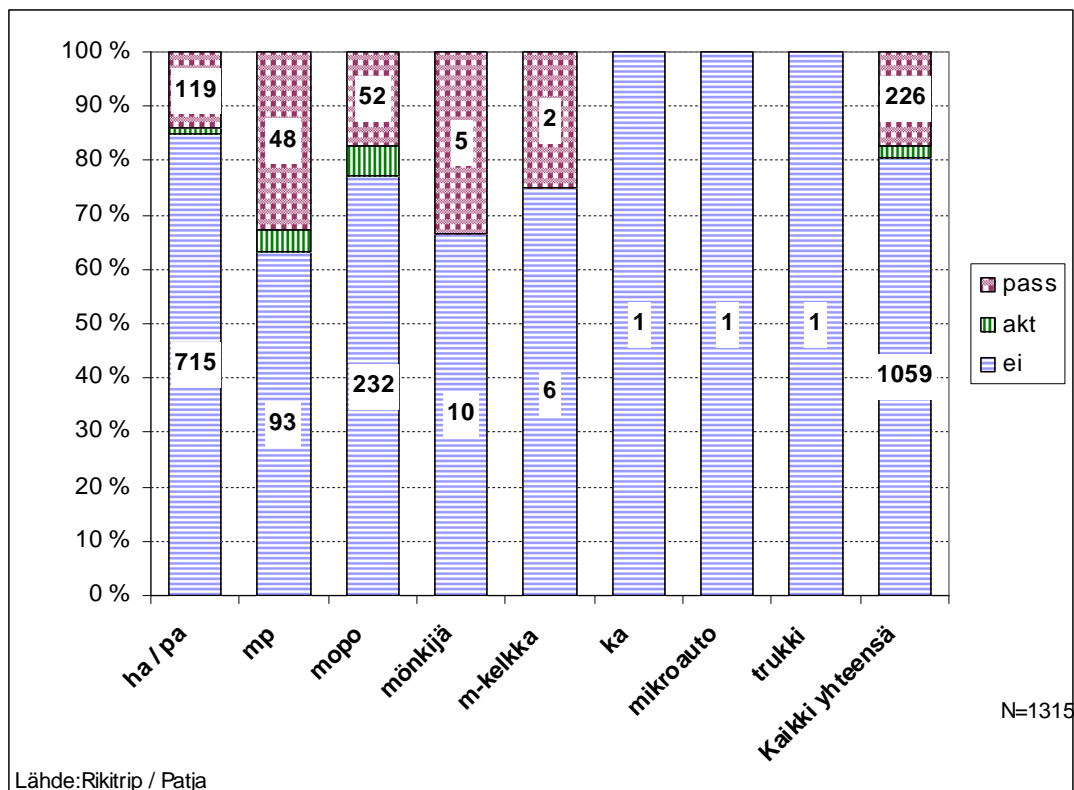


KUVIO 19 Käytettyjen pakkopysäytyskeinojen lukumäärät ajoneuvolajeittain

Yleensä (89 % tapauksista) poliisi ei ole käyttänyt pakkopysäytyskeinoja pakenemisten yhteydessä. Poliisi on käyttänyt pakkopysäytyskeinoja 149 tapauksessa ja näissä yhteensä 169 eri menetelmää: autojen pakkopysäytyksiin on käytetty useimmiten piikkimattoa, ajoneuvolla kiilaamista ja ajoneuvoon kiinniajamista. Moottoripyörien pakkopysäytyksiin on käytetty kaksi kertaa kiilaamista ja kiinniajamista, eli alle 1,5 % kyseisen ajoneuvotyypin tapauksista. Mopojen pysäyttämisten yhteydessä kiilaamista on käytetty alle 4 % ja kiinniajamista kerran, eli alle 0,5 % mopojen pakkopysäyttämistapauksista. Kaksipyöräisten pakkopysäytyksiin ei ole käytetty piikkimattoa eikä ampuma-asetta.¹⁶¹

¹⁶¹ Tämän tutkimuksen tiedot on etsitty rikosilmoitusjärjestelmästä sellaisilla hakuohdoilla, jotka osoittavat tapahtumiin liittyneen tunnistettavia pakenemisen elementtejä. Jotkut pakkopysäytystilanteet ovat saattaneet jäädä tämän tutkimuksen ulkopuolelle.

9.8 Seuraamisesta luopumisten määrät

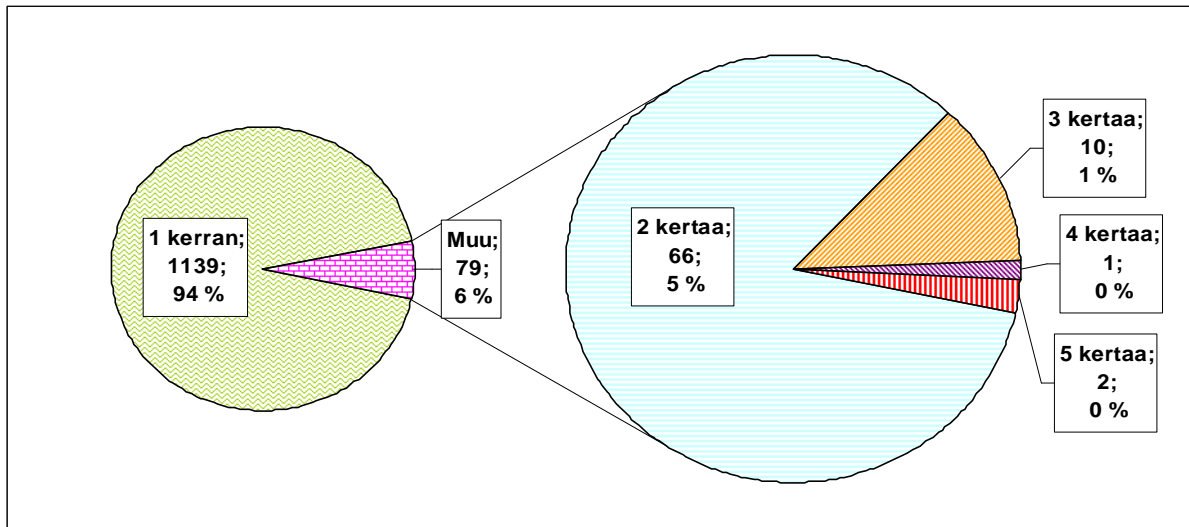


KUVIO 20 Seuraamisesta luopumisten määrät ajoneuvolajeittain

Passiivisella luopumisella tarkoitetaan sitä, että poliisi on *joutunut* luopumaan seuraamisesta (esim. pakenija on ajanut sellaista reittiä, mihin poliisiautolla ei ole päässyt seuraamaan). Aktiivisella luopumisella tarkoitetaan tapauksia, joissa seuraamisesta on *päätetty* luopua esim. seuraamisen vaarallisuuden vuoksi.

Prosentuaalisesti ajatellen useimmin seuraamisesta on luovuttu silloin, kun paennut on ollut liikkeellä kaksipyöräisellä ajoneuvolla (moottoripyörällä 37 % ja mopolla 23 % kyseisen ajoneuvotyypin tapauksista). Mönkijöiden paetessa seuraamisesta on jouduttu luopumaan joka kolmannessa tapauksessa. Auton kyseessä ollessa seuraamisesta on luovuttu melko harvoin (15 % tapauksista)

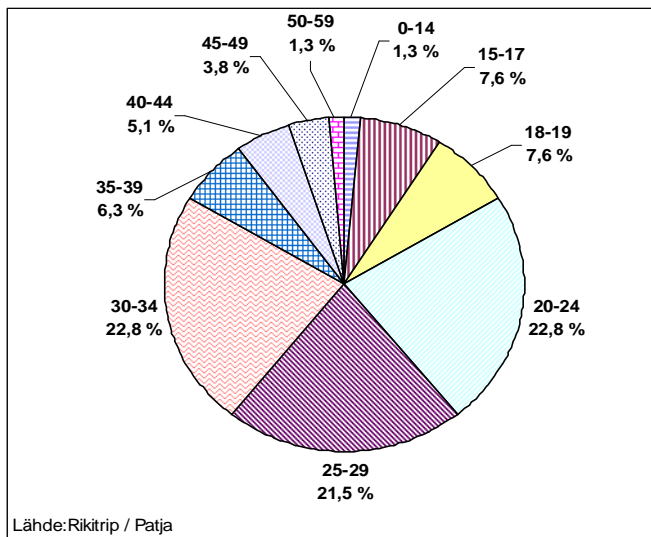
9.9 Pakenemisen uusijat



KUVIO 21 Pakenemiseen toistuvasti syyllistyneet pakenemiskerroittain

Tutkimusaineiston tapauksista 94 % oli sellaisia, joissa kuljettajan voidaan todeta jääneen kiinni pakenemisestä vain kerran. Pakenemiseen toistuvasti syyllistyneiden tapauksia oli 6 %.

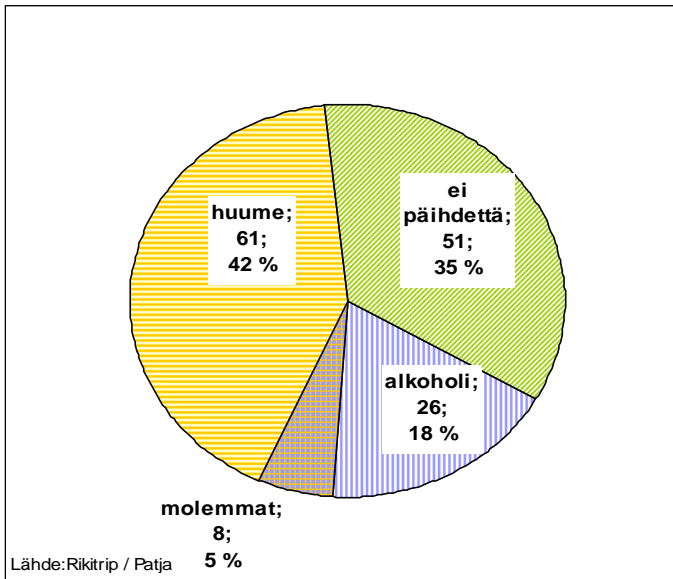
9.9.1 Pakenemisen uusijoiden ikäjakaumat



KUVIO 22 Pakenemisen uusijoiden ikäjakaumien prosenttiosuudet

Pakenemiseen toistuvasti syyllistyneistä yli 67 % kuului ikäluokkiin 20 - 34 vuotta.

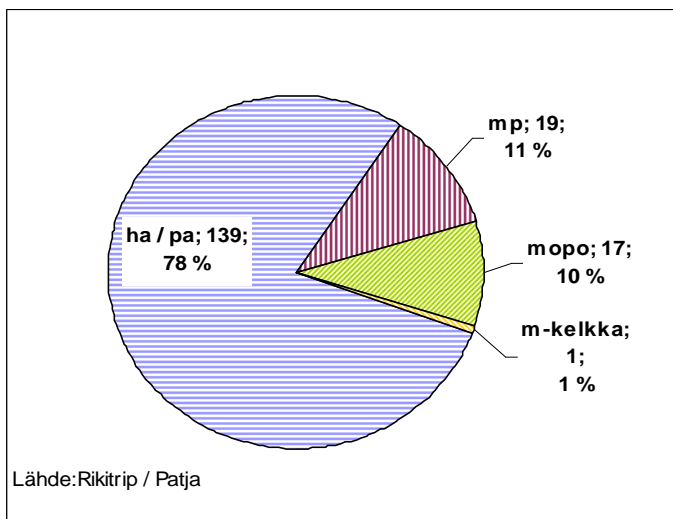
9.9.2 Pakenemisen uusijoiden käyttämät päihteet



KUVIO 23 Pakenemisen uusijoiden käyttämät päihteet prosenttiosuuksittain

Pakenemiseen toistuvasti syyllistyneistä 42 % oli huumausaineiden, 18 % alkoholin ja 5 % molempien vaikutuksen alaisina. Selvin päin oli 35 % toistuvasti paenneista.

9.9.3 Pakenemisen uusijoiden käyttämät ajoneuvot



KUVIO 24 Pakenemisen uusijoiden käyttämät ajoneuvot prosenttiosuuksittain

Pakenemisen uusijoista 78 % liikkui autoilla. Moottoripyöräilijöiden osuus oli 11 % ja mopoi-
lijöiden osuus 10 %. Moottorikelkkailijoista 1 syyllistyi pakenemiseen toistuvasti.

10 TULOSTENTULKINTA

Seuraavassa käydään saatujen tutkimustulosten tulkinta aihealueittain. Tarkastelun kohteina ovat pakenemisten lukumäärien valtakunnalliset jakautumiset, paenneiden kuljettajien ikä- ja sukupuolijakaumat sekä kansalaisuudet, pakoon pyrkineiden rikokset, pakenemiseen käytetyt ajoneuvot, pakenemisten aikana tapahtuneet onnettomuudet, poliisin käyttämät pakkopysäytyskeinot, seuraamisista luopumiset, pakenemisyrittäisiin johtaneet syyt ja pakenemisen uusiutuminen.

