



Toistuvien liikenneerikkomusten seuraamusjärjestelmän kehittäminen

Katsaus: eurooppalaiset järjestelmät

M. Peräaho

Toistuvien liikenneerikkomusten seuraamusjärjestelmän kehittäminen

Katsaus: eurooppalaiset järjestelmät

M. Peräaho, TL-tutkimus

Liikenteen turvallisuusvirasto Trafi
Trafiksäkerhetsverket Trafi
Helsinki Helsingfors 2013

ISBN 978-952-5893-85-4
ISSN 1799-0157 (netti) 1799-0432 (printti)

ALKUSANAT

Vuoden 2013 alussa liikenteen turvallisuusvirasto Trafi käynnisti liikenne- ja viestintäministeriön toimeksiannosta ja valtioneuvoston periaatepäätöksen pohjalta selvitystyön, jossa arvioidaan useissa Euroopan maissa käytössä olevan liikenneerikkomusten pisteytysjärjestelmän käyttöönottoa Suomessakin. Tämä katsaus muodostaa selvitystyön ensimmäisen itsenäisen osan.

Katsauksessa verrataan Suomessa vuonna 1996 käyttöön otettua liikenneerikkomusten seuraamusjärjestelmää muissa Euroopan maissa käytössä oleviin järjestelmiin. Vaikka päähuomio on pisteytysjärjestelmissä, on myös muut Euroopassa käytössä olevat järjestelmät huomioitu. Tavoitteena on ollut saada selvitystyötä tukevaa taustatietoa Suomen seuraamusjärjestelmän uudistamiseksi.

Katsauksen on laatinut liikennekäyttämisen tutkija PsM Martti Peräaho (TL-tutkimus/research). Työtä on ohjannut työryhmä, johon kuuluivat Liikenne- ja viestintäministeriön edustajina liikenneneuvos Kimmo Kiiski ja hallitusneuvos Eija Maunu, sisäasiainministeriön edustajana poliisitarkastaja Jari Pajunen, poliisihallituksen edustajana ylitar- kastaja Hanna Piipponen, sekä liikenteen turvallisuusvirasto Trafin edustajina johtava asi- antuntija Inkeri Parkkari ja johtava asiantuntija Kimmo Pylväs.

Helsingissä, 23. elokuuta 2013

Kimmo Pylväs

johtava asiantuntija
Liikenteen turvallisuusvirasto Trafi

FÖRORD

Trafiksäkerhetsverket Trafi inledde i början av år 2013 på uppdrag av kommunikationsministeriet och med utgångspunkt i ett principbeslut av statsrådet en utredning över möjligheterna att i Finland införa det slag av poängsystem för trafikförseelser som är i bruk i ett flertal länder i Europa. Denna studie utgör utredningens första självständiga del.

I utredningen jämförs det finska påföljdssystemet för trafikförseelser som varit i kraft sedan år 1996 med de system som är i bruk i andra länder i Europa. Även om huvudfokus är på poängsystemen, beaktas även andra europeiska påföljdssystem. Målet har varit att samla bakgrundsinformation som stöd för det fortsatta utredningsarbetet i syfte att förnya det finska påföljdssystemet för trafikförseelser.

Utredningen har sammanställts av forskaren i trafikbeteende PsM Martti Peräaho (TL-tutkimus/research). Arbetet har följts av en ledningsgrupp som bestått av följande medlemmar: trafikråd Kimmo Kiiski och regeringsråd Eija Maunu från kommunikationsministeriet, polisinspektör Jari Pajunen från inrikesministeriet, överinspektör Hanna Piipponen från polisstyrelsen, samt ledande sakkunnig Inkeri Parkkari och ledande sakkunnig Kimmo Pylväs från trafiksäkerhetsverket Trafi.

Helsingfors, den 23 augusti 2013

Kimmo Pylväs

ledande sakkunnig
Trafiksäkerhetsverket Trafi

FOREWORD

At the beginning of 2013, the Finnish Transport Safety Agency Trafi instigated, commissioned by the Ministry of Transport and Communications and based on a principle decision by the Finnish Government, a study on the possibilities to introduce in Finland a demerit point system for traffic offences of the type implemented in several countries in Europe. This is the first, independent part of the study.

The Finnish penalty system for traffic offences dating from 1996 is compared to the various systems implemented in other European countries. Main focus is on Demerit point systems, although other European systems are covered as well. The aim has been to provide background information for the development of the current Finnish system.

The study has been carried out by traffic behavior researcher M.A. (Psych.) Martti Peräaho (TL-tutkimus/research). The work has been supervised by an advisory board with the following members: senior transport adviser Kimmo Kiiski and senior government adviser Eija Maunu from the Ministry of Transport and Communications, superintendent Jari Pajunen from the Ministry of the Interior, senior officer Hanna Piipponen from The National Police Board, and chief adviser Inkeri Parkkari and chief adviser Kimmo Pylväs from the Finnish Transport Safety Agency Trafi.

Helsinki, August 23, 2013

Kimmo Pylväs

chief adviser

Finnish Transport Safety Agency Trafi

Sisällysluettelo

Index

Tiivistelmä

Sammanfattning

Abstract

1 Johdanto	1
1.1 Tavoite ja menetelmät	2
2 Suomen liikenne-rikkomusten seuraamusjärjestelmä	3
2.1 Seuraamusjärjestelmän arviointi	5
2.1.1 Liikennevalvonta	6
2.1.2 Poliisin arvioita seuraamusjärjestelmästä	8
2.1.3 Seuraamusjärjestelmä tilastojen valossa	20
3 Eurooppalaiset virhepistejärjestelmät	24
3.1 Lähtökohdat	25
3.2 Kohderyhmät	26
3.3 Rikkomukset ja pisteytys	30
3.4 Valvonta	32
3.5 Toimenpiteet ennen ajokieltoa	35
3.6 Ajokielto	36
3.7 Hallinnointi	37
3.8 Esimerkkejä virhepistejärjestelmistä	39
3.8.1 Norja	39
3.8.2 Islanti	40
3.8.3 Saksa	41
3.8.4 Iso-Britannia	44
3.8.5 Ranska	46
3.8.6 Espanja	47
3.9 Pistejärjestelmien arviointia	49
3.9.1 Turvallisuusvaikutukset	49
3.9.2 Koulutusten vaikutukset	51
3.9.3 Muita vaikutuksia	52
3.9.4 Tilastoverailu	53
4 Muut seuraamusjärjestelmät	56
4.1 Järjestelmät, joissa katsotaan liikenne-rikkomusten määrää	57
4.1.1 Hollanti	57
4.1.2 Itävalta	58
4.1.3 Sveitsi	59
4.1.4 Tanska	61
4.1.5 Tilastoverailu	62
4.1.6 Ruotsi	64
5 Pohdintaa	66
6 Lähteet	74

TIIVISTELMÄ

Katsauksessa verrataan Suomessa vuonna 1996 käyttöön otettua liikenne rikkomusten seuraamusjärjestelmää niihin järjestelmiin, jotka ovat käytössä muissa Euroopan maissa. Tavoitteena on saada taustatietoa hyödynnettäväksi seuraamusjärjestelmän kehittämistyössä.

Päähuomio kohdistuu ns. virhepistejärjestelmiin (vp), joita sovelletaan 17 EU-maassa sekä Islannissa ja Norjassa. Vp-järjestelmien peruseriaate on, että liikenne rikkomukset on pisteytetty niiden vakavuusasteen mukaan, ja kuljettajalle, joka syyllistyy kyseiseen rikkomukseen, määrätään vastaava määrä pisteitä. Tietty pistemäärä johtaa seuraamuksiin, ensivaiheessa huomautuskirjeeseen tai koulutukseen, ja lopulta ajokieltoon.

Katsauksessa käsitellään pääpiirteissään myös Hollannin, Itävallan, Sveitsin ja Tanskan järjestelmiä, jotka monessa mielessä muistuttavat Suomen seuraamusjärjestelmää. Pääasiallinen ero vp-järjestelmiin on, että kuljettajan rikkomusten määrää seurataan ajassa, mutta niitä ei ole pisteytetty. Lopuksi esitellään Ruotsin seuraamusjärjestelmä, jossa kuljettajan aikaisempaa rikkomushistoriaa ei huomioida samalla tavalla.

Järjestelmämuodosta riippumatta ovat periaatteet ja tarkoitus käytännössä samat kaikissa maissa, mikä heijastaa yhteistä käsitystä siitä, mikä on liikenneturvallisuuden ja valvonnan kannalta keskeistä. Kaikissa maissa on kuitenkin eri käsitykset siitä, mitä elementtejä järjestelmän tulisi sisältää yksityiskohtaisemmin. Vp-järjestelmien välillä on esim. suurta vaihtelua sen suhteen, mitä rikkomuksia huomioidaan ja kuinka vakaviksi ne katsotaan. Siksi onkin paikallaan puhua 19 erilaisesta eurooppalaisesta vp-järjestelmästä, joista useimmat ovat lisäksi rakenteeltaan varsin raskaita ja vaikeaselkoisia. Turvallisuusvaikutukset ovat vp-järjestelmään siirtymisen jälkeen yleensä olleet merkittävät, mutta jääneet lyhytaikaisiksi. Niiden arvioidaankin olleen ennen kaikkea yhteydessä lisääntyneeseen valvontaan, eikä itse järjestelmään.

Suomen seuraamusjärjestelmä on pääosin täysin vertailukelpoinen muiden Euroopan maiden järjestelmiin. Yhtäläisyyksiä on paljon: valvonnan painopisteet, rikkomuksia katsotaan ajassa, välitön ajokielto tiettyjen vakavien rikkomusten jälkeen, uusien kuljettajien tiukemat säännöt, muistutus kirje, mahdollisuus seuraamusten lievennykseen esim. työhön liittyvien syiden takia sekä lähes sama määrä rikkomuksia ennen toimenpiteitä. Erityisesti vp-järjestelmät sallivat hieman enemmän joustoa, mutta seuraamukset ovat toisaalta yleisesti paljon ankarammat kuin Suomessa. Ajokiellot ovat muualla Euroopassa selvästi tuntuvampia ja ajo-oikeuden saaminen uudelleen on vaikeampaa. Useissa maissa vaaditaan jopa uusi kuljettajantutkinto.

Suomen seuraamusjärjestelmä toimii verraten hyvin. Joidenkin osa-alueiden kehittäminen yleiseurooppalaisten käytäntöjen suuntaan on paikallaan, mutta täydelliseen suunnanmuutokseen, esim. ”puhdasoppiseen” vp-järjestelmään, ei kuitenkaan ole tarvetta. Eikä se ole toivottavaakaan, sillä vp-järjestelmät sisältävät piirteitä, joita ei ole syytä kopioida. Samalla on syytä muistaa, että seuraamusjärjestelmä koskettaa hyvin rajattua kuljettajajoukkoa, jolloin saavutetut hyödyt tulee punnita haittoihin ja kustannuksiin.

Katsauksessa ehdotetaan, että Suomen seuraamusjärjestelmän kehittämistyö aloitetaan Tanskan ja Norjan järjestelmien lähemmällä tarkastelulla. Saksan vp-järjestelmään on tulossa merkittäviä muutoksia, jotka tekevät siitä myös entistä mielenkiintoisemman Suomen kannalta. Kehittämistyössä tulee huolehtia siitä, että järjestelmästä tulee luotettava, läpinäkyvä ja oikeudenmukainen. Sen edellytyksenä on yksinkertaisuus ja helppotajaisuus, niin kuljettajan kuin myös täytäntöönpanosta vastaavien tahojen kannalta.

SAMMANFATTNING

I studien beskrivs det finska påföljdssystemet för trafikförseelser som varit i kraft sedan år 1996 samt de motsvarande system som är i bruk runt om Europa. Syftet var att hitta bakgrundsinformation att användas i arbetet på en utveckling av det finska systemet.

Studiens huvudfokus är på sk. straffpoängssystem (sp) som implementeras i 17 länder inom EU samt på Island och i Norge. I ett sp-system har de flesta trafikförseelser poängsatts på basen av allvarlighetsgrad. En förare som gör sig skyldig till förseelsen i fråga tilldöms respektive antal poäng. Ett visst antal poäng leder till åtgärder alltifrån påminnelsebrev eller skolning som initiala åtgärder till inkallelse av körkortet som yttersta åtgärd.

Även de system som är i bruk i Danmark, Nederländerna, Schweiz och Österrike beskrivs kort. Dessa liknar det finska påföljdssystemet, och den huvudsakliga skillnaden gentemot sp-systemen är att man enbart räknar trafikförseelser över tid utan att föraren tilldöms poäng. Sverige tas upp som exempel på ett land med ett system där man inte i samma utsträckning beaktar en förarens tidigare körkortshistoria.