10.1 Pakenevien ajoneuvojen seuraamisten lukumäärät

Tässä tutkimuksessa on mukana 1315 sellaista rikosilmoitusta, jotka sisältävät pakenemisiä tai niiden yrityksiä. Suurin osa tapauksista on tapahtunut Etelä-Suomen läänissä. Tämä on helposti ymmärrettävissä, onhan Etelä-Suomessa liikennetiheys ja liikennesuoritteiden määrä selkeästi suurinta. Myös rikosten määrällä mitattuna Etelä-Suomi on vilkkainta aluetta. Suurin osa paenneista kuljettajista on ollut alkoholin vaikutuksen alaisina. Viimeaikaisten tutkimusten mukaan rattijuopumusrikollisuus on suunnilleen yhtä yleistä koko maassa kun kiinnijäämismäärät suhteutetaan väestömääriin. Pääkaupunkiseudulla rattijuopumusrikollisuutta on kuitenkin jonkin verran vähemmän kuin muualla Suomessa¹⁶². Tässä tutkimuksessa pienin käsitelty yksikkö on maakuntataso. Pakenemisiä ajatellen lukumääräisesti suurimman maakunnan, Uudenmaan, pakenemistilasto ajosuoritteisiin suhteutettuna on valtakunnan kolmen suurimman joukossa, mutta asukasmääriin suhteutettuna jonkin verran alle keskitason. Eniten pakenemisiä on tapahtunut ajosuoritteisiin sekä asukasmääriin suhteutettuina Kymenlaaksossa ja Päijät-Hämeessä. Vähiten pakenemisiä on tapahtunut Keski-Pohjanmaalla, mutta liikennesuoritteisiin suhteutettuina taulukon alapäähän sijoittuvat Pohjanmaa sekä Itä-Uusimaa. Asukasmääriin suhteutettuina pienin todennäköisyys pakenemiselle oli Pohjanmaalla, Keski-Pohjanmaalla sekä Pohjois-Karjalassa.¹⁶³

Vuonna 2007 ajoneuvolla seuraamisia on tapahtunut eniten kesäkuukausina, eli toukokuussa. Yleisesti ottaen pakenemisyrittäykset ajoittuvat pitävän kelin ajankohtiin. Tämän tuloksen kanssa selkeä vastaavuus on mm. nuorten kovavauhtisilla onnettomuuksilla¹⁶⁴ sekä kuolemaan johtaneilla rattijuopumusonnettomuuksilla¹⁶⁵.

Viikonpäivistä lauantaisin on tapahtunut eniten seuraamisia. Tapahtumat painottuvat viikonloppuihin keskiyön molemmille puolille. Tämä tulos korreloi selkeästi nuorten rattijuopojen aiheuttamien onnettomuuksien ajankohtiin¹⁶⁶. Havaitulla tuloksella on yhteys mm. nuorten henkilöiden vapaa-ajanviettotapoihin¹⁶⁷.

¹⁶² Niemi 2007, 152.

¹⁶³ Liikennesuoritteiden lähteenä Tiehallinnon tilastot vuodelta 2006.

¹⁶⁴ Salmi & Summala 1998, 10.

¹⁶⁵ Niemi 2007, 152.

¹⁶⁶ Salusjärvi 2004.

¹⁶⁷ Niemi 2007, 152.

10.2 Paenneet kuljettajat

Eniten (32,9 %) paenneista kuljettajista on kuulunut ikäryhmään 15 - 19 vuotta. Seuraavaksi eniten heitä löytyi ikäryhmästä 20 - 24 (19,9 %). Yli 60-vuotiaiden osuus on 0,7 % ja alle 15-vuotiaiden osuus 3,9 %. Ikäryhmään 12 - 24 vuotta on sijoittunut 55,9 % kuljettajista. Näiden jakautumien kanssa samansuuntaisia tuloksia löytyy useista eri tutkimuksista. Osa paenneista oli syyllistynyt ajoneuvon käyttövarkauksiin. Laitisen ym. tutkimuksen mukaan autovarkauksiin syyllistyneistä noin 58 prosenttia kuului ikäryhmään alle 25 vuotta¹⁶⁸. Samanlaisesta näkemystä edustaa myös Takalan tutkimus autovarkauksista ja rikoksantorjunnasta¹⁶⁹. Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisussa 16/2002 tuodaan esiin Liikenneturvan vuonna 2001 tekemä haastattelututkimus, jonka mukaan alle 24-vuotiaat syyllistyvät useimmin liikennetrikomuksiin¹⁷⁰. Alle 21-vuotiaiden osuus kiinnijääneiden rattijuoppojen määrässä on merkittävä, vaikkakin vähentynyt hieman viime vuosina¹⁷¹. Kivivuori mainitsee teoksessa Nuorisoriikollisuus, että nuoruus on ikäryhmien kokoon suhteutettuna aktiivisinta rikoksenteon aikaa¹⁷². Samaa näkemystä edustaa myös Felson¹⁷³. Tässä yhteydessä on hyvä kuitenkin muistaa, että useimmissa tapauksissa nuorten rikollisuus on ohimenevä ilmiö, joka on osa nuoruuteen liittyvää rajojen kokeilua¹⁷⁴.

Kaikissa ikäryhmissä suurin osa paenneista kuljettajista on ollut sukupuoleltaan miehiä. Naisten osuus on vain muutama prosentti. Suurin osa paenneista naiskuljettajista on kuulunut ikäryhmiin 15 - 19 ja 30 - 34 vuotta. Naiset ovat pakenemistapauksissa selkeästi aliedustettuna moniin muihin rikollisuutta käsitteleviin tutkimustuloksiin verrattuna, vaikkakin naiset syyllistyvät yleisesti ottaen rikoksiin selkeästi miehiä vähemmän¹⁷⁵. Vuonna 2006 rattijuopumukseen syyllistyneistä 90 % oli miehiä¹⁷⁶. Henkirikoksiin syyllistyneistä miesten osuus on 90 - 92 %¹⁷⁷. Autovarkauksiin syyllistyneiden miesten osuus on 90 %¹⁷⁸. Kulkuneuvon kuljettamisessa ilman ajo-oikeutta ikäluokassa 15-17-vuotta tyttöjen osuus erään viranomaistilaston mukaan on n. 9 %¹⁷⁹, mutta paenneiden samanikäisten tyttöjen osuus oli vain noin yksi prosentti.

Suurin osa (98 %) paenneista kuljettajista on ollut suomalaisia. Tulos on odotetun suuntainen, mutta ulkomaalaisten osuus on monia muita rikollisuutta käsitteleviä tutkimustuloksia pienempi¹⁸⁰. Vuonna 2006 rattijuopumukseen syyllistyneistä 93 % oli Suomen kansalaisia¹⁸¹. Autovarkauksia Turussa tutkineen Laitisen ym. mukaan ajoneuvojen varkausrikoksiin syyllis-

¹⁶⁸ Laitinen ym. 1999, 19.

¹⁶⁹ Takala 1996, 67.

¹⁷⁰ Nuorten kuljettajien onnettomuusriskin alentaminen. Liikenne- ja viestintäministeriö 2002, 19.

¹⁷¹ Niemi 2007, 153.

¹⁷² Kivivuori 2006, 36 sekä myös Laitinen & Aromaa 1993, 152 - 153.

¹⁷³ Laitinen & Aromaa 2005, 79-81.

¹⁷⁴ Marttunen & Takala 2002, 15.

¹⁷⁵ Naisten osuuksista rikostentekijöinä mm. Vold ym. 2002, 275 - 278.

¹⁷⁶ Niemi 2007, 153.

¹⁷⁷ Lehti 2006, 76.

¹⁷⁸ Laitinen ym. 1999, 20.

¹⁷⁹ Kivivuori 2003, 63.

¹⁸⁰ Honkatukia & Suurpää 2007, 39: "Viranomaistilastojen perusteella maahanmuuttajien riski tulla epäillyksi ja tuomituksi rikoksista on suurempi kuin kantäväestön."

¹⁸¹ Niemi 2007, 153.

tyneistä 94 - 97 % oli suomalaisia¹⁸². Nuorten henkirikoksia käsittelevässä tutkimuksessa suomalaisten syyllisten osuus oli 96 -99 %¹⁸³.

10.3 Pakenemisyrittäisiin johtaneet lähtötilanteet

Yleisin pakenemisiin ja siten ajoneuvolla seuraamisiin johtanut lähtötilanne on ollut liikenne-rikos (43 % tapauksista) tai epäilty liikenne-rikos (31 % tapauksista). Epäilty liikenne-rikos -tapaukset sisältävät mm. hätäkeskuksen kautta poliisille tulleet ilmoitukset, epävarmasti tai oudosti liikkuvat ajoneuvot sekä poliisin ”entuudestaan tuntemat” kohteet. Muu rikosepäily on ollut lähtötilanteena 10 % tapauksista. Näistä valtaosa on ollut luvattomia käyttöjä tai anastusrikoksia; lähinnä maksamattomia polttoainetankkauksia. Viidessä prosentissa tapauksista alkutilanteena pakenemiselle on ollut sellainen ratsia, joissa poliisi on suorittanut paikalla olleen nopeusvalvontaa, kuljettajien puhallutuksia tai ajoneuvon kuntovalvontaa eli ”käsipysäytystä”. 11 prosentissa tapauksista syy on ollut jokin muu kuin edellä mainittu; useimmiten yöllisten liikkujien tarkistuksia ilman tiedossa olevaa rikosta eli ”partio päätti tarkastaa kyseisen ajoneuvon ja kuljettajan kunnon”.

Poliisia paenneet *auton* kuljettajat ovat syyllistyneet tai heidän on epäilty syyllistyneen useimmiten ensin liikenne-rikokseen, jolloin poliisi on halunnut pysäyttää ajoneuvon (69 prosentissa kyseisen ajoneuvotyypin tapauksista). Pysäytyksen syynä on ollut muu rikosepäily 14 prosentissa tapauksista, ratsia 5,5 prosentissa tapauksista ja muu syy n. yhdessä prosentissa autolla paenneiden tapauksista.

Myös *moottoripyörällä* paenneiden alkutilanteista yleisin on ollut liikenne-rikos (68 %) tai epäilty liikenne-rikos (13 % ko. ajoneuvotyypin tapauksista). Muu rikosepäily on ollut taustalla kolmessa prosentissa tapauksista ja ratsiaa on pyritty välttämään kahdeksassa prosentissa tapauksista. Pakenemiseen on ollut joku muu kuin edellä mainittu syy myös kahdeksassa prosentissa tapauksista.

Mopolla paenneidenkin tapauksissa yleisimpänä lähtötilanteena on ollut liikenne-rikos 62 prosentissa ja epäilty liikenne-rikos 26 prosentissa kyseisen ajoneuvotyypin tapauksista. Pakenemisen lähtötilanteena on ollut muu rikosepäily ja ratsia yhdessä sekä muu syy 10 prosentissa mopolla paenneiden tapauksista.

Moottorikelkalla ja ”mönkijällä” paenneiden alkutilanteena on ollut pääsääntöisesti jo todettu liikenne-rikos.

10.4 Ajoneuvoilla pakoon pyrkineiden rikokset

Yleisimmin pakenevien ajoneuvojen kuljettajat olivat syyllistyneet ennen pakenemista tai pakenemisen aikana törkeään liikenneturvallisuuden vaarantamiseen, kulkuneuvon kuljettamiseen oikeudetta, rattijuopumusrikokseen sekä liikenne-rikkomukseen. Pysähtymismerkin noudattamatta jättämisistä, jotka voivat olla itsenäisesti nimikoituna joko liikenneturvallisuuden vaarantamisia tai liikenne-rikkomuksia, oli hieman yli puolet kaikista aineiston tapauksista. Osa pysähtymismerkin noudattamatta jättämisistä oli mainittu ainoastaan rikosilmoituksen selostusosassa, joten niiden oli katsottu olleen osa törkeän liikenneturvallisuuden vaarantamisen tunnusmerkistöä, tai sitten niitä oli käsitelty konkurrenssisuhteisina esim. virkamiehen väkivaltaisen vastustamisen kanssa. Joissain tapauksissa pysähtymismerkin noudattamatta

¹⁸² Laitinen ym. 1999, 27.

¹⁸³ Lehti 2006, 77.

jättämiset on saatettu jättää kirjaamatta ”prosessiekonomisista” syistä, eli niiden osuus kokonaisuudesta on katsottu olleen niin pieni, ettei niillä ole merkitystä tulevaa rangaistusta ajatellen.

10.4.1 Pakenemiset ja päihteet

Lähes 60 % kiinnijääneistä paenneista kuljettajista on ollut jonkin päihteen vaikutuksen alaisina¹⁸⁴. Sekä mieskuljettajien että naiskuljettajien yleisimmin käyttämä päihde on ollut alkoholi. Huumausaine on ollut mukana noin joka viidennessä sellaisessa tapauksessa, joissa kuljettaja on saatu kiinni välittömästi pakenemisen yhteydessä¹⁸⁵. Tutkimustulosta luettaessa tulee ottaa huomioon, että poliisi on luopunut aktiivisesti tai passiivisesti pakenevan ajoneuvon seuraamisesta keskimäärin noin viidenneksessä tapauksista. Näiden välittömästi tavoittamattomien pakenijoiden päihteiden käytön osuutta ei siten ole voitu osoittaa¹⁸⁶.

10.5 Pakenemiseen käytetyt ajoneuvot

Eniten poliisia oli paettu joko henkilö- tai pakettiautoilla. Näiden ajoneuvolajien osuus oli 64 % tapauksista. Autojen osuus oli verrannollinen niiden osuuteen koko ajoneuvokannasta; henkilö- ja pakettiautoja oli n. 61 % vuonna 2007. Seuraavaksi eniten pakenemiseen käytettiin mopoja. Näiden osuus oli 23 %. Mopojen osuus paenneista oli suuri, sillä mopojen osuus koko ajoneuvokannasta oli vuonna 2007 n. 4 %. Moottoripyörällä poliisia paettiin 11 % tapauksista, ko. ajoneuvoja oli mopojen tapaan n. 4 % ajoneuvokannasta kyseisenä vuonna.¹⁸⁷ Moottoripyörien ja mopojen ”yliedustus” pakenemiseen käytettyinä ajoneuvoina korostuu entisestään, jos lukumäärät suhteutetaan ajettuihin kilometreihin: moottoripyörillä ja mopoilla ajetaan vain noin 1 % kaikista vuosittaisista henkilöliikennekilometreistä¹⁸⁸. Moottorikelkkojen ja ”mönkijöiden” osuus pakenemiseen käytettyinä ajoneuvoina (n. 1 %) on verrannollinen niiden yleisyyteen.

10.5.1 Pakenijoiden kyydissä olleiden lukumäärät

Yleisin pakenija oli yksin autossaan ollut kuljettaja (29 % kaikista tapauksista). Kun tarkasteluun otetaan pelkästään autolla suoritettut pakenemiset, niin silloin yksin autossaan olleiden kuljettajien osuus jää hieman alle 50 prosenttiin. Alle 24-vuotiaat muodostavat aineistosta yli 55 %. Tulos tukee näkemystä, että usein nuorten kuljettajien pakenemiseen liittyy näyttämisenhalu muille kyydissä oleville nuorille¹⁸⁹. Paenneista kuljettajista lähes 60 % on ollut päihteiden vaikutuksen alaisina. Salusjärven tutkimuksen mukaan rattijuoppojen aiheuttamisessa onnettomuuksissa 65 % kuljettajista on ollut ajoneuvossaan yksin¹⁹⁰.

¹⁸⁴ Kivivuori & Salmi 2005, 43: ”On periaatteessa mahdollista, että viranomaistilastot liioittelevat alkoholin osuutta rikoksissa.” Tämä pitänee osittain paikkaansa myös tässä tutkimuksessa, sillä selvin päin olleiden pakenemisiä on saatettu käsitellä esim. rangaistusmääräysmenettelyssä mainitsematta pakenemisyrittystä.

¹⁸⁵ Kinnunen 2001, 48: Huumausainerikoksista tuomitut ovat syyllistyneet varsin runsaasti muihin rikoksiin, erityisesti mm. ajoneuvojen luvattomiin käyttöihin.

¹⁸⁶ Puuttuvien tietojen merkityksestä mm. Mikkonen 1999, 22.

¹⁸⁷ Luvut perustuvat AKE:n tilastoihin <http://www.ake.fi> 26.5.2008

¹⁸⁸ <http://www.stat.fi> 26.5.2008

¹⁸⁹ Vaaranen 1998, 37; teoksessa Vaaranen 2004, 113.

¹⁹⁰ Salusjärvi 2004, 41.

Mopoilla suoritetuissa pakenemisissa on ollut matkustaja kyydissä joka neljännessä tapauksessa. Tämä luku on suurella todennäköisyydellä vähentynyt kolmen vuoden takaisesta¹⁹¹, sillä vuodesta 2005 mopolla on ollut luvallista kyydittää matkustajaa tietyillä edellytyksillä¹⁹². Ennen mainittua vuotta kyydittämisestä kiinnijäänti poliisille tiesi suurella todennäköisyydellä rikesakkoa, joten pakenemisella pyrittiin saamaan ainakin taloudellista hyötyä¹⁹³. Moottori-
pyörän kyseessä ollen pakenijoiden kyydissä on ollut matkustaja yli 10 % tapauksista.

10.6 Pakenevien ajoneuvojen seuraamisten aikana tapahtuneet onnettomuudet

Pakeneminen päättyi ilman onnettomuuksia 71 % tapauksista. Yleensä onnettomuuteen joutui pakenija. Poliisin käyttämille ajoneuvoille sattui onnettomuus vain noin 2 % tapauksista. Edellä esiintuodut luvut ovat hieman yllättäviä, jos niitä verrataan median, ja varsinkin ilta-päivälehtien, uutisointeihin. Sellaiset tapahtumat, joissa joku on poliisin toimenpiteiden yhteydessä kuollut tai loukkaantunut, saavat hyvin usein palstatilaa lehdistössä. Tämä saattaa muokata kansalaisten silmissä todellisuutta vääristyneeseen suuntaan. Ajallisesti lähekkäin uutisoidut vakavaan loukkaantumiseen johtaneet pakenemisyrietykset saattavat luoda kuvan, että pakenemisyrietykset yleensä päättyvät vakaviin loukkaantumisiin tai vaarallisiin onnettomuuksiin¹⁹⁴. Tällöin helposti jää havaitsematta se tosiasia, että suurin osa poliisin suorittamista pakenevan ajoneuvon seuraamisista päättyy pakenijan hallittuun kiinniottoon tai muutoin yleisesti hyväksyttävään lopputulokseen.¹⁹⁵

Poliisia pakenevien ajoneuvojen seuraamisissa tapahtui henkilövahinkoja verraten harvoin. Seuraamisissa loukkaantui useimmin pakeneva itse ja harvimminkin poliisi. Sivullinen loukkaantui kahdeksan. Seuraamisten yhteydessä kuoli yksi poliisi ja kaksi paennutta. Yhtään tapahtumaan nähden täysin sivullista ei kuollut ajoneuvolla seuraamisissa Suomessa vuonna 2007¹⁹⁶.

Paenneille ajoneuvoille sattuneista liikenneonnettomuuksista ajoradalta suistumisia tai mopoilijoiden kaatumisia on ollut 20 % tapauksista. Törmäyksiä kiinteään esteeseen on ollut 8 % tapauksista, ulkopuoliseen ajoneuvon 1 % ja kevyeen liikenteeseen alle 1 % tapauksista. Osassa tapauksista aineelliset vahingot jäivät hyvin vähäisiksi, tai niitä ei tullut ollenkaan.

Yleensä poliisin käyttämiin ajoneuvoihin ei ole tullut vaurioita seuraamisten yhteydessä. Seurattu ajoneuvo on törmännyt poliisiajoneuvon 3 % tapauksista. Poliisin ajoneuvoihin vaurioita on tullut seuraamisten yhteydessä tapahtuneissa tarkoituksellisissa ajoneuvokontakteissa kohdeajoneuvon noin 3 % tapauksista.

10.7 Poliisin käyttämät pakkopysäytyskeinot seuraamisten yhteydessä

Yleensä poliisi ei ole käyttänyt pakkopysäytyskeinoja pakenemisten yhteydessä. Pakkopysäytyskeinoja on käytetty hieman yli 10 % tapauksista. Autojen pakkopysäytyksiin on käytetty

¹⁹¹ Oletus, sillä vertailutulosta ei ole käytettävissä.

¹⁹² Asetus ajoneuvojen käytöstä tiellä 39§.

¹⁹³ ”Rationaalisen valinnan” -käsitteestä esim. Laitinen & Aromaa 2005, 77.

¹⁹⁴ Jacobs kirjoittaa teoksessaan *Street Cop* (1993, 73), että ”Pursuits most commonly end in a crash.”

¹⁹⁵ Katso edellä luku 7 Pakenemiset ja media.

¹⁹⁶ Ko. lukumääriä luettaessa tulee muistaa, että tämän tutkimuksen aineistosta puuttuu mahdollisesti joitain tapauksia. Kts. kappale 2.3.1 Aineistoon valikoituneet tapaukset.

useimmiten piikkimattoa, ajoneuvolla kiilaamista ja ajoneuvoon kiinniajamista. Ampumaseen käyttöön on turvauduttu kerran¹⁹⁷.

Sisäasiainministeriön asetuksessa kulkuneuvon pysäyttämistä mainitaan mm., että ”kulkuneuvolla uhkaaminen on pakenevan kulkuneuvon kiinteässä tuntumassa hälytyslaittein tapahtuvaa seuraamista. Kulkuneuvolla uhkaamisen tarkoituksena on saada kuljettaja luopumaan pakenemisesta.”¹⁹⁸ Kuvatunlaista kulkuneuvolla uhkaamista on vaikea erottaa omaksi voimankäyttömuodokseen rikosilmoituksia jälkeinpäin luettaessa. Tästä syystä niitä ei ole mainittu tämän tutkimuksen yhteydessä. Kulkuneuvolla uhkaamisiksi luokiteltavaa toimintaa sisältynee kuitenkin suurimpaan osaan tämän tutkimuksen tapauksista.

Moottoripyörien pakkopysäyttämisiin on käytetty kaksi kertaa kiilaamista ja kiinniajamista, eli alle 1,5 % kyseisen ajoneuvotyypin tapauksista. Mopojen pysäyttämisten yhteydessä kiilaamista on käytetty alle 4 % ja kiinniajamista kerran, eli alle 0,5 % mopojen pakenemistapauksista. Kaksipyöräisten pakkopysäytyksiin ei ole käytetty piikkimattoa eikä ampumasetta.¹⁹⁹

10.8 Seuraamisesta luopumiset

Sisäasiainministeriön asetuksessa kulkuneuvojen pysäyttämistä mainitaan, että vaaraa aiheuttavan menettelytavan sijasta²⁰⁰ [poliisin] tulee harkita vaihtoehtoisia keinoja tilanteen ratkaisemiseksi. Olosuhteiden niin vaatiessa poliisilla on oikeus luopua toimenpiteestä.²⁰¹ Tilanteen kokonaisarvion perusteella tulee myös harkita tehtävän siirtämistä tutkintapainotteiseksi²⁰².

Tässä tutkimuksessa passiivisella luopumisella tarkoitetaan sitä, että poliisi on *joutunut* luopumaan seuraamisesta (esim. pakenija on ajanut sellaista reittiä, mihin poliisiautolla ei ole päässyt seuraamaan). Aktiivisella luopumisella tarkoitetaan tapauksia, joissa seuraamisesta on *päätetty* luopua esim. seuraamisen vaarallisuuden vuoksi.

Prosentuaalisesti ajatellen useimmin seuraamisesta on luovuttu silloin, kun paennut on ollut liikkeellä kaksipyöräisellä ajoneuvolla; moottoripyörällä 37 % (aktiivisesti 4 %, passiivisesti 33 %) ja mopolla 23 % (aktiivisesti 6 %, passiivisesti 17 %) kyseisen ajoneuvotyypin tapauksista. Mönkijöiden paetessa seuraamisesta on jouduttu luopumaan joka kolmannessa tapauksessa. Auton kyseessä ollessa seuraamisesta on luovuttu melko harvoin, eli 15 % tapauksista. Kaikki pakenemisyrietykset huomioiden poliisi on luopunut seuraamisesta hieman yli 19 % (aktiivisesti 2 %, passiivisesti 17 %) tapauksista. Näitä lukuja tulee tulkita kriittisesti, sillä osa niistä tapauksista, joissa seuraamisesta on luovuttu, jää kirjaamatta rikosilmoitusjärjestelmään ns. ”prosessiekonomisista” syistä eli tutkijoita ei haluta työllistää ”pimeillä jutuilla”. Toisaalta taas osassa tapauksista seurannasta on luovuttu ja päätetty siirtää sen selvittämi-

¹⁹⁷ Tässäkin yhteydessä tulee muistaa, että tämän tutkimuksen tiedot on etsitty rikosilmoitusjärjestelmästä sellaisilla hakuehdoilla, jotka osoittavat tapahtumiin liittyneen tunnistettavia pakenemisen elementtejä. Jotkut pakkopysäytys- ja siten myös aseenkäyttötilanteet ovat saattaneet jäädä tämän tutkimuksen ulkopuolelle.

¹⁹⁸ Sisäasiainministeriön asetus kulkuneuvon pysäyttämistä (1087/2001) 13§.

¹⁹⁹ Kts. alaviite 139.

²⁰⁰ Esim. USA:ssa ja Englannissa pakenevien ajoneuvojen seuraamisissa käytetään apuna mm. helikopteria. Kts. Adams (2001, 203): ”The helicopter is an excellent backup to assist in pursuits.” Myös Järjestyspoliisitoiminnan tilan selvityshankkeen loppuraportissa (2007, 25) mainitaan, että helikopteria voitaisiin käyttää mm. apuna...pakenevien rikoksentehtävien seurannassa.