De bakomliggande principerna och syftet är i det stora hela desamma i alla länder oavsett system, vilket bottnar i en gemensam uppfattning om vad som är centralt ur trafiksäkerhets- och trafikövervakningssynpunkt. Ändå varierar synen på hur systemen bör byggas upp mer detaljerat. Mellan sp-systemen finns till exempel ingen gemensam uppfattning om vilka förseelser man borde inkludera och inte heller hur allvarliga olika förseelser är. Man kan därför med fog säga att det finns 19 olika sp-system i Europa, av vilka de flesta är relativt tungrodda och komplicerade. I initialskedet har sp-systemen ofta haft en positiv effekt på trafiksäkerheten, men endast temporärt. Effekten tros dessutom inte bero på systemet i sig, utan främst på att trafikövervakningen har effektiverats.

Det finska påföljdssystemet är i de flesta avseenden fullt jämförbart med andra europeiska system. Likheterna är många: övervakningens tyngdpunkt, trafikförseelserna beaktas över tid, omedelbar indragning av körkortet efter vissa grava förseelser, striktare regler för nya förare, påminnelsebrev, möjlighet till förmildring av påföljden t.ex. på yrkesrelaterade grunder samt i stort sett samma antal förseelser som grund för åtgärder. Särskilt sp-systemen ger generellt något mera friheter, men konsekvenserna för föraren är mycket gravare än i Finland. I övriga Europa blir körkortet indraget för betydligt längre perioder och reglerna för nytt körtillstånd är striktare. I många länder krävs i vissa fall en ny förarexamen.

Det nuvarande finska påföljdssystemet fungerar relativt väl. Det finns dock utrymme för utveckling av vissa delområden närmare allmän europeisk praxis. En totalreform, till exempel mot ett "renlärt" sp-system, är dock varken nödvändig eller ens önskvärd. Sp-systemen innehåller otaliga negativa element som inte är värda att kopiera. Samtidigt bör man hålla i minnet att påföljdssystemet bara berör ett begränsat antal förare, och därför bör eventuella fördelar vägas mot nackdelarna och kostnaderna.

I studien föreslås att utvecklingsarbetet inleds med ett närmare studium av såväl Danmarks som Norges system. I Tyskland pågår en betydande reform av sp-systemet i en riktning som är intressant även för finländskt vidkommande. Man bör i utvecklingsarbetet värna om att påföljdssystemet blir pålitligt, transparent och rättvist. En grundförutsättning är därför att det blir enkelt och lättfattligt, inte bara ur förarens men även ur de övervakande myndigheternas synvinkel.

ABSTRACT

This study describes the Finnish penalty system for traffic offences dating from 1996, and the corresponding systems implemented in other European countries. The aim is to provide background information for the development of the current Finnish system.

Main focus is on so called Demerit Point Systems that are currently implemented in 17 EU member states as well as in Iceland and Norway. In a DPS, offences are rated according to severity, and a driver who commits an offence is assigned a corresponding number of points. After a certain amount of points measures are taken ranging from warning letters or driver improvement courses, as first steps, to driving license withdrawal, as the final step.

A brief description is also provided of the systems implemented in Austria, Denmark, Switzerland, and The Netherlands, which are similar to the Finnish system. The main difference compared to a DPS is that offences are only counted within a period of time with no points being assigned. The Swedish system is described as an example of a system where a driver's previous driving record is not considered to the same extent.

Although the principles and purpose of the systems are basically same in all countries, reflecting a common understanding of what is important in terms of traffic safety and driver enforcement, all countries have a different view on what the actual content of the system should be. All DPSs differ e.g. regarding what offences are included, and how severe these are. It is therefore appropriate to speak of 19 different DPSs in Europe, most of which are quite complex. The traffic safety effects of DPSs have generally been significant after implementation, but only temporary. The effects are probably more due to increased enforcement rather than to the system itself.

The Finnish penalty system for traffic offences is in most respects fully comparable to the systems in other European countries. The similarities include: focus of enforcement, accumulation of offences over time, immediate license withdrawal following certain serious offences, stricter rules for novice drivers, warning letters, leaner consequences may be negotiated e.g. on work-related grounds, and approximately the same number of offences before measures. Especially the DPSs are more permissive, but the consequences are in the main much more severe than in Finland. The license withdrawal periods are significantly longer, and the rules for regaining one's license are stricter. A new driver's examination is even required in many countries.

Although the current Finnish system is functioning quite well, there is room for improvement towards what is practice in other European countries. A total revision, e.g. towards a "full-fledged" DPS is neither necessary, nor desirable. The flaws inherent in many DPSs are to be avoided. It is also worth remembering that the penalty system concerns only a very limited number of drivers, and all benefits should be weighed against drawbacks and costs.

It is suggested that a first step in developing the current Finnish system would be to take a closer look at the systems implemented in Denmark and Norway. Germany is currently revising its DPS in a way that makes it interesting also from a Finnish perspective. The goal should be to create a reliable, transparent and just system. A prerequisite is that the system is simple and easy to understand, for drivers and enforcement bodies alike.

1 Johdanto

Euroopan unionilla ei toistaiseksi ole yhteistä lainsäädäntöä ajokorttiseuraamuksista, vaan jokainen jäsenvaltio on järjestänyt asiat omalla tavallaan kansallisista lähtökohdista. Näin ollen eri maiden järjestelmät eroavat toisistaan hyvinkin paljon.

Suomessa sovelletaan liikenneriikkomusten seuraamusjärjestelmää, jossa tiettyjen laissa määrättyjen liikenneriikkomusten määrää seurataan ajassa. Tietty määrä rikkomuksia tietyssä ajassa johtaa ajokieltoimenettelyyn, siitä riippumatta, mihin näistä kyseisistä rikkomuksista kuljettaja syyllistyy. Erityisen vakaviksi katsotut rikkomukset johtavat kuitenkin välittömästi ajokieltoon. Itävallassa, Hollannissa, Tanskassa ja Sveitsissä on vastaavanlainen järjestelmä, joskin kansallisin erikoispiirtein.

Euroopan unionin jäsenmaista 17:ssä sovelletaan liikenneriikkomuksiin puolestaan ns. virhepistejärjestelmää, kuten myös Norjassa ja Islannissa. Järjestelmien rakenne vaihtelee maittain, kuten myös se, mitä rikkomuksia huomioidaan. Peruslogiikka kaikissa on kuitenkin, että liikenneriikkomukset pisteytetään niiden ennalta määritellyn vakavuusasteen mukaan, ja että kuljettajan ajo-oikeuteen puututaan siinä vaiheessa, kun hänelle on kertynyt tietty, maittain vaihteleva määrä rikkomuksia ja pisteitä. Pääsääntöisesti seurauksena on ajokielto. Kuten Suomessa, myös virhepistejärjestelmän maissa on jotkut erityisen vakavat rikkomukset jätetty pistelaskennan ulkopuolelle, jolloin ajokielto seuraa välittömästi.

Euroopassa on lisäksi useita maita, niiden mukana Ruotsi, joissa kuljettajan liikenneriikkomusten kertymää ei seurata.

Vaikka virhepistejärjestelmä otettiin käyttöön Saksassa (Länsi-Saksa) jo 1974, on järjestelmä yleistynyt vasta 2000-luvulla, minä aikana yhteensä 15 maata on ottanut järjestelmän käyttöön. Myös Ruotsissa ja Suomessa selvitettiin 2000-luvulla virhepistejärjestelmään siirtymistä. Ruotsissa todettiin selvitysten jälkeen, että virhepistejärjestelmä ei toisi lisäarvoa jo toimivaan järjestelmään. Keskustelu asiasta jatkuu tosin edelleen.

Suomessa eduskunta esitti vuonna 2004 ajokielto säännösten muutosten yhteydessä pöytäkirjan, jonka seurauksena virhepistejärjestelmään siirtymistä selvitettiin. Vuonna 2006 valtioneuvosto linjasi liikenneturvallisuutta koskevassa periaatepäätöksessään, että ajokorttiseuraamusjärjestelmää tulee kehittää toistuvien liikenneriikkomusten osalta virhepistejärjestelmän suuntaan. Selvityksen jälkeen todettiin kuitenkin, ettei muutokseen ole aihetta, eikä virhepistejärjestelmää ollut rekisterisivistä mahdollista toteuttaa.

Nykyisen ajokorttilain (386/2011) valmistelun yhteydessä annetussa mietinnössään (LiVM 23/2010 vp) Liikenne- ja viestintävaliokunta esitti eduskunnan hyväksyttäväksi lausumaa, jossa hallitukselta edellytetään pisteytykseen pohjautuvan ajokorttiseuraamusjärjestelmän toteuttamista. Näin eduskunta myös edellytti vastauksessaan hallituksen esitykseen (HE 212/2010 vp) uudesta ajokorttilaista.

Eduskunnassa on tehty useita lakialoitteita virhepistejärjestelmän aikaansaamiseksi. Keskeinen perustelu niin lakialoitteissa kuin eri edunvalvontatahojen lausumissakin on ollut, että nykyjärjestelmä ei ole oikeudenmukainen sen takia, että siinä ei huomioida rikkomusten vakavuutta. Sitä kautta sen katsotaan kohtelevan eri kuljettajaryhmiä, erityisesti ammatikseen paljon ajavia, liian ankarasti. Esimerkkinä mainittakoon autoliikenteen edunvalvontajärjestöjen (Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL

ry, Autoliikenteen työnantajaliitto ALT ry, Auto- ja kuljetusalan työntekijäliitto AKT ry, Autoliitto ry, Linja-autoliitto, Suomen Taksiliitto ry, Suomen Autoteknillinen liitto ry sekä Suomen Autokoululiitto ry) yhteinen, 27.2.2012 liikenneministerille ja oikeusministerille osoitettu kirjelmä, jossa esitettiin pisteisiin perustuvaan järjestelmään siirtymistä. Kirjelmän perusteluissa vedottiin eduskunnan jo useamman kerran osoittamaan tahtotilaan ja siihen, että nykyjärjestelmä ”ei ota huomioon tekojen vakavuutta, vaan kolme suhteellisen pientäkin rikkomusta vuodessa voi aiheuttaa kuljettajalle ajokiellon”.

Myös yleiseurooppalaisen kehityksen on tulkittu puoltavan virhepistejärjestelmää. Euroopan komissio asetti jo vuonna 2001 ”valkoisessa kirjassaan” (EU:n komissio, 2001) tavoitteeksi, että liikenne rikkomuksista langetettavat rangaistukset ajokorttiseuraamuksineen yhdenmukaistetaan kaikkien jäsenvaltioiden alueella. Jäsenvaltiot ovatkin vuonna 2001 sopineet ajokieltojen tunnustamisesta ja täytäntöönpanosta (neuvoston säädös 98/C 216/01 ajokieltoja koskevan yleissopimuksen tekemisestä), mutta sopimuksen ratifiointi on useimmissa jäsenmaissa vielä kesken, myös Suomessa.

Vuoteen 2014 ulottuvassa tieliikenteen turvallisuussuunnitelmassa (Liikenne- ja viestintäministeriö, 2012) on liikennekäyttäytymiseen vaikuttamisen toimenpiteenä linjattu, että ”Liikenne- ja viestintäministeriö uudistaa ajokorttiseuraamusjärjestelmää kuljettajien liikennekäyttäytymisen parantamiseksi. Liikenne rikkomukset pisteytetään, mikä luo mahdollisuuden nykyistä hienojakoisempaan rikkomusten vakavuuden arviointiin. Myös lievät ylinopeudet johtaisivat erilaisiin pistearvoihin.”. Linjauksessa ehdotetaan siten nykyisen seuraamusjärjestelmän kattavuuden laajentamista sekä eri rikkomusten pisteyttämistä niiden vakavuusasteen mukaan.

Turvallisuussuunnitelman pohjalta valtioneuvosto hyväksyi joulukuussa 2012 periaatepäätöksen (Valtioneuvosto, 5.12.2012) niistä toimenpiteistä, jotka toteutetaan tai joiden valmistelu aloitetaan vuoteen 2014 mennessä. Yhtenä toimenpiteenä päätettiin tehdä Liikenne- ja viestintäministeriön johdolla selvitys ajokorttiseuraamusjärjestelmän uudistamiseksi, jossa arvioitaisiin liikenne rikkomusten pisteytysjärjestelmän käyttöönottoa nykyistä tarkemman rikkomusten arvioinnin mahdollistamiseksi. Käsillä oleva katsaus muodostaa selvityksen ensimmäisen osan.

1.1 Tavoite ja menetelmät

Lähtökohtana on kirjallisuus- ja tilastokatsaus. Ensimmäisenä tavoitteena on antaa kuva Suomen liikenne rikkomusten seuraamusjärjestelmästä prosessina sekä arvioida sen toimivuutta ja vaikuttavuutta. Lisäksi pyritään selvittämään, mitä muutos- ja kehitystarpeita nykyjärjestelmässä on, ja toisiko virhepistejärjestelmä vastauksen näihin tarpeisiin. Kysymyksiin pyritään vastaamaan paitsi kirjallisuuskatsauksella, myös hyödyntämällä Liikenteen turvallisuusvirasto Trafin tilastoja sekä seuraamusjärjestelmän toimeenpanosta vastaaville poliiseille suunnattua kyselyä.