²⁰¹ Sisäasiainministeriön asetus kulkuneuvojen pysäyttämistä (1087/2001) 5 §.

²⁰² Em. asetus 11§.

nen tutkintapainotteiseksi²⁰³. Tällöin tapauksesta on luonnollisestikin laadittu rikosilmoitus. Seuraamisesta luopumiseen liittyviä ongelmia on käsitelty aiemmin omassa luvussaan²⁰⁴.

10.9 Pakenemisen uusiutuminen

Tämän tutkimuksen aineiston tapauksista 94 % oli sellaisia, joissa kuljettaja oli jäänyt kiinni pakenemisesta vain kerran. Pakenemiseen toistuvasti syyllistyneiden tapauksia oli 6 %. Näistä selkeä enemmistö oli syyllistynyt pakenemisiin kaksi kertaa. Kolme kertaa syyllistyneitä oli kymmenen, neljä kertaa syyllistyneitä yksi ja viisi kertaa pakenemiseen syyllistyneitä kaksi. Suurin osa pakenijoista on ollut jonkin päihteen vaikutuksen alaisina, ajo-oikeudettomia ja liikkeellä luvottomasti käyttöön otetuilla autoilla. Näiden kaikkien rikostyyppien uusiutumistodennäköisyys on hyvin korkea. Heikki Sepän (1992) rattijuopumuksen uusimista Helsingissä 1990 koskeneen selvityksen perusteella runsas kolmannes rattijuopoista oli jäänyt vähintään kerran aikaisemmin kiinni rattijuopumuksesta viiden edellisen vuoden aikana. Uusijoista noin 50 % oli syyllistynyt rattijuopumukseen vähintään kaksi kertaa aikaisemmin. Moninkertaisia uusijoita (vähintään viisi aikaisempaa rattijuopumusta) kaikista rattijuopoista oli 5 % ja uusijoista 15 %. Kyseisen tutkimusvuoden aikana rattijuopumukseen syyllistyneistä yhdeksän prosenttia uusi rikoksensa saman vuoden aikana.²⁰⁵ Laitisen ym. autovarkaututkimuksen mukaan ajoneuvoihin kohdistuva rikollisuus tyypillisesti kasautuu samoille henkilöille²⁰⁶. Lisäksi toisinaan kuulee poliisin toteavan toiminta-alueellaan olevan kuljettajia, varsinkin mopoilijoita, jotka lähtevät karkuun lähes aina poliisin nähdessään²⁰⁷. Onkin melko yllättävää, että tämän tutkimuksen aineistossa toistuvasti pakenemisiin syyllistyneitä on melko vähän.

Pakenemiseen toistuvasti syyllistyneistä yli 67 % kuului ikäluokkiin 20 - 34 vuotta, kun kaikkien pakenijoiden osalta suurin prosenttiosuus painottui ikäluokkiin 12–24 vuotta (55,9 %). Pakenemisen uusijoista 78 % oli liikkeellä autoilla. Moottoripyöräilijöiden osuus uusijoista oli 11 % ja mopoilijoiden osuus 10 %. Kaikista pakenijoista mopoilijoiden osuus oli 23 %. Tästä voi päätellä, että ”mopopojat” mahdollisesti syyllistyvät pakenemisiin toistuvasti, mutta heidän ”pakenemisrikostaan” ei pidetä niin suurena, että siitä kirjattaisiin pääsääntöisesti rikosilmoitus; kiinnijäytyään heille kirjoitetaan rangaistus määräys tai rikesakko huomioimatta mahdollisia aiempia pakenemisiä.

Pakenemiseen toistuvasti syyllistyneistä 42 % oli huumausaineiden, 18 % alkoholin ja 5 % molempien vaikutuksen alaisina. Selvin päin oli 35 % toistuvasti paenneista. Kaikista paenneista huumausaineiden vaikutuksen alaisina oli 17 % ja molempien (huumausaineiden ja alkoholin) vaikutuksen alaisina oli 4 % (kiinni jääneistä). Huumausaineiden käyttäjät näyttäsivät syyllistyvän toistuviin pakenemisiin muita useammin. Tämä selittää omalta osaltaan toistuvasti syyllistyneiden ”keski-ikä” korkeampaa tasoa verrattuna pakenijoihin yleensä: Vaikka huumekeoilut ajoittuvat nuoruuteen, niin huumausaineiden säännölliseksi luokiteltava käyttö tulee mukaan vasta hieman varttuneemmalla iällä ja alle 20-vuotiaiden yleisimmin käyttämä päihde koko Suomea ajatellen on alkoholi²⁰⁸. Stakesin tilastojulkaisussa mainitaan huomionarvoisena kehityspiirteinä, että 15 - 24 vuotiaiden huumeiden käytön ja ongelmakäytön taso on alentunut samalla kun taso 25 - 34-vuotiaiden ikäluokassa on noussut varsinkin

²⁰³ Kts. Sisäasiainministeriön asetus kulkuneuvojen pysäyttämisestä (1087/2001) 11 § (Liite 1).

²⁰⁴ Kts luku 7.1 Seuraamisesta luopuminen.

²⁰⁵ Niemi 2007, 153 teoksessa Rikollisuustilanne 2006.

²⁰⁶ Laitinen ym. 1999, 17.

²⁰⁷ Esim. Komisario Sundell 2005 (lehtikirjoitus Vihdin Uutisissa 8.5.2005)

²⁰⁸ Esim. Hein & Virtanen 2001, 15–33.

pääkaupunkiseudulla. Monet 1990-luvun puolivälin huumeaallon aikana huumeiden käytön aloittaneet nuoret ovat jatkaneet käyttöä 25 ikävuoden jälkeen.²⁰⁹

²⁰⁹ <http://www.stakes.fi/FI/tilastot/aiheittain/Paihteet/aluetilastoluelisaa.htm> 26.5.2008.

11 YHTEENVETO

Tästä tutkimuksesta käy ilmi, että vuonna 2007 useimmin poliisi on joutunut seuraamaan pakenevaa ajoneuvoa Uudellamaalla, Varsinais-Suomessa, Pirkanmaalla ja Pohjois-Pohjanmaalla. Seuraamisia on tapahtunut eniten kesäkuukausina. Vähiten ajoneuvolla seuraamisia on tapahtunut marraskuussa. Viikonpäivistä lauantaisin on tapahtunut eniten ja tiistaisin vähiten ajoneuvolla seuraamisia. Tapahtumat painottuvat viikonloppuihin, varsinkin lauantain ja sunnuntain väliseen iltaan ja yöhön.

Yli puolet paenneista kuljettajista on kuulunut ikäryhmään 15–24 vuotta. Alle 15-vuotiaiden osuus on hieman alle neljä prosenttia ja yli 60-vuotiaiden osuus on alle yhden prosentin. Kaikissa ikäryhmissä suurin osa paenneista kuljettajista on ollut yksin henkilöautolla liikkuneita suomalaisia miehiä. Lähes kolmessa tapauksessa viidestä kiinnijäänyt kuljettaja on ollut päihtyneenä. Yleisin pakenemisiin ja siten ajoneuvolla seuraamisiin johtanut lähtötilanne on ollut liikennerikos. Pakenevien ajoneuvojen kuljettajat ovat syyllistyneet seuraamisen aikana useimmin törkeään liikenneturvallisuuden vaarantamiseen, liikennerikkomukseen, kuluneuvon kuljettamiseen oikeudetta, rattijuopumusrikokseen sekä poliisimiehen antaman pysähtymismerkin noudattamatta jättämiseen, joka voi olla joko liikenneturvallisuuden vaarantamista tai liikennerikkomusta tapauksesta riippuen.

Yleensä poliisi ei ole käyttänyt pakkopysäytyskeinoja pakenemisten yhteydessä eli pakkopysäytyskeinoja on käytetty hieman yli 10 prosentissa tapauksista; henkilöautojen pakkopysäytyksiin on käytetty useimmiten piikkimattoa, ajoneuvolla kiilaamista ja ajoneuvoon kiinniajamista. Useimmin seuraamisesta on luovuttu silloin, kun paennut on ollut liikkeellä moottoripyörällä tai mopolla. Myös mönkijöiden paetessa seuraamisesta on jouduttu luopumaan lähes joka kolmannessa tapauksessa. Henkilöauton kyseessä ollessa seuraamisesta on luovuttu melko harvoin.

Yleensä pakeneminen päättyi ilman onnettomuuksia. Seuraamisissa on loukkaantunut useimmin pakeneva itse ja harvimmin poliisi. Sivullinen on loukkaantunut kahdeksassa tapauksessa. Seuraamisten yhteydessä on kuollut yksi poliisi ja kaksi paennutta. Yhtään täysin sivullista ei ole kuollut ajoneuvolla seuraamisissa vuonna 2007.

12 LOPUKSI

Vuosittain poliisi suorittaa karkean arvion mukaan noin 2 000 000 pysäytystä²¹⁰. Tähän tutkimukseen valikoitui 1315 sellaista vuonna 2007 kirjattua ilmoitusta poliisin rikosilmoitusjärjestelmästä, jotka sisälsivät poliisin pysäytyksen rikosoikeudellisesti moitittavaa välttelyä eli pakenemista. Osa kuvatuunlaisista tapahtumista on kuitenkin jäänyt löytymättä ja siten aineiston ulkopuolelle. Vaikka vuosittaiset pakenemisyrietykset nousisivat 2000:een, niin ne edustavat vain 0,1 prosenttia kaikista poliisin suorittamista pysäytyksistä. Pakeneminen ilmiönä ei siten ole kovin merkittävä lukumäärillä mitattuna. Suurin osa jokaisista pakenemisista ja niitä seuranneista takaa-ajoista aiheuttaa kuitenkin huomattavaa vaaraa pakenevalle itselleen, seuraamisessa mukana oleville poliiseille sekä muille tienkäyttäjille. Pakenemis-ilmiön tutkiminen ja analysointi mahdollistanee omalta osaltaan sellaisten toimien kehittämisen, joilla ongelmaa voidaan vähentää²¹¹.

Tämä tutkimus on laadittu Rikitrip-järjestelmästä saatujen tietojen perusteella. Tutkimus pohjautuu siten lähinnä rikosilmoitukset kirjanneiden poliisien näkemyksiin tapahtuneista rikoksista. Rikosnimikkeet ovat saattaneet tai saattavat muuttua mahdollisissa syyteharkinnoissa tai oikeudenkäynneissä. Aineisto on kuitenkin melko laaja, joten nyt rikosilmoitusjärjestelmästä löytyneiden 1315 tapauksen yksittäinen läpikäynti sen selvittämiseksi, kuinka rikosprosessi on kunkin tapauksen osalta edennyt, olisi äärimmäisen työläs ja aikaa vievä prosessi.

Tutkimuksen kokoamista varten on laadittu havaintomatriisi, jota voidaan hyödyntää mahdollisissa jatkoprojekteissa. Poliisia pakenevien ajoneuvojen seuraamisten jatkuva tarkastelu olisi mahdollisesti antoisaa ja mielenkiintoista, mutta siihen kuuluvien henkilöressien takia siihen ei kannattane ryhtyä. Jatkovaa aiheeseen liittyvää seurantaan helpottaisi, jos rikosilmoitusjärjestelmään (Patja) luotaisiin osio, johon merkittäisiin, sisältääkö kulloinenkin rikostapahtuma takaa-ajoa eli pakenevan ajoneuvon seuraamista.

Tutkimuksen käsittelemä aihe on herättänyt mielenkiintoa monissa eri tahoissa, mm. viranomaisissa ja mediassa. Onkin luultavaa, että poliisin valtaoikeuksien entistä suurempi tarkastelutarve ja -halukkuus johtavat siihen, että ko. aihetta tutkitaan lähivuosina useista eri lähtökohdista. Pakenemisyrietyksiin syyllistyneiden taustatiedot, aiempi rikoshistoria sekä poliisin ja pakenevien toiminta ennen pakenemisyrietyksen alkua ja seuraamisten aikana sisältävät monia tutkimisen arvoisia elementtejä.

²¹⁰ Poliisi suorittaa vuosittain noin 1,8 miljoonaa puhalluskoetta ajoneuvojen kuljettajille.

²¹¹ Järjestyspoliisitoiminnan tilan selvityshankkeen loppuraportti 2007, 61.

Lähdeluettelo

- Adams, Thomas F. (2001). *Police Field Operations*. Fifth Edition. New Jersey: Upper Saddle River.
- Ajoneuvohallintokeskuksen tilastot. *Ajoneuvokanta*. Saatavana Internetissä: <http://www.ake.fi/AKE/Tilastot/Ajoneuvokanta/Ajoneuvokanta+2007/Ajoneuvokanta+2007.htm> 26.5.2008.
- Alatalo, Vappu (1995). *Nuorten rikosentekijöiden persoonallisuus ja elämäntapa*. Nuorisoriikollisuus ja poliisin ennalta ehkäisevä toiminta -projektin julkaisu n:9. Sisäasiainministeriön poliisi-osaston julkaisu 9/1995. Helsinki.
- Allardt, Erik (1993). *Sosiologia*. Juva: WSOY.
- Alvesalo, Anne & Santtila, Pekka (2004). *Pahat pojat - elokuva ja rikollisuus. ”Saanu ehkä vähän ideaa, mut omaa päätä sitä kummiski käyttää”*. Poliisiammattikorkeakoulun tutkimuksia 17/2004. Helsinki: Edita.
- Becker, Gary S. (1968). *Crime and Punishment: An Economic Approach*. Journal of Political Economy, vol.76, s.169–217.
- Clarke, Ronald & Felson, Marcus (1993): *Introduction: Criminology, Routine Activity and Rational Choice*. New Brunswick (N.J): Transaction Publishers.
- Cornish, Derek B. & Clarke, Ronald V. (1986): *The Reasoning Criminal. Rational Choice Perspectives on Offending*. New York: Springer.
- Ewald, Francois (2003). *Normi yhteisen mittapuun käytäntönä*. Suomalaisen Lakimiesyhdistyksen julkaisuja, E-sarja N:o 8. Saarijärvi: Gummerus.
- Graham, John & Bennett, Trevor (1998). *Rikosentorjunnan strategioita Euroopassa ja Pohjois-Amerikassa*. Oikeuspoliittisen tutkimuslaitoksen julkaisuja 156. Rikosentorjunnan neuvottelukunnan julkaisu 7. Helsinki: Hakapaino.
- Grönfors, Martti & Hirvonen, Ari (1990). *Nuorten oikeuskäsityksiä*. Kansalaiskasvatuksen keskus r.y. Tutkimuksia ja selvityksiä 1/1990. Helsinki: Hakapaino.
- Haavisto, Risto (toim.)(2006). *Oikeusjärjestys 2000*. Osa II. 4. täydennetty painos. Lapin yliopiston oikeustieteellisiä julkaisuja. Sarja C 44. Rovaniemi: Lapin yliopistopaino.
- Heinonen, Olavi & Koskinen, Pekka (2002). *Rikosten jaottelua*. Teoksessa Heinonen, Olavi & Koskinen, Pekka & Lappi-Seppälä, Tapio & Majanen, Martti & Nuotio, Kimmo & Nuutila, Ari-Matti & Rautio, Ilkka (2002). *Rikosoikeus*. Juva: WSOY.
- HE 1/1998 Hallituksen esitys eduskunnalle uudeksi Suomen Hallitusmuodoksi.
- HE 32/1997 vp. Hallituksen esitys eduskunnalle liikenne rikoksia koskevan lainsäädännön uudistamisesta.
- HE 57/1994 Hallituksen esitys eduskunnalle poliisilaiksi ja eräksi siihen liittyviksi laeiksi.
- Helminen, Klaus & Kuusimäki, Matti & Salminen, Markku (1999). *Poliisioikeus*. Helsinki: Kauppa-kaari.
- Helve, Helena (2002). *Arvot, muutos ja nuoret*. Helsinki: Yliopistopaino.
- Honkatukia, Päivi & Suurpää, Leena (2007). *Nuorten miesten monikulttuurinen elämäntapa ja rikollisuus*. Oikeuspoliittisen tutkimuslaitoksen julkaisuja 232. Nuorisotutkimusverkosto/Nuorisotutkimusseura, julkaisuja 80. Helsinki: Hakapaino.
- Ihalainen, Heikki & Kujanpää, Olavi & Piipponen, Seppo & Väinölä, Markku (2005). *Näkökulmia poliisin liikenneturvallisuustyöhön*. Helsinki: Edita Prima.

- Jacobs, Donovan (1993). *Street Cop. Innovative Tactics for Taking Back the Streets*. Paladin Press. Colorado: Boulder.
- Järjestyspoliisitoiminnan tilan selvityshanke. Loppuraportti. (2007). Sisäasiainministeriön julkaisuja 57/2007.
- Kalanti, Timo (2001). *Auto ja psyyke*. Teoksessa Toiskallio, Kalle (toim.)(2001): *Viettelyksen vaunu. Autoilukulttuurin muutos Suomessa*. Jyväskylä: Gummerus.
- Kangas, Olli (1994). *Rationaalisen valinnan teorian*. Teoksessa Heiskala, Risto (toim.)(1995): *Sosio-logisen teorian nykysuuntauksia*. Tampere: Gaudeamus.
- Karvinen, Erkki (1996). *Rikosten suunnittelu ja kiinnijäämisriski*. Poliisin oppikirjasarja 7/96. Helsinki.
- Kinnunen, Aarne (2001). *Huumausainerikoksiin syyllistyneiden rikosura ja sosioekonominen asema*. Oikeuspoliittisen tutkimuslaitoksen julkaisuja 182. Helsinki: Hakapaino.
- Kivivuori, Janne & Karvonen, Sakari & Rimpelä, Matti (2001). *Nuorten rikoskäyttäytymisen yleisyys kyselyjen valossa*. Oikeuspoliittisen tutkimuslaitoksen tutkimustiedonantoja 54. Helsinki: Hakapaino.
- Kivivuori, Janne & Salmi, Venla (2005). *Nuorten rikoskäyttäytyminen 1995 - 2004. Teemana sosiaalinen pääoma*. Oikeuspoliittisen tutkimuslaitoksen julkaisuja 214. Helsinki: Hakapaino.
- Kivivuori, Janne & Savolainen, Jukka (2003). *Helsingin nuoret rikosten uhreina ja tekijöinä*. Oikeuspoliittisen tutkimuslaitoksen julkaisuja 204. Helsinki: Hakapaino.
- KKO: 1984–11-35. Saatavana Internetissä: <http://www.finlex.fi/fi/oikeus/kko/kko/1984/19840035.26.5.2008>.
- KKO: 1988: 8. Saatavana Internetissä: <http://www.finlex.fi/fi/oikeus/kko/kko/1988/19880008.26.5.2008>.
- Kotimaanliikenteen henkilökilometrit*. Suomen Tilastokeskus. Saatavana Internetissä: http://www.stat.fi/tup/suoluk/suoluk_liikenne.html. 26.5.2008.
- Koskinen, Pekka (2001). *Johdatus rikosoikeuteen*. Helsingin yliopiston oikeustieteellisen tiedekunnan julkaisut. Helsinki: Hakapaino.
- Käsikirja seuraamuksen määräämisestä rangaistusmääräys- ja rikesakkomenettelyssä* (2007). Sisäasiainministeriön poliisiosasto. Helsinki: Edita.
- Lahti, Raimo (toim.)(1997). *Nykyajan rikosoikeus II*. Rikosoikeuden julkaisuja 4. Helsinki: Yliopistopaino.
- Laine, Matti (1991). *Johdatus kriminologiaan ja poikkeavuuden sosiologiaan*. Juva: WSOY.
- Laitinen, Ahti (2002). *Oikeussosiologian perusteet*. Turun yliopiston oikeustieteellisen tiedekunnan julkaisuja. Turku: Digipaino.
- Laitinen, Ahti & Aromaa, Kauko (1993). *Näkökulmia rikollisuuteen*. Helsinki: Hanki ja jää.
- Laitinen, Ahti & Aromaa, Kauko (2005). *Rikollisuus ja kriminologia*. Tampere: Vastapaino.
- Laitinen, Ahti & Nyholm, Marja-Liisa (1995). *Luvaton nuoruus*. Helsinki: Painatuskeskus.
- Laitinen, Ahti & Nyqvist, Leo & Laine, Anita & Tuokko, Kari-Pekka (1999). *Autovarkaat*. Poliisiammattikorkeakoulun tiedotteita 8/1999. Helsinki: Edita.
- Lakanen, Tapio (1999). *Virkamiehen väkivaltainen vastustaminen*. Helsinki: Kauppakaari.
- Lakitiedon pikkujättiläinen* (2004). Porvoo: WSOY.
- Lappi-Seppälä, Tapio (2006). Johdanto teoksessa *Rikollisuustilanne 2006. Rikollisuus ja seuraamusjärjestelmä tilastojen valossa*. Oikeuspoliittisen tutkimuslaitoksen julkaisuja 229. Helsinki.
- Lappi-Seppälä, Tapio (1997). *Rikosoikeudellisista toimenpiteistä luopumista koskeva uudistus I- II*. Teoksessa Lahti, Raimo (toim.)(1997). *Nykyajan rikosoikeus II*. Rikosoikeuden julkaisuja 4. Helsinki: Yliopistopaino.

- Lappi-Seppälä, Tapio (2006). *Rikollisuus ja kriminaalipolitiikka*. Helsingin yliopiston tiedekunnan julkaisut. Helsinki: Yliopistopaino.
- Lappi-Seppälä, Tapio & Nuutila, Ari (2002). *RL 23: Liikenneirikokset*. Teoksessa Heinonen, Olavi & Koskinen, Pekka & Lappi-Seppälä, Tapio & Majanen, Martti & Nuotio, Kimmo & Nuutila, Ari-Matti & Rautio, Ilkka (2002). *Rikosoikeus*. Juva: WSOY.
- Lehti, Martti (2006). *Nuorten henkirikokset 1980–2004*. Teoksessa Honkatukia, Päivi & Kivivuori, Janne (toim.)(2006). *Nuorisoriikollisuus. Määrä, syyt ja kontrolli*. Oikeuspoliittisen tutkimuslaitoksen julkaisuja 221. Nuorisotutkimusverkosto / nuorisotutkimusseura, julkaisuja 66. Nuorisosaian neuvottelukunta, julkaisuja 33. Helsinki: Hakapaino.
- Lillsunde, Pirjo (1996). *Drugs and Driving. Analytical and Epidemiological Aspects*. KTL. Helsinki.
- Lillsunde, Pirjo & Luntiala, Pertti & Seppä, Heikki & Gunnar, Teemu & Hokkanen, Arto & Penttilä, Antti (2003). *Huumeet ja liikenne. Uudistettu ja täydennetty painos kirjasta "Huumausaineiden käytön tunnistaminen tieliikenteessä"*. Poliisiammattikorkeakoulun tiedotteita 28. Helsinki: Edita Prima.
- Mahkonen, Sami (1993). *Nuori vastaan laki. Poliisin oppikirjasarja*. Helsinki: Painatuskeskus.
- Marttunen, Matti & Takala, Jukka-Pekka (2002). *Nuorisorangeistus 1997 - 2001. Uuden rangaistuslain arviointi*. Oikeuspoliittisen tutkimuslaitoksen julkaisuja 192. Helsinki: Hakapaino.
- Matikkala, Jussi (2000). *Henkeen ja terveyteen kohdistuvat rikokset*. Jyväskylä: Gummerus.
- Matikkala, Jussi (2006). *Seksuaalirikokset*. Teoksessa Frände, Dan & Matikkala, Jussi & Tapani, Jussi & Tolvanen, Matti & Viljanen, Pekka & Wahlberg, Markus (2006). *Keskeiset rikokset*. Helsinki: Edita.
- Mattila, Ilpo (2002). *Ihmisen kestävä liikenne. Liikenneturvallisuuden uusi suunta*. Saarijärvi: Gummerus.
- Merikoski, Veli & Vilkkonen, Eero (1992). *Suomen julkisoikeus pääpiirteittäin*. Teoksessa Loman, Timo (1997). *Poliisin oikeudesta käyttää voimakeinoja. Poliisin oppikirjasarja 4/97*. Helsinki: Edita.
- Mikkonen, Valde (1999). *Ajoluparikokset tieliikenteessä. Ajoneuvohallintokeskuksen tutkimuksia ja selvityksiä 2/99*. Helsinki: Edita.
- Niemi, Hannu (2007). *Liikenneirikokset*. Teoksessa Rikollisuustilanne 2006. *Rikollisuus ja seuraamusjärjestelmä tilastojen valossa*. Oikeuspoliittisen tutkimuslaitoksen julkaisuja 229. Helsinki: Hakapaino.
- Nuorten kuljettajien onnettomuusriskin alentaminen. Työryhmän mietintö (2002). *Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisuja 16/2002*. Helsinki: Edita.
- Nuutila, Ari-Matti (1997). *Rikoslain yleinen osa*. Helsinki: Lakimiesliiton kustannus.
- Nykysuomen sanakirja* (1978). Helsinki: WSOY.
- Ollila, Maija-Riitta (2006). *Tulevaisuuden turvallisuus: pirstaleista kokonaisuuteen*. Teoksessa Rantala, Kati & Virta, Sirpa (toim.)(2006). *Tieto- mahdollisuus, uhka vai turva?* Poliisiammattikorkeakoulun tiedotteita 47. Helsinki: Edita Prima.
- Poliisilaki II* (2001). Helsinki: Edita.
- PeVL 15/1994. *Yleistä poliisilakiehdotuksesta*.
- Rantala, Kati & Virta, Sirpa (toim.)(2006). *Tieto- mahdollisuus, uhka vai turva?* Poliisiammattikorkeakoulun tiedotteita 47. Helsinki: Edita Prima.
- Rantanen, Jari (2002). *Poliisin toimivallasta ja toimivaltuuksista*. Poliisikoulun julkaisuja. Oppikirjat 2. Helsinki: Edita.
- Rikollisuustilanne 2006. Rikollisuus ja seuraamusjärjestelmä tilastojen valossa* (2007). Oikeuspoliittisen tutkimuslaitoksen julkaisuja 229. Helsinki: Hakapaino.