Toisena tavoitteena on antaa yleiskuva EU:n jäsenmaissa sekä Norjassa ja Islannissa sovellettavien virhepistejärjestelmien keskeisistä piirteistä, toimivuudesta ja vaikuttavuudesta. Lisäksi kuvataan Hollannin, Tanskan, Itävallan ja Sveitsin toistuvia liikenne rikkomuksia laskevat järjestelmät, ja vertailun vuoksi myös Ruotsin järjestelmä.

Suomen lisäksi kuvataan yhteensä 24 eri maan järjestelmät enemmän tai vähemmän yksityiskohtaisesti. Mikään järjestelmä ei kuitenkaan ole staattinen. Vaikka pyrki-

myksenä on ollut esittää kaikkein ajankohtaisin tieto, on mahdollista, että yksittäisten maiden kohdalla on tullut muutoksia, joita ei ole huomioitu käytetyissä lähteissä. Hyvänä esimerkkinä on Saksa, jossa tätä kirjoittaessa kaavaillaan virhepistejärjestelmään huomattavia muutoksia.

Katsauksen toivotaan kuitenkin antavan kattavan yleiskuvan eri järjestelmien keskeisimmistä piirteistä. Sen toivotaan siten antavan riittävää taustatietoa ja muodostavan lähtökohdan em. valtioneuvoston periaatepäätöksen edellyttämälle selvitystyölle nykyisen seuraamusjärjestelmän kehittämiseksi.

2 Suomen liikenneriikkomusten seuraamusjärjestelmä

Suomen nykyinen liikenneriikkomusten seuraamusjärjestelmä on ollut käytössä 1.1.1996 lähtien. Järjestelmän tavoitteena on alusta alkaen ollut ohjata liikennekäyttäytymistä turvallisempaan suuntaan; ehkäistä liikenneriikkomuksia ennalta (yleisesti vaikuttava vaikutus) ja vähentää liikenneriikkomusten uusintaa (erityisesti vaikuttava vaikutus). Seuraamusjärjestelmää on 1996 jälkeen muokattu useaan otteeseen. Ajokieltoisäännöksiin on esim. lisätty kohtuullistavia säännöksiä mm. ammattikuljettajia silmällä pitäen.

Seuraamusjärjestelmässä on kaksi porrasta niin, että tietyt vakavat rikkomukset johtavat ajokieltoon jo ensimmäisen kerran jälkeen, ja lievemmat vasta toistuvina.

Ajokieltoon määrääminen yhden liikenneriikkomuksen perusteella

Jos ajo-oikeuden haltija syyllistyy rattijuopumukseen, törkeään rattijuopumukseen tai törkeään liikenneturvallisuuden vaarantamiseen, hänet voidaan tuomioistuimen päätöksellä määrätä ajokieltoon suoraan yhdestä teosta. Poliisi määrää henkilön yleensä väliaikaiseen ajokieltoon, joka jatkuu tuomioistuinkäsittelyyn asti. Tuomioistuimella voi määrätä ajokiellon myös ehdollisena.

Poliisi voi määrätä ajokieltoon myös liikenneturvallisuuden vaarantamisesta, jota ei katsota törkeäksi, mikäli teko osoittaa vakavaa piittaamattomuutta liikenneturvallisuutta kohtaan. Tällaiseksi teoksi katsotaan myös ajopiirturin manipulointi. Poliisi voi myös määrätä kuljettajan ajokieltoon, jos hän on kuljettanut ajoneuvoa oikeudetta, tai hänet on ulkomailla tuomittu liikennejuopumuksesta moottorikäyttöisellä ajoneuvolla tai hän on siellä syyllistynyt tällaiseen tekoon.

Rattijuopumukseen tai törkeään rattijuopumukseen syyllistynyt voi pyytää poliisilta tai rattijuopumusasian käsittelyn yhteydessä tuomioistuimelta alkolukolla valvottua ajo-oikeutta ehdottoman ajokiellon sijaan. Tämä koskee vain henkilöä, jonka rattijuopumus johtuu alkoholin nauttimisesta.

Alkolukko asennetaan kuljettajan käytössä olevaan ajoneuvoon, joka on muutostasastettava alkolukon asentamisen ja sen poistamisen jälkeen. Valvottava vastaa itse kaikista alkolukon kustannuksista. Valvottu ajo-oikeuden aikana henkilö saa kuljettaa vain kyseistä ajoneuvoa, minkä lisäksi hänen on käytävä lääkärin tai muun terveydenhuollon ammattihenkilön luona keskustelemassa päihteiden käytöstä, niiden vaikutuksista terveyteen sekä päihteiden käyttöön liittyvistä hoitomahdollisuuksista. Käynnistä on pyydettävä todistus. Valvottavan on 60 päivän välein vietävä alku-

kolla varustettu ajoneuvo alkolukon käyttötietojen purkamista varten alkolukon valmistajan tai maahantuojaan valtuuttamalle, Trafille ilmoitetulle edustajalle.

Tuomioistuimen on peruutettava valvottu ajo-oikeus ja määrättävä ehdollinen ajokiello pantavaksi täytäntöön, jos valvottava koetusaikana ilman hyväksyttävää syytä rikkoo valvottuun ajo-oikeuteen sisältyvää rajoitusta tai laiminlyö siihen kuuluvan velvollisuuden. Samoin menetellään, jos valvottava syyllistyy törkeään liikenneturvallisuuden vaarantamiseen, rattijuopumukseen tai törkeään rattijuopumukseen.

Ajokieltoon määrääminen toistuvien liikennერიkkomusten perusteella

Ajokieltoon määräämisestä toistuvien liikennერიkkomusten perusteella säädetään ajokorttilaissa (386/2011). Ajo-oikeuden haltija on määrättävä ajokieltoon, jos tämä ajoneuvoa kuljettaessaan syyllistyy:

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

Kohta 1 edellä kattaa kaikki päiväsakolla rangaistavat liikennერიkkomukset, ja rikessakorikkomuksista matkapuhelimen ajonaikaisen käytön ilman hands free -laitetta sekä ylinopeudet.

Kolme liikennერიkkomusta vuoden sisällä tai neljä kahden vuoden sisällä johtavat ajokieltomenettelyyn. Lyhytaikaisen ajo-oikeuden saamista seuraavan kahden vuoden ajanjaksolla ajokieltoon määrätään kuitenkin herkemmin niin, että kaksi rikkomusta vuoden sisällä tai kolme kahden vuoden sisällä johtavat ajokieltoon. Sama koskee moottoripyörän ajo-oikeuden haltijaa, jolla ei ole auton ajo-oikeutta, kahden vuoden ajan moottoripyörän ajo-oikeuden saamisesta. Kahden vuoden ankarampi seuranta-aika pysyy voimassa, vaikka kuljettaja saisi varsinaisen ajo-oikeuden ennen kuin kaksi vuotta on kulunut lyhytaikaisen ajo-oikeuden saamisesta.

Hallinnollinen prosessi on seuraavanlainen:

1. Tiedot liikennერიkkomuksista (poliisin ilmoitus) siirtyvät sähköisesti Oikeusrekisterikeskuksen tietojärjestelmästä Liikenteen turvallisuusvirasto Trafin

ajoneuvoliikennerekisteriin, joka automaattisesti tarkistaa, milloin perusteet ajokieltoon määräämiselle täyttyvät. Samalla tarvittavat tiedot siirtyvät poliisille ajokieltoasian käsittelyä varten.

2. Tiedot saatuaan poliisi lähettää ajo-oikeuden haltijalle ilmoituksen ajokieltoasian käsittelystä ja kutsun osallistua kuulemistilaisuuteen. Poliisi voi määrätä ajokiellon astumaan voimaan tai antaa tietyin ehdoin varoituksen. Ajokielto on määrättävä pantavaksi täytäntöön välittömästi, kun päätös ajokiellosta on tehty. Kuuleminen ja päätös voidaan tehdä myös kirjallisesti.
3. Trafin ajoneuvoliikennerekisterin tietojärjestelmästä lähtee ajo-oikeuden haltijalle automaattisesti muistutuskirje siinä vaiheessa, kun seuraava teko johtaa ajokorttiseuraamukseen. Kirjeessä selostetaan kuljettajaa koskeva lainsäädäntö sekä luetellaan ne rikkomukset, joiden perusteella kirje on lähetetty. Seuranta-aika lasketaan viimeksi tapahtuneen liikenne rikkomuksen tekopäivästä yksi vuosi tai kaksi vuotta taaksepäin.

Poliisi voi ajokiellon sijasta antaa varoituksen, mikäli ajo-oikeus on kuljettajalle toimeentulon tai liikkumisen vuoksi välttämätön, eikä tekojen katsota osoittavan piittaamattomuutta tieliikennettä koskevista säännöksistä. Jos varoituksen saanut syyllistyy vuoden sisällä yhteenkin uuteen tekoon josta voidaan määrätä ajokielto, on hänet määrättävä ajokieltoon, ellei tekoa katsota vähäiseksi. Tällaisessa tapauksessa voidaan antaa toinen varoitus (Ajokorttilaki 73§). Ajokielto seuraa kuitenkin, mikäli kuljettaja vuoden sisällä toisesta varoituksesta syyllistyy uuteen tekoon. Samoin voidaan varoitusta käyttää erityisistä syistä myös teossa, joka osoittaa vakavaa piittaamattomuutta liikenneturvallisuutta kohtaan. Uuteen vastaavaan tekoon syyllistyminen kahden vuoden sisällä edellisestä varoituksesta johtaa ajokieltoon.

Ajokorttilain (386/2011) mukaan em. rikkomuksista annettava ajokielto on vähintään 1 ja enintään 6 kuukautta. Ajasta vähennetään se aika, jonka kuljettaja on ajokieltoon johtaneen teon vuoksi ollut ilman ajo-oikeutta (väliaikainen ajokielto). Ajokiellon kestosta määrättäessä otetaan lisäksi huomioon ne vaikutukset, jotka toimenpiteellä on ajokieltoon määrättävän toimeentuloon ja välttämättömään liikkumiseen.

Poliisihallituksen ohjeistus (25.3.2013) normaalista ajokiellon kestosta, sen edellytyksistä sekä ajokiellon liukumasta on taulukon 1 mukainen:

Taulukko 1. Poliisihallituksen ohjeistus ajokiellon kestosta, liukumasta sekä edellytyksistä.

Kesto	Liukuma	Edellytykset
6 viikkoa	1 kk – 8 viikkoa	1. Tekoja on vähimmäismäärä eikä yhdestäkään teosta ole yli 15 päiväsakon rangaistusta, ja päiväsakkojen yhteenlaskettu lukumäärä on enintään 35. 2. Tekoja on 1-2 yli vähimmäismäärän, ja kaikki rangaistukset ovat rikesakkoja.
12 viikkoa	8 – 16 viikkoa	Tekoja on 1-2 yli vähimmäismäärän, tai 1 vähintään 16 pvs:n rangaistus, tai pvs:n yhteenlaskettu lukumäärä on 36-50.
18 viikkoa	16 viikkoa – 6 kk	Tekoja on 3 tai enemmän yli vähimmäismäärän, tai pvs:n yhteenlaskettu lukumäärä on yli 50.

2.1 Seuraamusjärjestelmän arviointi

Suomen seuraamusjärjestelmää on arvioitu varsinaisesti vain kerran, heti uudistuksen jälkeen (Hatakka et al., 2000). Arviointi osoitti rikkomuksia yleisestävän vaiku-

tuksen olleen pääosin tavoitteiden mukaista, mikä pääteltiin siitä, että uusien kuljettajien liikenneriikkomukset olivat vähentyneet järjestelmän käyttöönoton jälkeen. Lisäksi he tunsivat järjestelmän ja sen vaikutukset. Rikkomuksiin toistuvasti syyllistyneiden nuorten määrä laski uudistuksen jälkeen, mikä otettiin osoituksena siitä, että järjestelmällä on myös erityisestävää vaikutusta.

Arviointi osoitti kuitenkin, että poliisin puuttumiskynnys oli kasvanut uudistuksen jälkeen, erityisesti ammattikuljettajien kohdalla. Vaikka ajokieltoasian käsittely johti useammin ajokieltoon uudistuksen jälkeen kuin ennen sitä, määrättiin ajokielto kuitenkin useamman rikkomuksen jälkeen. Rangaistusjärjestelmän katsottiin siten muuttuneen sallivammaksi. Erityisenä ongelmana nähtiin viiveet muistutuskirjeen lähettämisessä. Viive oli keskimäärin yli kolme kuukautta, minä aikana noin kolmasosa kuljettajista ehti syyllistyä uuteen rikkomukseen.