- Salmi, Helinä & Summala, Heikki (1998). *Nuorten aiheuttamat kuolemaan johtaneet kovavauhtiset tieliikenneonnettomuudet vuosina 1992–1996*. Liikenneministeriön julkaisuja 3/98. Espoo: Edita.
- Salusjärvi, Markku (2004). *Maistelleet kuolonkolareissa*. Espoo: Liikennevakuutuskeskus.
- Sipilä, Jarkko (2006). *Onko nopeutuva ja ärhäköityvä media uhka?* Teoksessa Rantala, Kati & Virta, Sirpa (toim.)(2006). *Tieto- mahdollisuus, uhka vai turva?* Poliisiammattikorkeakoulun tiedotteita 47. Helsinki: Edita Prima.
- Sundell, Antero (2005): *Takaa-ajon pelisäännöistä*. Lehtikirjoitus Vihdin Uutisten ”Puheenvuoro”-palstalla 8.5.2005.
- Suomen virallinen tilasto, sosiaaliturva 2008. *Alkoholi ja huumeet alueittain 2006*. Tilastotiedote 2/2008. 14.1.2008. Stakes. Saatavana Internetissä: [http://www.stakes.fi /FI/tilastot/aiheittain/Paihteet/ aluetilastolisaa.htm](http://www.stakes.fi/FI/tilastot/aiheittain/Paihteet/ aluetilastolisaa.htm). 26.5.2008.
- Takala, Hannu (1996). *Autovarkaus tutkimus ja rikosentorjunta*. Oikeuspoliittisen tutkimuslaitoksen julkaisuja 134. Rikosentorjunnan neuvottelukunnan julkaisu 5. Helsinki: Hakapaino.
- Tapani, Jussi & Tolvanen, Matti (2008). *Rikosoikeuden yleinen osa - Vastuuoppi*. Helsinki: Talentum.
- Terenius, Markus (2007). *Poliisin voimankäytön kahdet kasvot*. Helsinki. (julkaisematon lisensiaatin-tutkimus)
- Tolvanen, Matti (2006). *Liikenne rikokset*. Teoksessa Frände, Dan & Matikkala, Jussi & Tapani, Jussi & Tolvanen, Matti & Viljanen, Pekka & Wahlberg, Markus (2006). *Keskeiset rikokset*. Helsinki: Edita.
- Tolvanen, Matti (2002). *Maastossa ja vesillä liikkumisen säännöt*. Helsinki: Lakimiesliiton kustannus.
- Tolvanen, Matti (1999). *Tieliikenne rikokset*. Helsinki: Lakimiesliiton kustannus.
- Tolvanen, Matti (1999). *Tieliikenne rikokset ja kriminaalipolitiikka*. Helsinki: Lakimiesliiton kustannus.
- Tolvanen, Matti (2008). *Tieliikenteen käsikirja 2008*. Helsinki: Edita.
- Tuori, Risto (2002). *Tieliikenteen ylinopeusrikkomukset summaarisessa menettelyssä*. Turun yliopiston oikeustieteellisen tiedekunnan julkaisuja. Rikos- ja prosessioikeuden julkaisusarja A:29. Vammala: Vammalan kirjapaino.
- Ulkoministeriön ilmoitus Schengenin säännöstön soveltamisesta 23/2001*. Saatavana Internetissä: <http://www.finlex.fi/fi/sopimukset/sopteksti/2001/20010023>.
- Vaaranen, Heli (2004). *Kaaharipoikia ja rappioromantiikkaa. Tutkimus erään kaahailukulttuurin elämänilosta ja tuhoisuudesta*. Helsinki: Painopörssi.
- Vaaranen, Heli (1998). *Etnografia autolla kaahaavien nuorten miesten autoiluelämäntavasta*. Teoksessa Vaaranen, Heli (2004). *Kaaharipoikia ja rappioromantiikkaa. Tutkimus erään kaahailukulttuurin elämänilosta ja tuhoisuudesta*. Helsinki: Painopörssi.
- Valli, Raine (2001). *Johdatus tilastolliseen tutkimukseen*. Jyväskylä: Gummerus.
- Viljanen, Pekka (1984): *Virkarikoksista. Rikosoikeudellinen tutkimus rangaistavan teon virkarikosominaisuudesta ja sen merkityksestä*. Vammala: Vammalan kirjapaino.
- Viljanen, Pekka (2006). *Väkivallasta virkamiehen vastustamisrikkoksissa*. Teoksessa Lohiniva-Kerkelä, Mirva (toim.)(2006). *Väkivalta. Seuraamukset ja haavoittuvuus*. Helsinki: Talentum.
- Viren, Matti & Wiberg, Matti (1998). *Kallis rikollisuus. Järkevät vastatoimet rikollisuudelle*. Helsinki: Edita.
- Vold, George B. & Bernard, Thomas J. & Snipes, Jeffrey B. (2002). *Theoretical Criminology*. 5. Edition. New York - Oxford.
- Wiio, Tuuli (2005): *Poliisiautojen liikennevahinkotutkimus 2002–2004*. (julkaisematon)

LIITTEET

Liite 1

Sisäasiainministeriön asetus kulkuneuvon pysäyttämistä (1087/2001)

Sisäasiainministeriön päätöksen mukaisesti säädetään 7 päivänä huhtikuuta 1995 annetun poliisilain (493/1995) 54 §:n 3 momentin nojalla, sellaisena kuin se on laissa 315/2001:

1 §

Perusteet

Poliisin toimivaltuuksista pysäyttää ajoneuvo tai kulkuneuvo taikka määrätä se pysäytettäväksi säädetään tieliikennelaissa (267/1981) ja tieliikenneasetuksessa (182/1982), maastoliikennelaissa (1710/1995) sekä poliisilaissa.

2 §

Poliisin merkinantojen ja määräysten tulee olla selvästi havaittavia ja ymmärrettäviä. Merkin tarkoituksen ja kohteen tulee olla yksiselitteinen. Merkki on annettava kyseiselle liikennevälineelle laissa tarkoitettulla ja yleisesti käytetyllä tavalla. Pysäytysmerkki voi olla myös suullisesti, käsimerkein tai muutoin yleisesti tunnistettavin merkein annettu. Merkki tulee antaa siten, että kuljettajalla on mahdollisuus tunnistaa, että merkin antaja on poliisi. Poliisin pysäytysmerkeistä tieliikenteessä säädetään erikseen tieliikenneasetuksessa.

3 §

Jos poliisin antamaa pysäytysmerkkiä ei noudateta, on merkki tilanteen niin vaatiessa toistettava seuraamalla pysäytysmerkin tai -käskyn laiminlyönyttä kulkuneuvoa. Jos tieliikenteessä seuraamisen aikana joudutaan poikkeamaan yleisistä tieliikennesäännöistä, on noudatettava tieliikennelain 48 §:n sekä tieliikenneasetuksen 52 §:n säännöksiä sekä hälytysajosta annettuja ohjeita.

4 §

Kulkuneuvon pysäyttämässä voidaan joutua turvautumaan voimakeinoin (pakkopysäyttäminen). Poliisin oikeudesta käyttää voimakeinoja säädetään poliisilain 27 §:ssä.

5 §

Poliisin tavoitteena pakkopysäytystilanteessa tulee olla pakenijan turvallinen ja viivytyksetön pysäyttäminen sekä paon jatkumisen estäminen. Poliisin toimenpiteet on suoritettava aiheuttamatta suurempaa vahinkoa tai haittaa kuin on välttämätöntä tehtävän suorittamiseksi. Erityisesti on otettava huomioon sivullisten turvallisuus. Poliisi ei omalla toiminnallaan saa aiheuttaa tarpeetonta vaaraa. Lisäksi on otettava huomioon kohdehenkilöiden turvallisuus sekä poliisin oma työturvallisuus. Vaaraa aiheuttavan menettelytavan sijasta tulee harkita vaihtoehtoisia keinoja tilanteen ratkaisemiseksi. Olosuhteiden niin vaatiessa poliisilla on oikeus luopua toimenpiteestä.

Tätä asetusta ei sovelleta hätävarjelutilanteisiin. Tässä asetuksessa selostettuja periaatteita ja menetelmiä voidaan kuitenkin noudattaa hätävarjelutilanteessa soveltuvin osin.

6 §

Taktiikka

Tavanomaisissa poliisitehtävissä kulkuneuvoa pysäytettäessä on noudatettava poliisitoiminnan yleisiä periaatteita. Toimenpiteet on suoritettava hienotunteisesti ja asiallisesti. Kaiken-

laisten korostettujen toimintatapojen käyttäminen on näissä tilanteissa kiellettyä. Pysäytettävää ei tule pitää vaarallisena, ellei siihen ole perusteltuja syitä.

7 §

Ennakkoon tulee varautua pysäyttämistoimiin silloin, kun joudutaan tilanteeseen, missä pysäytettävä ei noudata annettua pysäytysmerkkiä.

Varautumistoimia ovat muun muassa pysäytyspaikan ja -hetken valinta, ajoneuvotiedustelun tekeminen ennen pysäytysmerkin antamista niissä tilanteissa, joissa se on tarpeen ja mahdollista, seuraaminen pysäytysmerkkiä näyttämättä, lisäävun pyytäminen, liikenneympäristön hyväksikäyttö sekä sellaisten menettelytapojen välttäminen, jotka liian aikaisin paljastavat poliisin ja toiminnan pysäytettävän kulkuneuvon suhteen.

8 §

Seuraamisessa toistetaan pysäytysmerkki ja käytetään tarvittaessa hälytyslaitteita. Mikäli kohde pakenee, tapahtuu seuraaminen hälytysajona. Seuraamisen aikana pyritään kohteen tunnistamiseen ja tilanteen kokonaisarviointiin. Välittömässä läheisyydessä seuraavien partioiden määrää on pyrittävä rajoittamaan. Muiden käytettävissä olevien partioiden tehtävänä on ennakoida pakenevan suunta ja varautua mahdolliseen pakkopysäytykseen. Pakeneva on pyrittävä ohjaamaan turvallisimmille ja pakkopysäytykseen soveltuville tieosuuksille.

Tilanteen kokonaisarvion perusteella tulee myös harkita tehtävän siirtämistä tutkintapainotteiseksi.

9 §

Pakenemis- ja pakkopysäytystilanteiden johtamisesta on soveltuvin osin voimassa, mitä poliisin johtamisesta on säädetty tai erikseen määrätty. Useiden partioiden osallistuessa pakenevan kulkuneuvon seuraamiseen on mahdollisuuksien mukaan erikseen määrättävä tilannejohtaja. Johtosuhteista ja niissä tapahtuvista muutoksista on tiedotettava toimintaan osallistuville.

10 §

Viestiliikenteessä hälytyskeskuspäivystäjä määrää toimintakanavan. Viestiliikenteen tulee olla päivystäjän valvomaa, kurinalaista ja pääasiassa yleis- kenttä- ja tilannejohtajan välistä. Muut toimintaan mahdollisesti osallistuvat partiot ilmoittavat lyhyesti sijaintinsa ja varustuksensa sekä kuittaavat annetut tehtävät. Partioiden välisen viestiliikenteen tulee olla mahdollisimman niukkaa.

Pakkopysäytystoimenpiteestä, erityisesti piikkimaton tai esteen käyttämisestä, on ilmoitettava ennakkoon kaikille toimintaan osallistuville.

11 §

Poliisiyksiköissä on ennakkoon varauduttava pakkopysäytystilanteisiin. Ennakkosuunnitelmissa tulee ottaa huomioon muun muassa tarpeelliseksi harkittu yhteistoiminta toisten poliisiyksiköiden kanssa, pakkopysäytykseen soveltuvien paikkojen kartoitus ja valinta sekä mahdolliset sovellettavat toimintamallit.

12 §

Voimakeinojen käyttäminen

Aloitettujen voimakeinojen käytöstä on luovuttava, jos tilanne on muuttunut sellaiseksi, ettei edellytyksiä voimakeinojen käynnistämiseen enää ole olemassa.

Pakkopysäyttämässä on otettava huomioon liikenneympäristö, liikenteen vilkkaus, liikenne-, sää-, keli- ja valaistusolosuhteet, kuljettajan todennäköinen tila, pysäytettävän kulkuneuvon laatu ja nopeus sekä muut pysäyttämiseen vaikuttavat seikat. Erityistä huomiota on kiinnitettävä sivullisten turvallisuuteen.

Ennen toimenpiteisiin ryhtymistä on pakeneva kulkuneuvo mahdollisuuksien mukaan pyrittävä ohjaamaan turvalliselle pysäytyspaikalle sekä alentamaan sen nopeutta. Pakkopysäyttämisessä voidaan käyttää 13—21 §:ssä mainittuja voimakeinoja.

13 §

Kulkuneuvolla uhkaaminen on pakenevan kulkuneuvon kiinteässä tuntumassa hälytyslaittein tapahtuvaa seuraamista. Kulkuneuvolla uhkaamisen tarkoituksena on saada kuljettaja luopumaan pakenemisestä.

14 §

Piikkimaton käytön tarkoituksena on pakenevan kulkuneuvon pysäyttäminen tai nopeuden alentaminen. Piikkimattoa käytetään esteen tai sulun avulla kavennetulla ajoradan osalla. Pysäytettävälle on mahdollisuuksien mukaan näytettävä pysäytysmerkki. Piikkimatto on pyrittävä tekemään mahdollisimman havaittavaksi. Muu liikenne on mahdollisuuksien mukaan pysäytettävä riittävän etäälle piikkimatosta tai ohjattava kiertotielle.

Moottoripyörän pysäyttämiseen piikkimattoa voidaan käyttää vain, jos kuljettajaa voidaan pitää vaarallisena toisen hengelle tai terveydelle, piikkimaton havaittavuus on varma ja pysäytettävä saadaan ajatettua piikkimattoon alhaisella nopeudella.

15 §

Kulkuneuvoa voidaan käyttää pysäyttämisessä sulkuna, hidastamalla edellä ajamalla pakenevan kulkua, kiilaamalla ja kulkuneuvon kiinni ajamalla.

Pakkopysäytystilanteessa poliisikulkuneuvossa on käytettävä hälytyslaitteita. Edellä selostettuja menettelytapoja käytettäessä on otettava erityisesti huomioon pysäytettävän kulkuneuvon laatu, kulkuneuvojen välinen painoero sekä käytetty nopeus.

16 §

Este tarkoittaa pysäytettävän kulkuneuvon reitille asetettuja esineitä tai rakennelmia, joiden avulla pyritään estämään pakenevan kulku. Pysäyttämisessä ei saa käyttää estettä, josta voi törmäyksen yhteydessä aiheutua erityistä vaaraa.

Kulkuneuvoa voidaan käyttää esteenä muodostamalla sen avulla suoja kohteen, esimerkiksi saattueajoneuvon, ja sitä kulkuneuvolla uhkaavan väliin. Esteen käytössä on soveltuvin osin huomioitava piikkimaton käytölle 14 §:ssä säädetty edellytykset.

17 §

Sulku tarkoittaa ajoradan kaventamista tai kulkusuunnan katkaisemista kulkuneuvon avulla. Sulkua voidaan käyttää nopeuden alentamiseen tai pakenevan ohjaamiseen halutulle reitille.

18 §

Edellä ajamisella estetään kulkuneuvon eteneminen alentamalla ajonopeutta vähitellen. Pysäytysyrityksestä on luovuttava, jos näyttää ilmeiseltä, että pysäytettävä ajaa tarkoituksella poliisikulkuneuvon kiinni tai lähtee ohittamaan poliisikulkuneuvoa paikassa, jossa näkyvyys on riittämätön, tiellä on kohtaavaa liikennettä taikka ohittamisesta aiheutuu muuta vaaraa.

19 §

Kiilaamisella estetään pakenemisen jatkuminen vaikuttamalla pysäytettävän kulkuneuvon ajolinjaan sivusuunnassa. Lisäksi kulkuneuvojen koskettamista toisiinsa on mahdollisuuksien mukaan varottava, kiilaamisen kohteena olevalle on annettava riittävä mahdollisuus kulkuneuvonsa pysäyttämiseen, kiilaamista ei tule käyttää suurilla nopeuksilla liikuttaessa ja erityisesti on varottava esteeseen kiilaamista.

20 §

Kiinniajamisella estetään liikkuvan kulkuneuvon kulku. Kiinniajamista voidaan käyttää tilanteissa, joissa ajonopeudet ovat suhteellisen alhaiset. Moottoripyörään saa ajaa kiinni vain silloin, kun sen kuljettajaa voidaan pitää vaarallisena toisen hengelle tai terveydelle.

21 §

Kulkuneuvon pysäyttämisestä ampuma-aseella säädetään erikseen poliisin aseenkäyttöä koskevassa määräyksessä (SM-2000-710/Tu-417, 18.8.2000) seuraavaa: kulkuneuvon pysäyttä-

miseen ei saa käyttää voimakeinona ampuma-asetta, ellei ole kyseessä välittömästi uhkaavan rikoksen tai muun vaarallisen teon tai tapahtuman estäminen. Tällöin poliisimies voi asettakin käyttäen pysäyttää välitöntä vakavaa vaaraa jonkun hengelle tai terveydelle aiheuttavan henkilön toiminnan. Päätöksen aseenkäytöstä tulee perustua kohdehenkilön välittömästi tilannetta edeltäneeseen toimintaan, aseistautumiseen, häiriytyneisyyteen taikka niihin rinnastettaviin syihin. Mikäli kulkuneuvossa on useampia henkilöitä, tulee edellytykset täyttyä kaikkien osalta.

22 §

Maastokulkuneuvoa pakkopysäytettäessä sovelletaan seuraamista tai kulkuneuvolla uhkaamista ja erittäin painavin perustein kiilaamista tai kiinniajamista.

Mopoa pakkopysäytettäessä sovelletaan kulkuneuvolla uhkaamista tai kiilaamista. Jos kuljettajaa voidaan pitää vaarallisena toisen hengelle tai terveydelle, voidaan käyttää samoja keinoja kuin moottoripyörää pakkopysäytettäessä.

Vesikulkuneuvoa pakkopysäytettäessä sovelletaan seuraamista, kulkuneuvolla uhkaamista ja erittäin painavin perustein kiinniajamista. Vesikulkuneuvon ohjaamiseen voidaan käyttää estettä tai sulkua. Vesikulkuneuvolla tarkoitetaan tässä vesiliikennelain (463/1996) mukaista kulkuneuvoa.

Raidekulkuneuvoa pysäytettäessä poliisiin tulee ottaa yhteyttä liikenneohjauskeskukseen ja neuvotella erikseen mahdollisista käytettävissä olevista pysäytyskeinoista.

Poliisilla ei ole toimivaltuutta määrätä ilma-alusta laskeutumaan.

23 §

Koulutus

Poliisioppilaitosten ja -yksiköiden tulee antaa voimankäyttökoulutuksen yhteydessä kulkuneuvon pysäyttämiseen ja pakkopysäyttämiseen liittyvien asioiden koulutusta. Erityisesti on painotettava voimakeinojen oikeaa mitoittamista, taktisia menetelmiä, ampuma- ja kaasuaaseen käyttömahdollisuuksia sekä käytännön harjoittelua.

24 §

Ilmoituksen tekeminen

Poliisimiehen velvollisuudesta viivytyksettä tehdä ilmoitus esimiehelleen tehtävän suorittamisen yhteydessä syntyneestä muusta kuin vähäiseksi katsottavasta henkilö- tai omaisuusvahingosta säädetään poliisilain 49 §:n 1 momentissa.

25 §

Uudet menetelmät

Sisäasiainministeriö päättää mahdollisista uusista pakkopysäytysmenetelmistä ja niiden käytöstä.

Tämä asetus tulee voimaan 30 päivänä marraskuuta 2001.

Tällä asetuksella kumotaan sisäasiainministeriön 11 päivänä marraskuuta 1996 antama määräys kulkuneuvon pysäyttämistä (8/96).

Helsingissä 22 päivänä marraskuuta 2001

Sisäasiainministeri

Ville Itälä

Polisiylitarkastaja

Pertti Luntiala

Liite 2

Sisäasiainministeriön asetus poliisin voimakeinojen käyttämisestä (979/2004)

Sisäasiainministeriön päätöksen mukaisesti säädetään 7 päivänä huhtikuuta 1995 annetun poliisilain (493/1995) 54 §:n 3 momentin, sellaisena kuin se on laissa 315/2001, nojalla seuraavasti:

1 §

Soveltamisala

Tässä asetuksessa määrätään tarkemmin poliisilain (493/1995) 27 §:n 1 momentissa tarkoitettua poliisimiehen oikeudesta voimakeinojen käyttöön. Se, mitä jäljempänä on määrätty, koskee

- 1) poliisiasetuksen (1112/1995) 1 §:ssä tarkoitettua poliisimiestä;
- 2) muuta poliisihallinnon palveluksessa olevaa, jolle on annettu voimankäyttöväline sekä
- 3) soveltuvin osin poliisilain 27 §:n 3 momentissa tarkoitettua sivullista tämän käyttäessä voimakeinoja poliisin ohjauksessa.

Tämän asetuksen lisäksi voimakeinojen käytössä on noudatettava, mitä siitä erikseen säädetään poliisilaissa, poliisiasetuksessa ja sisäasiainministeriön asetuksessa kulkuneuvon pysäyttämisestä (1087/2001). Hätävarjelusta ja pakkotilasta säädetään rikoslaissa.

2 §

Määritelmät

Tässä asetuksessa tarkoitetaan

- 1) voimakeinojen käytöllä voimankäyttövälineen tai fyysisen voiman käyttämistä siten, että sillä pyritään vaikuttamaan tehtävän kohteena olevan henkilön käyttäytymiseen joko suoraan tai välillisesti;
- 2) voimankäyttövälineellä poliisiasetuksen 18 §:n 2 momentissa tarkoitettuja välineitä;
- 3) ampuma-aseen käytöllä ampuma-aselain (1/1998) 2 §:ssä tarkoitettua ampuma-aseen käytöstä varoittamista, sillä uhkaamista ja laukauksen ampumista. Ampuma-aseen esille ottaminen ja toimintavalmiuteen saattaminen eivät ole ampuma-aseen käyttöä;
- 4) ampuma-aseella uhkaamisella ampuma-aseen suuntaamista siten, että kohdehenkilöllä on yleisen elämäkokemuksen mukaan vaara joutua kaikkein ankarimpien voimakeinojen käytön kohteeksi, jollei hän noudata sitä käskyä, jota ampuma-aseella uhkaamisella tehostetaan;
- 5) voimankäyttövälineen kantamisella sen hallussapitoa;
- 6) voimankäyttökoulutuksella voimankäyttövälineiden toiminnan, vaikutusten, käytön, niihin liittyvän taktiikan sekä fyysisten voimakeinojen käytön koulutusta;
- 7) tasokokeella testiä, jossa osoitetaan, että testattavalla on poliisin ylijohdon määrittelemät tiedot ja taidot asianomaisen voimankäyttövälineen käyttöön.

3 §

Varautuminen voimakeinojen käyttöön ja siitä varoittaminen

Jos virkatehtävää suoritettaessa on syytä epäillä kohdattavan poliisilain 27 §:n 1 momentissa tarkoitettua vastarintaa, voimakeinojen käyttöön on varauduttava sopivalla ja tarkoituksenmukaisella tavalla huomioon ottaen poliisilain 2 §:ssä säädetty periaatteet.

Virkatehtävän kohteena olevaa henkilöä on varoitettava mahdollisuudesta joutua voimakeinojen käytön kohteeksi, jos se on mahdollista ja tarkoituksenmukaista.

Varoittaminen voidaan tehdä suullisesti tai muulla tarkoitukseen soveltuvalla ymmärrettävällä tavalla.

4 §

Voimakeinojen valinta ja käyttö

Tässä asetuksessa tarkoitettuja voimakeinoja voidaan käyttää poliisilain 27 §:n 1 momentissa tarkoitetuissa tilanteissa.

Voimakeinojen valinnassa ja käytössä on otettava huomioon voimakeinojen käytön todennäköiset vaikutukset ja seuraukset niiden kohteena olevaan henkilöön ja erityisesti sivullisten turvallisuuteen. Vaikutusten ja seurausten arvioinnin on oltava jatkuvaa. Ankarin voimakeino on ampuma-aseen käyttö. Ampuma-asetta voidaan käyttää vain silloin, kun lievempää keinoa tilanteen hoitamiseksi ei ole käytettävissä ja kyseessä on välitöntä ja vakavaa vaaraa toisen hengelle tai terveydelle aiheuttavan henkilön toiminnan pysäyttäminen. Ampuma-asetta voidaan käyttää myös kiireellistä ja tärkeää tehtävää suoritettaessa esineen, eläimen taikka kiinteän omaisuuden aiheuttaman esteen poistamiseksi. Ampuma-asetta ei saa käyttää väkijoukon hajottamiseksi tai henkilön paikalta poistamiseksi, ellei ampuma-aseessa käytetä poliisiasetuksen 18 §:n 2 momentin 4 kohdan mukaisia kaasua- tms. patruunoita niistä erikseen annettujen määräysten mukaisesti. Ampuma-aseen käytöstä yleisen kokouksen hajottamiseksi päättää päällystään kuuluva poliisimies.