Pitkät viiveet nähtiin ongelmallisina erityisesti järjestelmän uskottavuuden kannalta. Viiveet nousivat esille myös myöhemmin Lintu-projektiin liittyvässä selvityksessä, joka koski ajo-oikeuteen liittyviä prosesseja laajemmin (Eloranta, Lang & Mikkonen, 2008). Järjestelmässä todettiin silloin olevan runsaasti viiveitä aiheuttavia vaiheita, useita toimijoita ja rekistereitä, erilaisia tarkistus-, vahvistus- ja kirjaamismenettelyjä sekä valitusportaita. Koska tuomioistuimessa käsitellyt rikkomukset kirjattiin Oikeusrekisterikeskuksen tietojärjestelmään ja sen jälkeen AKE:n (nyk. Trafi) rekisteriin vasta tuomioistuimen päätöksen tai syyttäjän vahvistuksen jälkeen, lähti muistutuskirje kuljettajalle vasta huomattavan pitkän ajan kuluttua muistutukseen johtaneesta teosta.

Lintu-selvityksessä huomautettiin lisäksi, että vaikka ajokieltoa määrättäessä huomioidaan kaikki siihen mennessä, myös viiveaikana, tapahtuneet teot, voi kuljettaja käytännössä yhdellä ajokiellolla ”kuitata” useampia tekoja kuin mitä laissa määrätään.

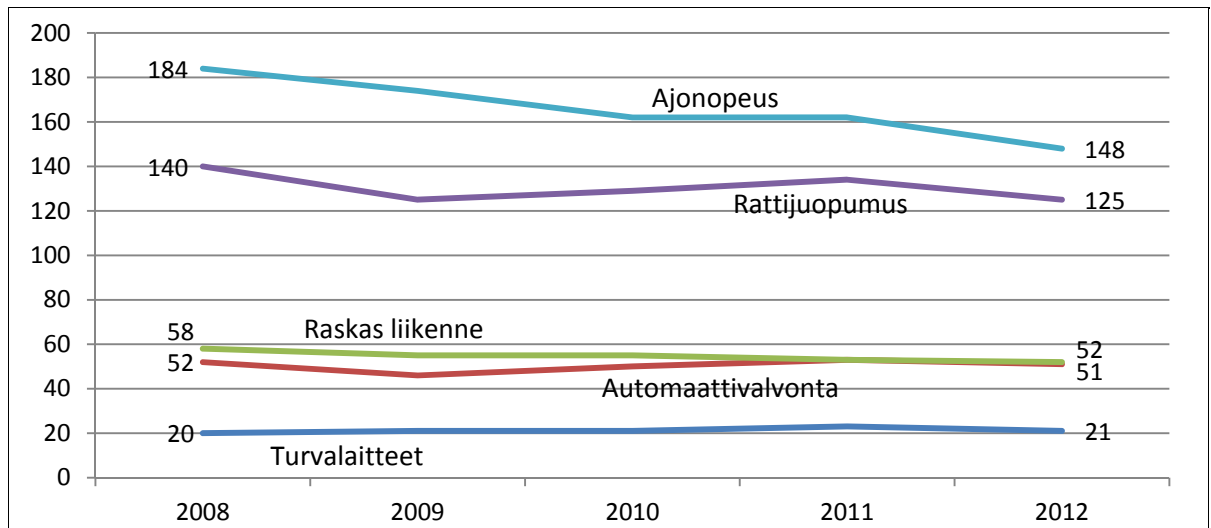
2.1.1 Liikennevalvonta

Suomessa tieliikenteen valvonnasta vastaa Liikkuva poliisi sekä paikallispoliisi. Liikkuva poliisi lakkautetaan kuitenkin itsenäisenä yksikkönä vuoden 2014 alusta, jolloin sen hallinto ja tehtävät yhdistetään paikallispoliisiin.

Liikennevalvontaan käytetty työaika

Kokonaistyöajassa mitattuna paikallispoliisilla ja Liikkuvalla poliisilla on yhtä suuri osuus liikenteen valvonnasta (Löytty, 2013). Liikkuvan poliisin osuus on kuitenkin ollut selvästi suurempi perinteisessä näkyvässä valvonnassa tien päällä, ja paikallispoliisilla puolestaan automaattisessa liikenteen valvonnassa.

Fyysiseen ajonopeuksien valvontaan tien päällä käytettiin vuonna 2012 yhteensä 148 henkilötyövuotta. Määrä on laskenut 20 % vuodesta 2008. Rattijuopumusvalvontaan käytettiin puolestaan 125 henkilötyövuotta, mikä on 12 % vähemmän kuin vuonna 2008. Automaattiseen nopeusvalvontaan käytettiin 51 henkilötyövuotta vuonna 2012 ja määrä on vuodesta 2008 pysynyt lähes samana (kuvio 1).



Kuvio 1. Poliisin käyttämä työaika henkilötövuosina eri liikennevalvontamuotoihin vuosina 2008 – 2012 (Löytty, 2013).

Vuonna 2012 Liikkuva poliisi käytti liikennevalvontaan yhteensä 268 henkilötövuotta, mikä vastaa 45 % aktiivisesta työajasta. Nopeusvalvonnan osuus liikennevalvonnasta oli 29,6 %, ajotapavalvonnan 18,1 %, raskaan liikenteen valvonnan niinkään 18,1 %, rattijuopumusvalvonnan 17,3 % ja turvalaitevalvonnan osuus 5,5 %. Vuonna 2012 tehtiin n. 1 000 000 puhalluskoetta, mikä oli n. 150 000 vähemmän kuin vuonna 2011.

Valvonnan määrä laski vuodesta 2011 yhteensä 16 henkilötövuoden verran. Yhdeksi merkittäväksi syyksi laskulle esitetään se, että rangaistusvaatimusten ja rikosakkojen syöttämiseen lomakkeilta poliisin tietojärjestelmään käytettiin yhteensä 15 henkilötövuotta (Liikkuva poliisi, 2012).

Rikkomusmäärät

Vuonna 2012 poliisi kirjasi yhteensä 435 000 liikenneturvallisuuden vaarantamista ja liikenneriikkomusta, mikä on n. 14 % vähemmän kuin vuonna 2011, mutta lähes saman verran kuin vuonna 2008. Nopeusrajoitusten rikkomisia kirjattiin 289 000, mikä on n. 14 % vähemmän kuin vuonna 2011. Vuodesta 2008 määrä on kasvanut n. 10 %. Vuoden 2013 ensimmäisen kolmen kuukauden tilastot enteilevät kuitenkin, että nopeusrajoitusten rikkomisten määrä on jälleen kasvussa (taulukko 2).

Taulukko 2. Poliisin tietoon tulleiden liikenneturvallisuuden vaarantamisten, liikenne-rikkomusten ja rattijuopumusten määrä 2008 - 2013. Lähde: Tilastokeskus.

	2008	2009	2010	2011	2012	1-3 2013
Liikenneturvallisuuden vaarantaminen, liikennepako tieliikenteessä, liikennerikkomus, tieliikenteen sosiaalilainsäädännön rikkominen ja ajoneuvorikkomus	435 466	488 867	503 986	504 578	435 271	121 032
- nopeusrajoitusten rikkominen *	262 812	322 896	335 559	334 267	288 904	85 958
Rattijuopumus	25 819	23 350	21 130	21 459	19 134	3 890
- törkeä rattijuopumus	13 783	12 295	11 242	11 409	10 333	1 983

* Liikenneturvallisuuden vaarantamisina, törkeinä liikenneturvallisuuden vaarantamisina ja liikenne-rikkomuksina rekisteröidyt nopeusrajoitusten rikkomiset.

Poliisin tietoon tulleiden rattijuopumusten ja törkeiden rattijuopumusten määrä on tarkastelujaksolla laskenut lievästi. Vuoden 2013 ensimmäisen neljänneksen perusteella näyttää lisäksi siltä, että laskeva trendi jatkuu edelleen. Rattijuoppojen osuus liikennevirrasta (tienvarsimittausten R-tutkimus) vaihteli välillä 12 – 17/10 000 kuljettajaa vuosina 2000 – 2011. Vuonna 2012 osuus oli 11/10 000 kuljettajaa. Rattijuopumuksen valvonnasta samoin kuin rangaistuskäytännöistä on yksityiskohtaisempi selostus Trafin raportissa (Löytty, 2013).

Automaattivalvonnan perusteella annettuja huomautuksia ja muita seuraamuksia oli vuonna 2011 (vuoden 2012 tilastoja ei ollut käytettävissä) n. 425 000, ja määrä on kasvanut tasaisesti viime vuosina (taulukko 3). Lisäys on ollut erityisen suurta alle 16 km/t ylityksissä, kun samaan aikaan yli 20 km/t ylinopeudet ovat tarkastelujaksolla lähes puolittuneet. Tähän lienee vaikuttanut vuodesta 2009 toteutettu alennettu puuttumiskynnys ja kuljettajien kokemaa suurempi kiinnijäämisriski.

Vuonna 2011 poliisilla oli käytössään n. 90 valvontakameraa ja kameravalvottuja teitä oli n. 3 000 km.

Taulukko 3. Automaattisen liikennevalvonnan havaitsemat nopeusrajoitusten ylitykset. Lähde: Poliisin vuosikertomukset 2010 ja 2011.

Nopeusrajoituksen ylitys (km/t)	2008	2009	2010	2011
6 - 10	20 517	65 704	202 880	196 213
11 - 15	54 418	127 294	137 958	145 864
16 - 20	72 203	81 496	49 014	54 270
21 - 30	47 161	40 826	21 559	25 080
31 - 40	5 157	4 201	2 174	2 473
41 -	2 094	1 787	1 433	1 182
Yhteensä:	201 550	321 308	415 018	425 082

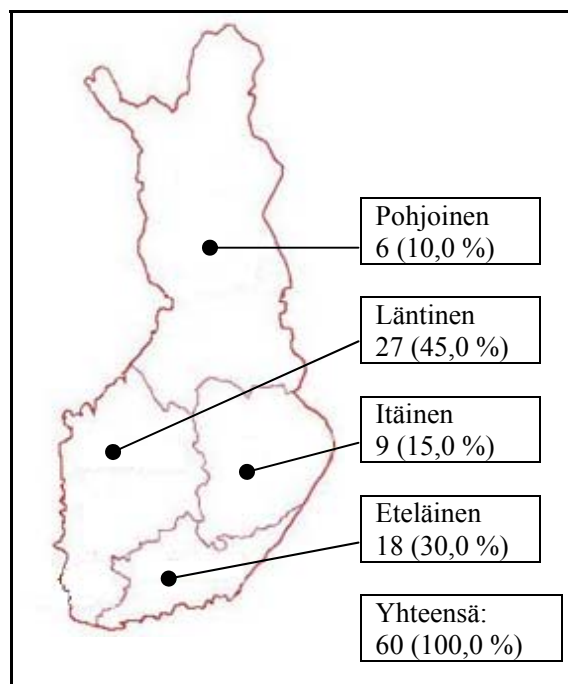
2.1.2 Poliisin arvioita seuraamusjärjestelmästä

Huhtikuussa 2013 lähetettiin Webropol-kysely Manner-Suomen kaikkiin poliisilaitoksiin, osoitettuna poliiseille, joiden työ liittyy toistuvien liikenne-rikkomusten seuraamusjärjestelmään. Kyselyn tavoitteena oli kartoittaa yleisellä tasolla poliisin käytäntöjä ja näkemyksiä seuraamusjärjestelmän toimivuudesta. Kyselyn kautta toivottiin löytyvän myös teemoja jatkoselvittelyä ajatellen.

Seuraavassa on yhteenveto poliisien vastauksista. Pyydettyäessä arvioita määristä tai ajanjaksoista, vastaajat olivat usein antaneet arvionsa tietystä haarukassa, esim. 5 - 10. Näissä tapauksissa huomioitiin aina alhaisin luku.

Vastaajat

Kyselyyn vastasi yhteensä 60 poliisia Manner-Suomen 24 poliisilaitoksesta. Kolme neljännestä vastauksista tuli läntisen ja eteläisen Suomen alueilta (kuvio 2). Kohde-ryhmän koko ei ollut tiedossa, eikä vastausprosenttia voitu laskea. Vastaajien ikärakenne sekä virkanimikkeet ilmenevät taulukosta 4. Vastaajista 26 (43 %) toimi ensisijaisesti liikenteen valvontaan liittyvissä tehtävissä, ja 21 (35 %) hallinnollisissa tehtävissä. Muiden (13 henkilöä, 22 %) työ liittyi ensisijaisesti tutkintaan.



Kuvio 2: Vastausten jakauma valtakunnallisesti.

Taulukko 4. Vastaajien virkanimikkeet sekä ikäjakauma.

Virkanimike	n	Keski-ikä
Vanhempi konstaapeli, vanhempi rikoskonstaapeli	28	39 (26 – 57)
Ylikonstaapeli, rikosylikonstaapeli	22	50 (39 – 58)
Komisario, rikoskomisario	4	44 (36 – 53)
Ylikomisario, rikosylikomisario, poliisipäällikkö	6	53 (47 – 63)
Yhteensä:	60	45 (26 – 63)

Käytännöt

Vastaajat ilmoittivat omalla toimipaikallaan olevan ajokieltoasian käsittelyssä toistuvien liikenne rikkomusten perusteella keskimäärin n. 33 kuljettajaa kuukaudessa (taulukko 5). Arviot vaihtelivat kuitenkin suuresti: viidennes vastaajista arvioi mää-

rän olevan alle 10 kuljettajaa, joka toinen korkeintaan 25 kuljettajaa, ja kolme neljästä vastaajasta arvioi määräksi korkeintaan 41 kuljettajaa kuukaudessa.

Taulukko 5. Ajokieltoasian arvioidut kuukausittaiset käsittelymäärät.

	Kuljettajia keskimäärin (min – max)
Lyhytaikaisen ajo-oikeuden haltijoita	8,6 (2 - 25)
Varsinaisen ajo-oikeuden haltijoita (ei ammattikulj.)	21,2 (2 - 70)
Ammattikuljettajia	4,6 (1 - 10)
Yhteensä:	32,6 (1 - 88)

Keskeisin syy ajokieltoasian käsittelylle oli ylinopeus. Ammattikuljettajien kohdalla korostuivat lisäksi ajo- ja lepoajat sekä kuormaus (taulukko 6).

Taulukko 6. Ajokieltoasian käsittelyyn johtaneet tyypillisimmät liikenneerikkomukset.

	Lyhytaikaisen ajo-oikeuden haltijat	Varsinaisen ajo-oikeuden haltijat (ei ammattikulj.)	Ammattikuljettajat
Ylinopeus	33 (51,5 %)	34 (54,8 %)	22 (34,9 %)
Ajo- ja lepoaika	--	--	16 (25,4 %)
Kuormaus	--	--	10 (15,9 %)
Rattijuopumus	6 (9,3 %)	7 (11,3 %)	1 (1,6 %)
Matkapuhelin	3 (4,7 %)	3 (4,8 %)	2 (3,2 %)
Piittaamattomuus	3 (4,7 %)	3 (4,8 %)	--
Katsastamaton, epäkuntoinen ajoneuvo	4 (6,3 %)	1 (%)	1 (1,6 %)
Liikennevalot	1 (1,6 %)	3 (4,8 %)	2 (3,2 %)
Ajotapa	3 (4,7 %)	--	--
Muita tekoja (1-2 kutakin)	11 (17,2 %)	11 (17,7 %)	9 (14,3 %)
Yhteensä mainintoja:	64	62	63

Ajokiellon pituus vaihteli eri kuljettajaryhmien välillä ja oli keskimäärin alle 6 viikkoa (taulukko 7). Ajokiellon kesto alitti siten poliisihallituksen ohjeistuksessa annetun normikeston, ja useissa tapauksissa jopa ohjeistuksessa annetun liukuman vähimmäisrajan (4 viikkoa). Tulos on yllättävä ja saattaa johtua siitä, että kysymys on ymmärretty väärin (kesto pyydettiin ilmoittamaan viikkoina, mutta on mahdollista, että vastaus ”1” tarkoittaa kuukautta).

Taulukko 7. Ajokiellon pituus eri kuljettajaryhmissä.

	Lyhytaikaisen ajo-oikeuden haltijat	Varsinaisen ajo-oikeuden haltijat (ei ammattikulj.)	Ammattikuljettajat
Ensimmäisellä kerralla, viikkoa keskimäärin (min - max)	5,6 (1 - 12)	5,3 (1 - 12)	4,5 (1 - 8)
Toisella kerralla, viikkoa keskimäärin (min - max)	8,5 (1 - 24)	8,2 (1 - 24)	6,7 (1 - 24)

Ajokielto määrättiin kaikissa ryhmissä tyypillisesti pidempänä silloin, kun kuljettajalla oli aikaisempia ajokieltoja. Ajokiellon kesto oli ammattikuljettajilla kuitenkin

tyypillisesti lyhyempi kuin muilla varsinaisen ajo-oikeuden haltijoilla niin ensimmäisellä kuin toisellakin kerralla. Selvä enemmistö (95 %) vastaajista arvioi myös, että ajokiellon enimmäispituutta (6 kuukautta) sovelletaan harvoin tai erittäin harvoin (taulukko 8).

Taulukko 8. Kuinka usein sovelletaan ajokiellon enimmäispituutta.

	Erittäin harvoin	-----	Joka toisessa tapauksessa	-----	Erittäin usein	n
Lyhytaikaisen ajo-oikeuden haltijat	26 (70,3 %)	9 (24,3 %)	2 (5,4 %)	--	--	37
Varsinaisen ajo-oikeuden haltijat (ei ammattikulj.)	23 (62,2 %)	12 (32,4 %)	1 (2,7 %)	1 (2,7 %)	--	37
Ammattikuljettajat	29 (80,6 %)	6 (16,7 %)	1 (2,8 %)	--	--	36

Vastaajien arvioiden mukaan keskimäärin n. 16 % ensimmäistä kertaa ajokieltokäsittelyssä olleista lyhytaikaisen ajo-oikeuden haltijoista saa ajokiellon sijaan varoituksen (taulukko 9). Ammattikuljettajista varoituksen saa ensimmäisellä kerralla lähes joka kolmas (n. 29 %), ja muista varsinaisen ajo-oikeuden haltijoistakin lähes joka neljäs (n. 23 %).

Ammattikuljettajien kohdalla noudatetaan toisen varoituksen mahdollisuutta herkemmin kuin muiden kohdalla. Näkemykset ajokieltojen kestoista saavat vahvistusta jäljempänä luvussa 2.1.3 esitetyistä tilastotiedoista.

Taulukko 9. Ajokiellon sijaan varoituksen saavat kuljettajat.

	Lyhytaikaisen ajo-oikeuden haltijat	Varsinaisen ajo-oikeuden haltijat (ei ammattikulj.)	Ammattikuljettajat
Ensimmäisellä kerralla. keskimäärin (min - max)	16,4 % (0 - 90 %)	22,7 % (0 - 80 %)	28,9 % (1 - 80 %)
Toisella kerralla. keskimäärin (min - max)	3,4 % (0 - 30 %)	5,2 % (0 - 20 %)	8,4 % (0 - 60 %)

Toimivuus

Ajokorttilain 65 §:ssä säädetty seuranta-ajat olivat vastaajien enemmistön mielestä sopivat kaikkien kuljettajaryhmien kohdalla (taulukko 10). Ammattikuljettajien kohdalla kuitenkin 7 vastaajaa (15 %) ja kahden muun kuljettajaryhmän kohdalla 5 vastaajaa (10 %) arvioi, että seuranta-aika ennen ajokieltokäsittelyä voisi olla pidempi.

Taulukko 10. Seuranta-aikojen sopivuus.

	Liian lyhyet	-----	-----	-----	Liian pitkät	n
Lyhytaikaisen ajo-oikeuden haltijat	3 (6,1 %)	2 (4,1 %)	41 (83,7 %)	2 (4,1 %)	1 (2,0 %)	49
Varsinaisen ajo-oikeuden haltijat (ei ammattikulj.)	1 (2,0 %)	4 (8,2 %)	42 (85,7 %)	1 (2,0 %)	1 (2,0 %)	49
Ammattikuljettajat	1 (2,1 %)	6 (12,8 %)	36 (76,6 %)	2 (4,3 %)	2 (4,3 %)	47

Lähes 80 % vastaajista piti myös ajokieltoa edeltäviä rikkomusmääriä sopivina niin lyhytaikaisen kuin varsinaisen ajo-oikeuden haltijoiden kohdalla (taulukko 11). Kuitenkin selvästi harvempi (54 %) piti määrää sopivana ammattikuljettajien kohdalla, ja 18 vastaajaa (35 %) arvioi, että määrä on liian pieni, ts. ajokieltokäsittely seuraa ammattikuljettajien kohdalla jopa liian herkästi.

Taulukko 11. Ajokieltoa edeltävien rikkomusmäärien sopivuus.

	Liian pieni	-----	-----	-----	Liian suuri	n
Lyhytaikaisen ajo-oikeuden haltijat	3 (5,5 %)	3 (5,5 %)	43 (78,2 %)	2 (3,6 %)	4 (7,3 %)	55
Varsinaisen ajo-oikeuden haltijat (ei ammattikulj.)	1 (1,9 %)	6 (11,1 %)	43 (79,6 %)	2 (3,7 %)	2 (3,7 %)	54
Ammattikuljettajat	5 (9,6 %)	13 (25,0 %)	28 (53,8 %)	4 (7,7 %)	2 (3,8 %)	52

Vaikka sitä erittäin harvoin sovelletaankin, yli 70 % vastaajista piti kuitenkin 6 kuukauden enimmäispituutta ajokiellolle sopivana muiden kuin ammattikuljettajien kohdalla (taulukko 12). Peräti 37 % vastaajista piti maksimiaikaa hieman tai selvästi liian pitkänä ammattikuljettajien kohdalla.

Taulukko 12. Ajokiellon maksimiajan sopivuus.

	Liian lyhyt	-----	-----	-----	Liian pitkä	n
Lyhytaikaisen ajo-oikeuden haltijat	1 (1,7 %)	5 (8,6 %)	41 (70,7 %)	5 (8,6 %)	6 (10,3 %)	58
Varsinaisen ajo-oikeuden haltijat (ei ammattikulj.)	3 (5,2 %)	2 (3,4 %)	43 (74,1 %)	4 (6,9 %)	6 (10,3 %)	58
Ammattikuljettajat	2 (3,5 %)	5 (8,8 %)	29 (50,9 %)	9 (15,8 %)	12 (21,1 %)	57

Hieman alle puolet (46 %) vastaajista oli jonkin verran tai täysin eri mieltä väittämästä, että ajokiellot ja seuranta-ajat ehkäisevät lyhytaikaisen ajo-oikeuden haltijoiden liikenne rikkomuksia tehokkaasti. Hieman enemmän uskottiin ehkäisevään vaikutukseen ammattikuljettajien (53 %) ja muiden varsinaisen ajo-oikeuden haltijoiden (52 %) kohdalla.

Lyhytaikaisen ajo-oikeuden haltioiden kohdalla lähes puolet (49 %), ja varsinaisen ajo-oikeuden haltijoiden kohdalla hieman yli puolet (52 %), vastaajista kannatti jonkin verran tai täysin myös väittämää, että muistutuskirje on tehokas keino estämään liikenne-rikkomuksia (taulukko 13).

Taulukko 13. Ajokiellojen, seuranta-aikojen sekä muistutuskirjeiden vaikutus.

	Täysin samaa mieltä	-----	-----	-----	Täysin eri mieltä	n
Ajokiellot ja seuranta-ajat ehkäisevät lyhytaikaisen ajo-oikeuden haltijoiden liikenne-rikkomuksia tehokkaasti	2 (3,5 %)	23 (40,4 %)	6 (10,5 %)	21 (36,8 %)	5 (8,8 %)	57
Ajokiellot ja seuranta-ajat ehkäisevät varsinaisen ajo-oikeuden haltijoiden liikenne-rikkomuksia tehokkaasti	3 (5,4 %)	26 (46,4 %)	4 (7,1 %)	21 (37,5 %)	2 (3,6 %)	56
Ajokiellot ja seuranta-ajat ehkäisevät ammattikuljettajien liikenne-rikkomuksia tehokkaasti	4 (7,0 %)	26 (45,6 %)	4 (7,0 %)	19 (33,3 %)	4 (7,0 %)	57
Muistutuskirje on tehokas keino estämään lyhytaikaisen ajo-oikeuden haltijoiden liikenne-rikkomuksia	8 (14,0 %)	20 (35,1 %)	8 (14,0 %)	16 (28,1 %)	5 (8,8 %)	57
Muistutuskirje on tehokas keino estämään varsinaisen ajo-oikeuden haltijoiden liikenne-rikkomuksia	8 (14,0 %)	22 (38,6 %)	9 (15,8 %)	13 (22,8 %)	5 (8,8 %)	57

Selvä enemmistö oli myös jonkin verran tai täysin samaa mieltä väittämästä, että järjestelmä on yleisesti ottaen oikeudenmukainen niin lyhytaikaisen ajo-oikeuden haltijoita (74 %) kuin muita varsinaisen ajo-oikeuden haltijoita kuin ammattikuljettajia kohtaan (72 %). Mielipiteet jakautuivat ammattikuljettajien kohdalla tasaisemmin siten, että 44 % vastaajista ei katsonut järjestelmän kohtelevan ammattikuljettajia oikeudenmukaisesti. Hieman harvempi (37 %) koki järjestelmän oikeudenmukaisena, ja 19 % ilmaisi neutraalin kannan (taulukko 14).