Virkatehtävän kohteena olevan henkilön liikkumavapautta voidaan rajoittaa käsirautoilla tai muulla tarkoitukseen sopivalla tavalla. Kohdehenkilöä ei saa kuitenkaan kahlita liikkuvan ajoneuvon rakenteisiin. Liikkumavapauden rajoittaminen ei saa aiheuttaa vaaraa tai tarpeetonta kipua, eikä sitä saa jatkaa kauempaa kuin on tarpeellista.

5 §

Voimankäyttökoulutus, harjoittelu ja seuranta

Poliisimiehen ja muun poliisihallinnon palveluksessa olevan on tunnettava hallinnassaan olevien voimankäyttövälineiden vaikutukset ja niiden käyttöön liittyvät säännökset sekä osattava käyttää niitä asianmukaisesti.

Voimankäytön perus- ja kouluttajakoulutuksesta vastaa Poliisikoulu. Voimankäytön ylläpito- koulutuksesta ja harjoittelusta vastaa poliisiyksikkö. Harjoittelun ja koulutuksen käytännön toteuttamisesta vastaa poliisiyksikön päällikkö.

Poliisiyksikön on järjestettävä edellä 1 momentissa tarkoitetuille henkilöille ylläpitävää koulutusta ja harjoittelua poliisiasetuksen 18 §:n 2 momentissa tarkoitetuille eri ampuma- asetyypeille vähintään kaksi kertaa vuodessa. Nämä henkilöt ovat velvollisia osallistumaan poliisiyksikön järjestämään koulutukseen ja harjoitteluun, joka luetaan työajaksi. Poliisiasetuksen 18 §:n 2 momentissa tarkoitettujen eri ampuma-asetyyppien käyttöön on suoritettava vuosittain tasokoe. Muiden voimakeinojen käyttöön tasokoe suoritetaan poliisin ylijohdon erillisen määräyksen mukaisesti.

Poliisiyksikön on ylläpidettävä rekisteriä aseistuksesta, koulutuksesta ja harjoittelusta siten kuin poliisin ylijohdolta siitä erikseen määrää.

Voimankäyttökoulutusta saa antaa vain poliisimies, joka voimankäyttökoulutuksesta annettujen määräysten mukaisesti on hyväksytty toimimaan voimankäyttökouluttajana.

6 §

Oikeus kantaa ja käyttää voimankäyttövälineitä

Poliisimiehellä ja muulla poliisihallinnon palveluksessa olevalla henkilöllä on oikeus kantaa ja käyttää voimankäyttövälinettä vain, jos hän on saanut kyseisen voimankäyttövälineen käyttöön koulutuksen, osallistunut 5 §:ssä mainittuun ylläpitävään koulutukseen ja harjoitteluun sekä suorittanut voimankäyttövälineen tasokokeen.

Eläinten lopettamista varten ampuma-aseen kantaminen ja käyttö on sallittua ilman ampuma-asetyyppin käyttöoikeutta ja tasokoetta. Poliisimiehellä on tällöinkin oltava riittävä perehtyneisyys ampuma-aseen käyttöön ja eläinten lopettamiseen.

7 §

Voimankäyttövälineiden säilyttäminen

Voimankäyttövälineet on säilytettävä poliisin tiloissa. Perustellusta syystä niitä voidaan kuitenkin säilyttää muuallakin. Voimankäyttövälineet on säilytettävä siten, etteivät ne joudu asiattomien haltuun tai muuten aiheuta vaaraa. Ampuma-aseiden ja patruunoiden säilyttämisessä on lisäksi noudatettava, mitä ampuma-aselain 105 §:ssä sekä 106 §:n 1 ja 4 momentissa säädetään.

Poliisiyksikön on järjestettävä voimankäyttövälineiden käsittelyä ja säilyttämistä varten riittävästi tarkoitukseen soveltuvia ja turvallisia tiloja.

8 §

Voimakeinojen käytön valvonta

Poliisin ylijohdo seuraa poliisin voimakeinojen käyttöä ja ohjaa sekä kehittää niiden koulutusta.

Voimankäyttövälineiden käytöstä on laadittava viipymättä selvitys esimiehelle poliisin ylijohdon erikseen antaman määräyksen mukaisesti. Selvitys on laadittava myös tarkoituksettomasta ampuma-aseen laukeamisesta. Lisäksi selvitys on laadittava myös muusta voimakeinojen käytöstä, jos siitä on aiheutunut vahinkoa omaisuudelle tai vähäistä vakavampia ruumiinvammoja.

Poliisiyksikön on toimitettava tässä pykälässä tarkoitettut selvitykset viipymättä Poliisikoululle, jonka on tehtävä voimankäyttöselvityksistä yhteenveto poliisin ylijohdolle vähintään kerran vuodessa.

Tässä pykälässä tarkoitettut selvitykset ovat salassa pidettäviä viranomaisten toiminnan julkisuudesta annetun lain (621/1999) 24 §:n 1 momentin 5 kohdan nojalla. Poliisin ylijohdo tai sen määräämä antaa yhteenvedoista tietoja julkisuuteen.

9 §

Tarkemmat ohjeet

Poliisin ylijohdo antaa tarvittaessa tarkempia tämän asetuksen täytäntöönpanoa koskevia poliisihallinnon sisäisiä määräyksiä ja ohjeita.

10 §

Voimaantulo

Tämä asetus tulee voimaan 26 päivänä marraskuuta 2004.

Helsingissä 18 päivänä marraskuuta 2004

Sisäasiainministeri

Kari Rajamäki

Poliisiylitarkastaja

Eero Laine

Poliisiammattikorkeakoulun tutkimuksia, ISSN 1455-8262

- Outi Roivainen ja Elina Ruuskanen:** Laki ja järjestys? Poliisien ja kaupunkilaisten näkemyksiä järjestyslaista sekä yleisen järjestyksen ja turvallisuuden valvon-
nasta. 32/2008. 38,00 €
- Anna Vanhala:** Piiri pieni pyörii. Poliisipäälliköiden ammatti-identiteetti ja työelämä-
kerrat. 31/2007. 29,00 €
- Anna-Liisa Heusala, Anja Lohiniva ja Antti Malmi:** Samalla puolella - eri puolilla
rajaa. Rajaturvallisuuden edistäminen Suomen ja Venäjän viranomaisyhteis-
työnä. 30/2008. 43,00 €
- Kari Saari:** Poliisi ja joukkojenhallintatoiminta Suomessa. Joukkotilanteet ja niihin
liittyvä poliisitoiminta suomalaisten poliisien näkökulmasta tarkasteltuna.
29/2007. 32,00 €
- Marko Viitanen:** Poliisin rikokset. Tutkimus suomalaisen poliisirikoksen kuvasta.
28/2007. 65,00 €
- Terhi Hakamo ja Anna Vanhala:** Poliisipäälliköt. Tutkimus paikallispoliisin johtami-
sesta. 27/2007. 29,00 €
- Tanja Noponen:** "Ei muuta paikkaa". Tutkimus poliisin päihtymyssuojan kanta-
asiakkaista. 26/2006. 16,00 €
- Johan Bäckman:** Itämafia. Uhkakuvapolitiikka, rikosilmiöt ja kulttuuriset merkitykset.
25/2006. 26,00 €
- Marja-Liisa Laapio:** Poliisi ja perheväkivalta. Tapaustutkimus poliisin toimintakulttuu-
rista ja viranomaisverkostosta. 24/2005. 20,00 €
- Mari Kalliala:** Poliittikka toisaalla. Poliittinen liike ja laitton toiminta. 23/2005.
18,00 €
- Seppo Kolehmainen:** Järjestyslaki – Susi jo syntyessään? Järjestyslain valmistelun
arviointi. 22/2005. 14,00 €
- Markku Heiskanen & Outi Roivainen:** Helsinki! Tutkimus helsinkiläisten turvallisuu-
desta ja Helsingin poliisin palvelukyvyistä. 21/2005. 23,76 €
- Aarne Kinnunen & Riikka Perälä & Tarja Tuttavainen-Levanoja:** Poliisin huume-
valvontaprojekti pääkaupunkiseudulla. Seurantatutkimus. 20/2005. 15,00 €
- Petri Raivola ja Reija Taiha-Vepsäläinen:** Työrukkasia ja visionäärejä. Päälystös-
kursseilta valmistuneiden näkemyksiä opinnoistaan ja valmiuksistaan.
19/2004. 11,88 €
- Pekka Santtila et al.:** How far from home offenders travel. An international compari-
son of crime trips. 18/2004. 10,80 €

Poliisiammattikorkeakoulun oppikirjat, 1455-8270

Johan Boucht ja Dan Frände: Suomen rikosoikeus. Rikosoikeuden yleisten oppien perusteet. Suomentanut Markus Wahlberg. 17/2008. 20,00 €

Reima Kukkonen: Keinotekoisista varallisuusjärjestelyistä ulosotossa ja velallisen rikoksissa 16/2007. 27,00 €

Risto Honkonen & Nora Senvall: Poliisin johtamista kehittämässä. 15/2007. 39,00 €

Arto Hankilanoja: Työturvallisuus ja vastuun kohdentuminen poliisihallinnossa. 10/2003. 2., Uudistettu painos 2007. 16,00 €

Janne Häyrynen ja Tero Kurenmaa: Arvopaperimarkkinarikokset. 14/2006. 25,00 €

Anne Alvesalo & Ari-Matti Nuutila: Rangaistava työn turvattomuus. 13/2006. 21,00 €

Anne Jokinen: Rikos jää tekijän mieleen. Muistijälkitesti rikostutkimamenetelmänä. 12/2005. 20,00 €

Nina Pelkonen: Kriisin ABC. Käsikirja poliisin käyttöön. 11/2005. 10,80 €

Kimmo Himberg: Tekninen rikostutkinta. Johdatus forensiseen tieteeseen. 9/2002. 12,96 €

Marketta Vesisenaho: Poliisialan sanasto. Suomi-ruotsi-englanti. 8/2002. 10,80 €

Urpo Sarala: Poliisitoimen kehittämisen johtaminen. 7/2001. 16,35 €

Erkki Ellonen et al.: Etiikka ja poliisin työ. 6/2000. 14,54 €

Laura Ervo: Esitutinnan optimaalisuus. Oikeudellisessa viitekehyksessä. 5/2000. 9,17 €

Hannu Kiehelä & Virta Sirpa (toim.): Lähipoliisi lähestymistapana. 4/1999. 16,26 €

Jyrki Wasastjerna: Johdatus poliisin kansainväliseen yhteistyöhön. 3/1999. 14,62 €

Poliisiammattikorkeakoulun tiedotteita, ISSN 1455-8289
1.1.2008 alkaen Poliisiammattikorkeakoulun raportteja,
ISSN 1797-5743

Laura Peutere: Rasistisia piirteitä sisältävät rikosepäilyt rikosprosessissa - Tapaus-
tutkimus Helsingistä 2006. 73/2008. 8,00 €

Mikko Joronen: Poliisin tietoon tullut rasistinen rikollisuus Suomessa 2007. 72/2008.
15,00 €

Noora Ellonen, Juha Kääriäinen, Venla Salmi ja Heikki Sariola: Lasten ja nuorten
väkivaltakokemukset. Tutkimus peruskoulun 6. ja 9. luokan oppilaiden koke-
masta väkivallasta. 71/2008. 23,00 €

Anja Lohiniva: "Mistä se oikea partneri löytyy?" Selvitys suomalais-venäläisestä vi-
ranomaisyhteistyöstä talousrikosten torjunnassa ja tutkinnassa - Suomen kes-
kusrikospoliisin näkökulma. 70/2008. Verkkojulkaisu.

Anja Lohiniva: Venäjän talousrikostutkintaviranomaiset. 69/2008. Verkkojulkaisu.

Janne Laukkanen: Poliisin tietoon tulleet sananvapauserikokset ja niiden esitutkinta
68/2008. 17,00 €

Arno Tanner (toim.): Poliisi ja maahanmuuttajat - Kohti kotoutumista edistävää vuo-
rovaikutusta 67/2008. 31,00 €

Kari Laitinen (toim.): Tuhat ja yksi uhkaa - Tulkintoja terrorismista
66/2007. 25,00 €

Arno Tanner: Sisäisen turvallisuuden ohjelma asiantuntijoiden arvioimana. 65/2007.
13,00 €

Noora Ellonen, Janne Kivivuori ja Juha Kääriäinen: Lapset ja nuoret väkivallan
uhreina. 64/2007. 8,00 €

Kaisa Eskola: Naispoliisien etenemismahdollisuuksiin yhteydessä olevat tekijät.
63/2007. Verkkojulkaisu.

Tanja Noponen: Poliisin tietoon tullut rasistinen rikollisuus Suomessa 2006 62/2007.
12,00 €

Elina Ruuskanen: Rangaistuskäytäntö rekisterimerkintärikoksissa. 61/2007. Verkko-
julkaisu

Verkkojulkaisut osoitteessa www.polamk.fi