Taulukko 14. Kokemus järjestelmän oikeudenmukaisuudesta yleisellä tasolla.

	Täysin samaa mieltä	-----	-----	-----	Täysin eri mieltä	n
Järjestelmä kohtelee lyhytaikaisen ajo-oikeuden haltijoita oikeudenmukaisesti	11 (19,3 %)	31 (54,4 %)	6 (10,5 %)	5 (8,8 %)	4 (7,0 %)	57
Järjestelmä kohtelee varsinaisen ajo-oikeuden haltijoita (ei ammattikulj.) oikeudenmukaisesti	10 (17,5 %)	31 (54,4 %)	8 (14,0 %)	7 (12,3 %)	1 (1,8 %)	57
Järjestelmä kohtelee ammattikuljettajia oikeudenmukaisesti	7 (12,3 %)	14 (24,6 %)	11 (19,3 %)	20 (35,1 %)	5 (8,8 %)	57

Yli puolet vastaajista oli jonkin verran tai täysin samaa mieltä myös siitä, että järjestelmä on yleisesti ottaen selkeä niin liikennevalvonnan kuin kuljettajienkin kannalta. Hallinnollisen selkeyden suhteen mielipiteet jakautuivat tasaisemmin (taulukko 15).

Taulukko 15. Järjestelmän selkeys.

	Täysin samaa mieltä	-----	-----	-----	Täysin eri mieltä	n
Järjestelmä on hallinnollisesti selkeä	2 (3,4 %)	20 (34,5 %)	16 (27,6 %)	17 (29,3 %)	3 (5,2 %)	58
Järjestelmä on liikennevalvonnan näkökulmasta selkeä	7 (12,3 %)	24 (42,1 %)	4 (7,0 %)	16 (28,1 %)	6 (10,5 %)	57
Järjestelmä on kuljettajien kannalta selkeä	8 (14,3 %)	24 (42,9 %)	8 (14,3 %)	14 (25,0 %)	2 (3,6 %)	56

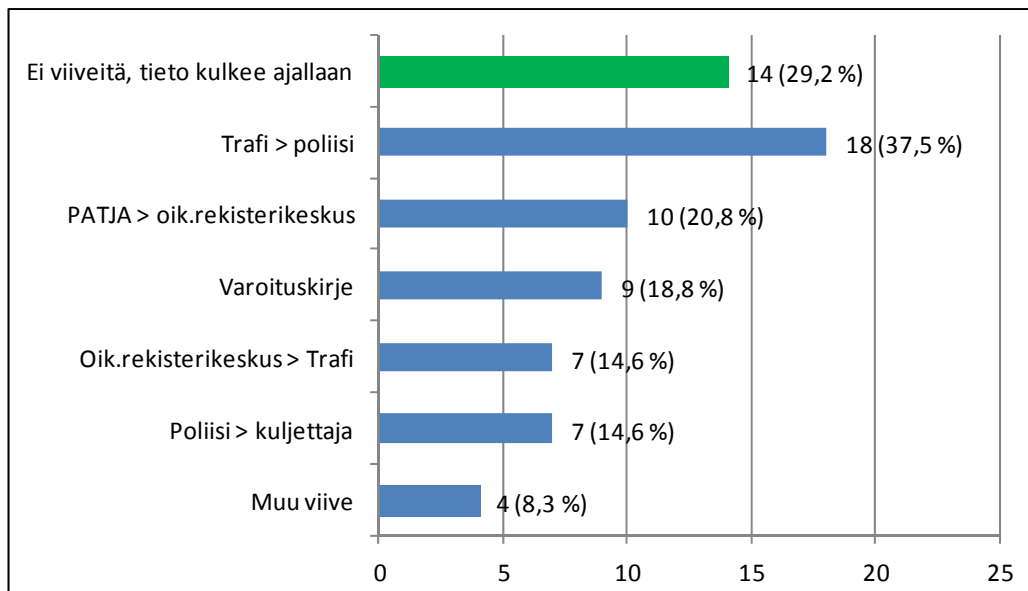
Poliiseilta kysyttiin myös heidän käsitystään siitä, esiintyykö ajokieltoprosessin tai tiedonkulun jossakin vaiheessa viivettä. Kysymykseen tuli 48 vastausta, joista 14:ssä (29,2 %) todettiin, että tieto kulkee ajallaan eikä viiveitä esiinny liikaa (kuvio 3). Enemmistö kysymykseen vastanneista ilmoitti kuitenkin viiveitä olevan tiedonkulun joka portaassa, erityisesti Trafilta poliisille (37,5 %). Noin joka viides vastaaja ilmoitti viivettä myös tiedonkulussa PATJA:sta oikeusrekisterikeskukseen sekä muis-
tutuskirjeen lähtemisessä Trafista. Luokassa "muu viive" esitettiin neljää eri asiaa:

"Rikesakot vahvistetaan liian hitaasti."

"Liikkuvan poliisin tiedoksi antamat sakot kirjataan PATJA-järjestelmään jopa 3 kk tapahtuman jälkeen."

"Viive kuljettajan tunnistamisessa liikenneturvallisuuskeskuksessa."

"Uusi ATJ teettää paljon lisätyötä entiseen verrattuna."

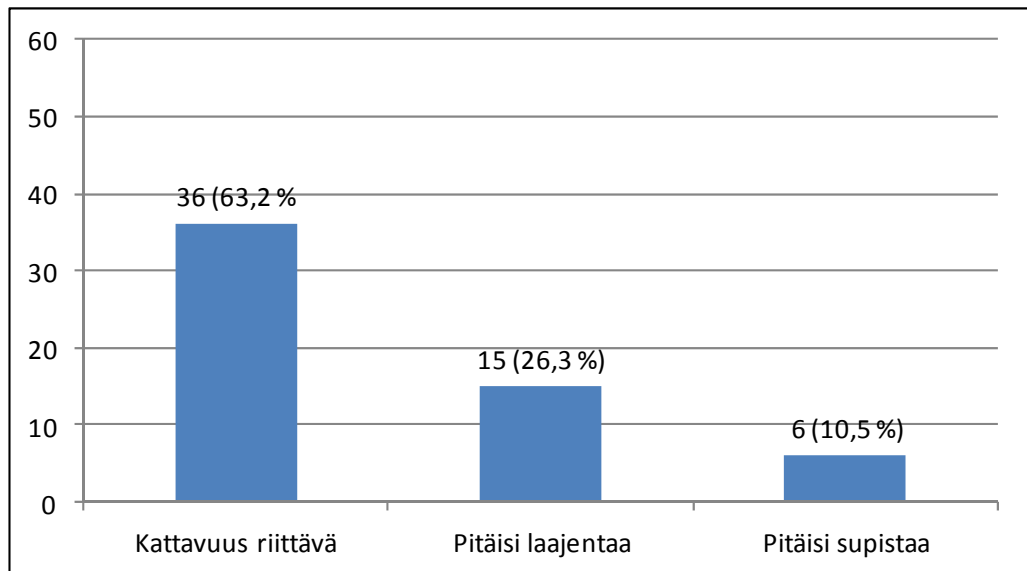


Kuvio 3. Missä prosessin tai tiedonkulun vaiheessa esiintyy liikaa viivettä.

Kattavuus ja muutosehdotukset

Kysymykseen, onko nykyinen toistuvien liikenneriikkomusten seuraamusjärjestelmä riittävän kattava tuli 57 vastausta (kuvio 4). Enemmistö vastaajista (63 %) piti järjes-

telmää nykyisellään riittävän kattavana. Laajentamista kannatti joka neljäs vastaaja ja supistamista joka kymmenes.



Kuvio 4. Toistuvien liikenneriikkomusten seuraamusjärjestelmän kattavuus.

Laajentamista puoltavista vastaajista 10 korosti erityisesti turvalaitteiden käytön laiminlyöntiä seikkana, joka pitäisi huomioida ajokieltoon vaikuttavana tekona. Esimerkkejä vastauksista:

"Turvalaitteen käyttämättä jättäminen tulisi lisätä. Sillä on merkittävä vaikutus onnettomuuden seurauksiin."

"Turvavyöorangaistukset, vaarantaa muitakin kuin kuljettajaa."

"Turvavyön käyttämättä jättäminen, tahallista ja yhteiskunnalle kallis turman sattuessa."

"Turvavyöttömyys rikesakkona pitää olla ehdottomasti mukana. Sakkolakiuudistus tulee lisäämään rikesakkojen osuutta, joka vaikuttaa toistuvien kerääntymiseen, ellei lainsäädäntöä muuteta."

"Pienemmätkin rikkeet kokonaisuuteen."

"Olisi selkeämpää, jos kaikki rikkomukset vaikuttaisivat."

Huomioitavien tekojen määrän supistamista kannattavista neljä poistaisi matkapuhelimen käytön ajon aikana rangaistavien tekojen listalta. Esimerkkejä vastauksista:

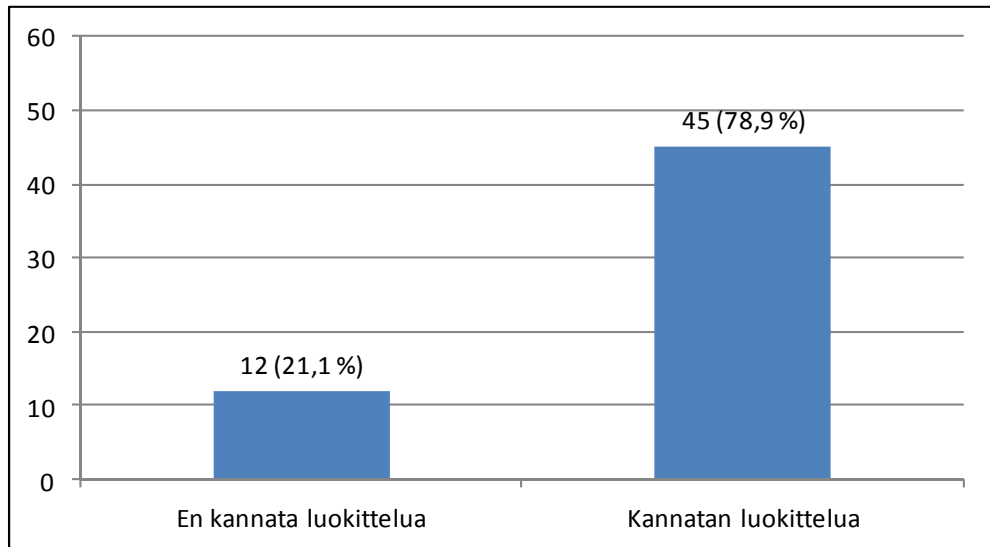
"Matkapuhelin ja ylinopeus 10 km /h ja alle poistaa, niillä ei ole tosiasiallista merkitystä paljon ajaville ja riittää kun matkapuhelimen käyttö ajon aikana on muutoin rikesakkona rangaistavana. Nykypäivän ihmiset ovat oppineet käyttämään handsfreetä ja nopeudet 8, 9, 10 km/t ovat vähäisiä, eivätkä vaikuta liikenneturvallisuuteen taajama-alueen ulkopuolella."

"Asiat joissa kuljettajalla ei ole sananvaltaa, esim. raskasliikenne / kuormat ja kaluston yllättävä heikko kunto liian blancomaista, kännykkäjutut pois."

"Puhelimeen puhumisrikemaksua ei saisi sotkea tähän lainkaan."

"Pienimmät rikesakot eivät saisi vaikuttaa."

Kysymykseen, tulisiko liikenne rikkomukset luokitella niiden vakavuusasteen mukaan, tuli 57 vastausta, ja enemmistö vastaajista (79 %) oli luokittelun kannalla (kuvio 5).



Kuvio 5. Kanta siihen, tulisiko liikenne rikkomukset luokitella vakavuusasteen mukaan.

Luokittelua vastustavien puolelta esitetyissä argumenteissa korostui, että teon vakavuus huomioidaan tälläkin hetkellä päätöksissä ja että luokittelu aiheuttaisi tulkintaongelmia. Esimerkkejä vastauksista:

"Se aiheuttaisi eriarvoisuutta ja tulkintavirheitä."

"Jo nyt voidaan pituutta harkittaessa ottaa huomioon kuinka vakavasta teosta on ollut kyse; onko vaara ollut konkreettista vai välillistä, esim. ajoneuvorikkeet (ajoneuvon kunto)."

"Usein liikenne rikoksissa ja -rikkomuksissa vaara on abstrakti. Pitäisi pystyä poimimaan pois selkeät asennevammat ja epäkypsyys tai selkeä huolimattomuus / tahallisuus vs. inhimilliset virheet."

"Ei voida riittävän kattavasti etukäteen luokitella. Päiväsakkojen lukumäärään suhteutettuna asia voisi toimiakin."

Osittain samoja argumentteja esitettiin myös luokittelua kannattavissa vastauksissa. Yleisluontoinen vastaus oli, että "rikkomusten vakavuusaste vaihtelee". Useissa perusteluissa korostettiin, että tekojen tilannesidonnaisuus, tahallisuusaste ja muille aiheutettu vaara tulisi huomioida seuraamuksissa. Myös yleinen rikosoikeusjärjestelmän periaate, että seuraamuksen tulee määräytyä teon vakavuuden ja tahallisuuden mukaan, nostettiin argumentiksi. Myös tulkintaongelmien arvioitiin vähenevän. Esimerkkejä luokittelua puoltavista vastauksista:

"Esim. ylinopeuksien tahallisuusasteessa on merkittäviä eroja."

"Tulkintaongelmat vähenevät."

"Valvonnassa asiat pitäisi tarkastella tilannekohtaisesti kokonaisuus huomioon ottaen."

"Abstraktien ja konkreettisten seurausten vakavuudella tulisi olla merkitystä."

"Vähäisistä nopeudenylityksistä huomautus ja pelkkä rikesakko ovat riittäviä."

"Pienet rikkeet ovat vähemmän haitallisia liikenneturvallisuuden kannalta."

"Huolimattomuus vs. tahallisuus."

"Minusta kolme rikesakkoa 10 km/t ylinopeudesta ei saisi johtaa ajokieltoon."

"Rangaistusasteikkoakin käytetään teon mukaan."

"Vahingon ja hetkellisen epähuomion takia tulevat pikkurikkomukset saavat nykyisin liian suuren painoarvon."

"Koko muu oikeusjärjestelmä lähtee ajatuksesta, että rangaistus teon mukaan."

"Ainoa oikea tapa, nykyjärjestelmä liian liukuhihnamaista."

"Asennevikaiset saataisiin aiemmin pois liikenteestä."

"Rikesakkoon johtava nopeus voi jossain tapauksessa tulla epähuomioissa, päiväsakkoille johtaneet teot eivät käytännössä koskaan."

"Eri rikkomusten vaikutukset liikenneturvallisuuteen ovat hyvin erilaiset."

"Ne luokitellaan tälläkin hetkellä monella tapaa, kuten päiväsakkojen määrinä, ajokiellon pituuteen vaikuttavana ja tulevaisuudessa yhä enemmän sillä, että moni nyt RV:lla normaalisti käsiteltävä asia muuttuu pääasiassa rikesakolla käsiteltäväksi."

"Näinhän tehdään jo nyt."

"Ei tapon yritystä ja lievää pahoinpitelyäkään arvioida samanarvoisiksi."

"Vakavampi rikos edellyttää enemmän tietoista sääntöjen rikkomista."

"Vakavammat esim. väistämisvelvollisuus, suojatien eteen pysähtyneet, virheelliset ohitukset ovat vakavampia kuin hiljaisena aikana saadut rikesakkoylinopeudet."

Vastaajat esittivät yleisellä tasolla myös mielipiteitä siitä, kuinka liikenneriikkomusten vakavuusasteen tulisi näkyä seuraamuksissa. Esimerkiksi:

"Asteittain nouseva kohtelu."

"Mitä vakavampi sitä kovempi rangaistus."

"Vakavampi rikkomus - pidempi ajokielto."

"Vakavammista teoista suhteessa suurempi sanktio kuin lievistä."

"Vähäisistä rikkomuksista ei määrättäisi ajokieltoa, vaan teon vakavuus rvmennettelynä olisi seuraamuksen mittarina."

"Suuret ylinopeudet ja päihtyneenä ajo niin välitön pitkä ajokielto."

"Mitä vakavampi rike sitä enemmän sillä tulisi olla painoarvoa ajokieltoon."

"Pitäisi päästä eroon kaksoisrangaistavuudesta, Suomessa ei julkisilla kulkuneuvoilla oikein pääse mihinkään, onko tarkoitus estää ihmisten työnteko?"

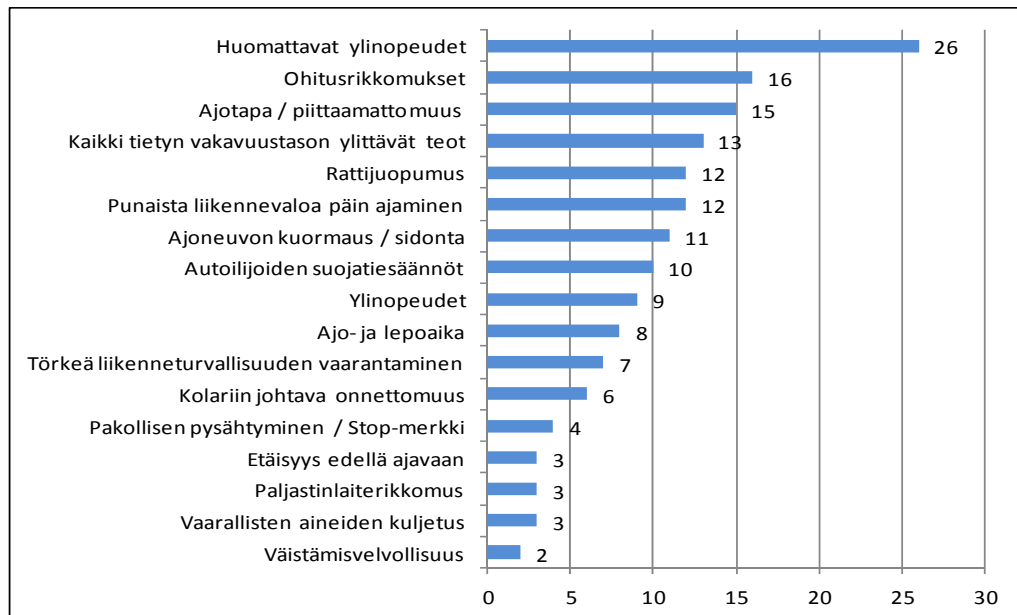
"Varoituksen mahdollisuuden poistuminen vakavampien rikkomusten ollessa kyseessä."

"Varoituksen käyttö voitaisiin poistaa kokonaan lakitasoisesti, kun tarpeeksi vakavia on tullut useampi."

"Ajokieltoa pidennettäisiin ja varoituksen käyttöä rajoitettaisiin."

"Joko niin että lievempiä rikkomuksia vaaditaan enemmän ajokieltoon tai sitten paljon puhuttu pisteytysjärjestelmä, kyllä 16-20 pvs:n jutun pitää vaikuttaa oleellisesti enemmän kuin rs:n tai 6 pvs:n jutun."

Lopuksi vastaajilta kysyttiin, mitä liikenne rikkomuksia he pitävät vakavina ja mitä lievinä. Vakaviksi katsottiin erityisesti huomattavat ylinopeudet, ohitusrikkomukset ja säännöistä piittaamaton ajotapa. Useissa vastauksissa korostettiin yleisemmin tietyn vakavuustason määrittelyä eikä niinkään nimettyjä tekoja (kuvio 6).



Kuvio 6. Vakavat rikkomukset.

Esimerkkejä "vakavista" liikenne rikkomuksista:

"Ylinopeudet yli rikesakon."

"Ylinopeus (RV-nopeudet)."

"Nopeus yli 20 km/h, riippuen paikasta ja muusta liikenteestä."

"Suuret ylinopeudet (+40, taajamassa alempi)."

"Suuret ylinopeudet +30 km/h ylinopeus."

"Suuri (yli 30 km/h) ylinopeus."

"Ylinopeus/ 16 pvs tai yli."

"Ylinopeudet, rankkareilla käsiteltävät jolloin olosuhteet olleet esim. jäinen tienpinta, vesi tai lumissade."

"Suuri ylinopeus taajamassa + muuta liikennettä."

"Ajotapa; kiihdyttely, kuminpoltto ym."

"Mitkä tahansa, siten tehtynä, että vaarantaa ja aiheuttaa ennalta arvaamattoman tilanteen muille."

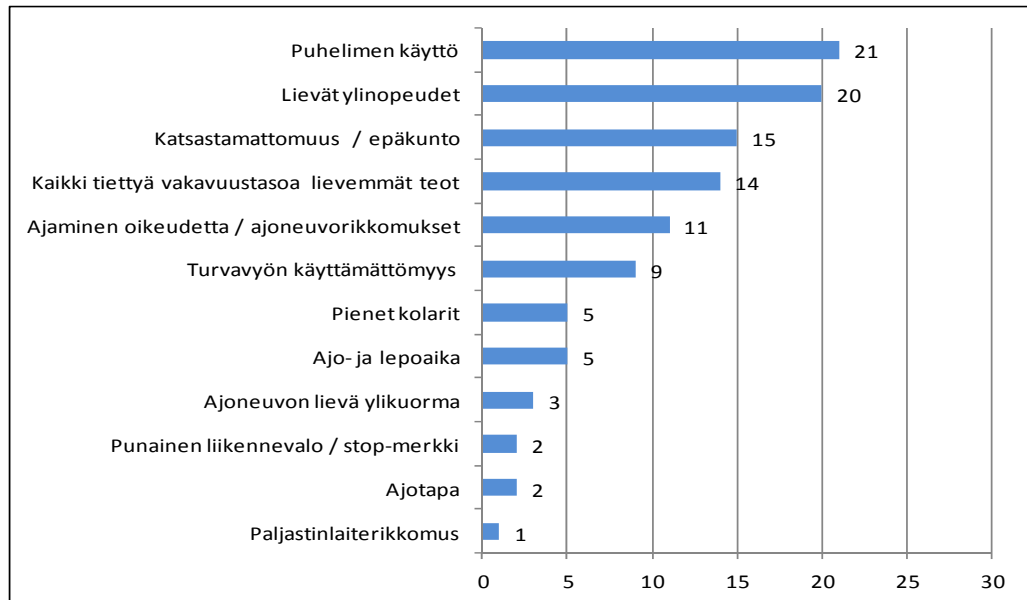
"Yleistä vaaraa aiheuttava ajotapa."

"Ajoneuvorikkomukset jotka vaikuttavat oleellisesti liikenneturvallisuuteen."

"Ammattikuljettajille samat säännöt kuin tavallisillekin. Sanoohan jo tittelikin sen, että ammattikuljettajan pitää tuntea säännöt paremmin ja noudattaa niitä. Nyt ammattikuljettajia silitetään päästä, koska he ajavat niin paljon ym. Ei se paljon ajaminen tee kuskista sen turvallisempaa muiden kannalta, yhtälailla heidän ylinopeutensa vaarantaa muiden liikenneturvallisuutta."

"Ei sinällään tekoja vaan niiden vakavuus eli pvs/rs."

"Lievinä" pidetyt teot nähtiin "vakavien" tekojen vastapareina. Vastauksissa korostuivat erityisesti puhelimen käyttö, lievät ylinopeudet sekä ajoneuvon kunto, yleisellä tasolla myös tilannesidonaisuus (kuvio 7).



Kuvio 7. Lievät rikkomukset.

Esimerkkejä ”lievistä” liikenne rikkomuksista:

"Rikesakkoylinopeudet."

"Lievä ylinopeus (alle 10 km/t)."

"Alle 12 km ylinopeudet."

"Nopeus 10 km/t ja alle."

"Rikesakko ylinopeudesta."

"Lievät ylinopeudet automaattivalvonnasta."

"Pieni ylinopeus korvessa."

"Hetkelliset vuosikatsastuksen laiminlyönnit."

"Katsastamattoman ajoneuvon kuljettaminen omistajana."

"Renkaat huonot."

"Lievät epäkuntoisuudet."

"Ajoneuvoviat (vähäiset)."

"Rikesakkoasiat yleensä."

"Rikesakot jolloin olosuhteet hyvät, pitävä tienpinta, ei matkustajia, hiljainen liikenne."

"Sääntörikkomus, jolla ei vaikutusta ennalta-arvattavuuteen."

"Vähäistä vaaraa aiheuttavat liikennemerkkirikkomukset."

"Alle 12 pvs."

"Jos ajo-oikeus ei riitä, mutta ajoneuvo tosiasiaassa on kuljettajan hallittavissa, esim. pakettiauto-pieni kuorma-auto."

”Viritetyt mopot, jos ajotapa muuten asiallinen.”

”Lievä kolari / ei loukkaantumisia”.

Kyselyn vastaajajoukko oli pieni, mutta seuraamusjärjestelmää aitiopaikalta tarkkailleva ryhmä. Vastauksista välittyi näkemys, että nykyinen järjestelmä on tietyistä ongelmakohdista, esim. viiveistä, huolimatta toimiva. Halu järjestelmän lieventämiseen, erityisesti ammattikuljettajien kohdalla, nousi kuitenkin sekä suoraan että epäsuorasti esille useissa kohdissa, esim. rikkomusmääriä, ajokieltoaikoja sekä varoituksen käyttöä koskevissa kysymyksissä.

Vaikka nykyistä järjestelmää pidettiin selkeänä, vastapainona nousi sen ”kaavamaisuus” ja että siinä ei riittävästi huomioida tekojen tilannesidonnaisuutta. Tässä saat-
taa olla selitys lyhyille ajokielloille ja varoitustenmenettelyn yleisyydelle. Näkökannat myötäilevät joka tapauksessa niitä kantoja, joita on esitetty virhepistejärjestelmiä puoltavissa aloitteissa mm. eduskunnassa.

Rikkomusten vakavuusarviot voidaan myös nähdä indikaattorina siitä, mihin valvonnan ja seuraamusten painopisteen tulisi vastaajien mielestä kohdistua.

2.1.3 Seuraamusjärjestelmä tilastojen valossa

Manner-Suomen poliisilaitoksissa tehtiin Trafin tilastoinnin mukaan vuosien 2008 – 2012 aikana yhteensä 343 494 ajo-oikeuspäätöstä, keskimäärin n. 69 000 päätöstä vuodessa. Näistä päätöksistä kuitenkin vain 18 % eli 61 687 liittyi tässä käsiteltyyn toistuvien liikenne rikkomusten seuraamusjärjestelmään (Ajokorttilain 65 §, 1 ja 2 momentit), keskimäärin n. 12 300 vuodessa.

Valtaosa ajo-oikeuspäätöksistä liittyi siten muihin asioihin, joista mainittakoon erityisesti ”ajo-oikeuden erityisehtojen muuttaminen” (n. 22 000 päätöstä vuodessa), ”vakava piittaamattomuus” (n. 6 500 päätöstä vuodessa), ”määräys toimittaa lääkärin- tai erikoislääkärin todistus” (n. 6000 päätöstä vuodessa), ”ajoneuvoluokan alentaminen” (n. 3000 päätöstä vuodessa), ”kulkuneuvon kuljettaminen oikeudetta” (n. 3000 päätöstä vuodessa), ”ajo-oikeuden raukeaminen” (n. 3000 päätöstä vuodessa), ”ei täytä ajokorttiluvan myöntämisen edellytyksiä” (n. 2000 päätöstä vuodessa) sekä ”ei toimittanut optikon/lääkärin/erikoislääkärin todistusta tai ei suorittanut vaadittua kuljettajantutkintoa/ajokoetta/ajonäytettä” (n. 2000 päätöstä vuodessa).

Taulukkoon 16 on koottu toistuvien liikenne rikkomusten seuraamusjärjestelmään liittyvät ajo-oikeuspäätökset vuosilta 2008 – 2012. Lisäksi taulukossa on vertailun vuoksi ajokiellot ja varoitukset, jotka on määrätty kulkuneuvon kuljettamisesta oikeudetta sekä vakavasta piittaamattomuudesta. Taulukon lukuja samoin kuin edellä esitettyjä yleislukuja tarkkailtaessa on syytä huomata, että päätösten määrä ei ole sama kuin kuljettajien määrä, koska samalle kuljettajalle on voitu tehdä useitakin päätöksiä pelkästään yhden vuoden aikana.

Taulukko 16. Ajokieltopäätökset ja varoitukset vuosina 2008 – 2012.

	2008	2009	2010	2011	2012
Päätöksen peruste:	Ajok. Varoit.	Ajok. Varoit.	Ajok. Varoit.	Ajok. Varoit.	Ajok. Varoit.
3 liik.rik./1 v. tai 4 liik.rik./2v.	5733 2739	6188 3678	7130 4813	6270 2383	5903 4470
2 liik.rik./1 v. tai 3 liik.rik./2v.	2356 625	1936 486	1807 558	2061 204	2325 22
Yhteensä:	8089 3364	8124 4164	8937 5371	8331 2587	8228 4492
Kulkuneuvon kuljettaminen oikeudetta	3028 510	2962 566	2886 664	2585 535	2566 469
Vakava piittaamattomuus	7865 -----	6907 -----	5981 -----	6401 93	5618 83
Muut varoitukset	-----	-----	223	2698	1003

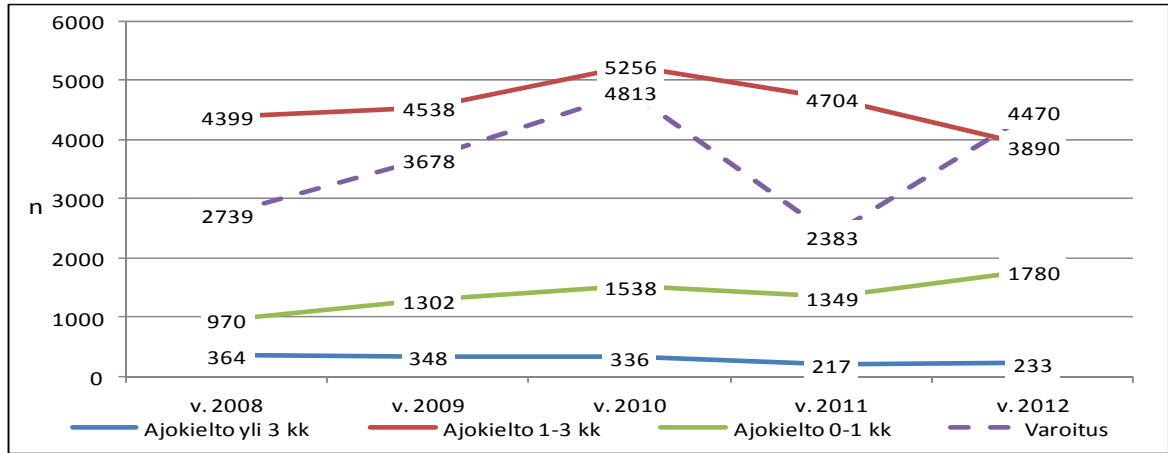
Taulukossa ja tilastoissa esiintyvä luokka ”muut varoitukset” on ongelmallinen: se sisältää päätökset, jotka lainpykälän virhekoodauksen vuoksi ei ole voitu kohdistaa oikeaan luokkaan. Käytännössä ne liittyvät johonkin taulukon neljästä rikkomusryhmästä, mutta tiedossa ei ole, mihin niistä ja millä osuudella. Luokassa näkyvä voimakas kasvu vuosina 2011 ja 2012 lienee ainakin osittain yhteydessä uusille kuljettajille annettujen varoitusten määrän voimakkaaseen laskuun samana aikana. Siinä voi myös näkyä vuodesta 2009 toteutetun poliisin alentuneen puuttumiskynnyksen vaikutus.

Tilastoluvuista nähdään, että vuosina 2008 – 2012 määrättiin Ajokorttilain 65 § 1 momentin perusteella yhteensä 31 224 ajokieltoa (keskimäärin 6245 / vuosi) ja 18 083 varoitusta (keskimäärin 3617 / vuosi). Kahden vuoden sisällä lyhytaikaisen ajo-oikeuden saamisesta (Ajokorttilaki 65 § 2 momentti) määrättyjä ajokieltoja oli vuosina 2008 – 2012 puolestaan 10 485 (keskimäärin 2097 / vuosi), ja varoituksia oli 1895 (379 / vuosi). Varoitusten määrissä on huomioitava em. todennäköinen tilastointiharha. Kaikkiaan toistuvista liikenne rikkomuksista annettiin 5 vuoden tarkastelujaksolla keskimäärin 8342 ajokieltoa / vuosi, mikä on n. 12 % ajo-oikeuspäätösten kokonaismäärästä (n. 69 000 / vuosi).

Kuten edellä jo huomautettiin, ajokieltopäätösten määrä on suurempi kuin päätösten kohteena olevien kuljettajien määrä. Tilastoinnin puuttuessa on kuitenkin mahdollista tietää, kuinka monta yksittäistä kuljettajaa ajokielto ja varoitukset koskevat. Jos kuitenkin tiedetään, että yli 18-vuotiaiden henkilöiden voimassa olevien ajokorttien määrä oli tarkastelujaksolla keskimäärin 3 471 391 / vuosi (3 540 208 vuonna 2012), voidaan Ajokorttilain 65 § perusteella annettujen ajokieltojen ja varoitusten arvioida kohdistuneen vuosittain enintään 0,2 – 0,3 %:iin ajokortillisista.

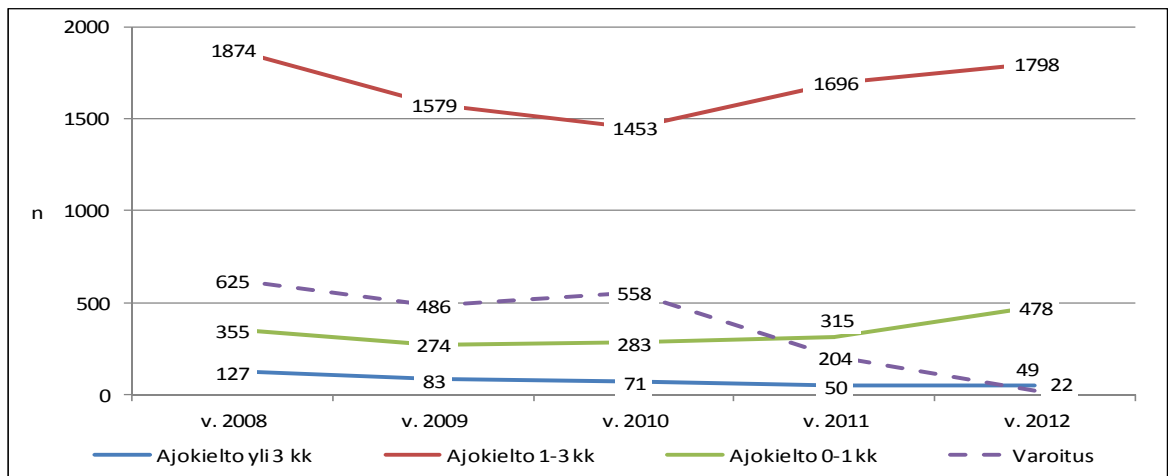
Määrätyt ajokiellot ovat tarkastelujaksolla tyypillisesti olleet kestoltaan alle 3 kuukautta. Trendi on lisäksi ollut lyhyempiin ajokieltoihin päin, ja ajallisesti muutos osuu yhteen edellä luvussa 2.1.1 esitetyn tiedon kanssa, että erityisesti suurimpien ylinopeuksien määrät ovat olleet laskussa tarkastelujaksolla. Tekojen vakavuusaste näyttää siten tulevan huomioiduksi ajokieltopäätöksissä, mikä tuli esille myös poliisikyselyssä.

Ajokorttilain 65 § 1 momentin perusteella määrättyjen ajokieltojen kohdalla (kuvio 8) näkyy, että esimerkiksi vuonna 2012 vain 4 % kaikista ajokielloista oli yli 3 kuukauden mittaisia. Vuonna 2008 oli yli 3 kuukauden ajokieltojen osuus hieman yli 6 %. Kaikkein lyhyimpien ajokieltojen määrä oli vuonna 2012 peräti 84 % korkeampi kuin vuonna 2008. Varoitusten määrä on samanaikaisesti kasvanut 63 %. Edellä mainittu tilastointivirhe huomioiden voi varoitusten määrä olla vieläkin suurempi.



Kuvio 8. Ajokorttilain 65 §:n 1 momentin (3 liikenne rikkomusta vuodessa tai 4 liikenne rikkomusta 2 vuodessa) perusteella määrätty ajokiellot ja varoitukset vuosina 2008 – 2012.

Ajokorttilain 65 § 2 momentin perusteella määrättyjen ajokieltojen kohdalla näkyy sama trendi kuin edellä (kuvio 9). Vuonna 2012 ainoastaan 2 % kaikista ajokielloista oli yli 3 kuukauden mittaisia, kun vuonna 2008 määrä oli yli 5 %.



Kuvio 9. Ajokorttilain 65 §:n 2 momentin (2 liikenne rikkomusta vuodessa tai 3 liikenne rikkomusta 2 vuodessa) perusteella määrätty ajokiellot ja varoitukset vuosina 2008 – 2012.

Ajokieltojen keston lyheneminen näkyy vielä selvemmin, jos ajallista kehitystä tarkastelee absoluuttisten päätösmäärien sijaan prosenttiosuuksina ja alueittain (taulukko 17).

Taulukko 17. Ajokorttilain 65 § 1 mom. perusteella määrättyjen ajokieltojen prosentuaalinen osuus alueittain vuosina 2008 – 2012.

	2008	2009	2010	2011	2012	Keskim. 2008 – 2012	Muutos (%) 2008 - 2012
0 – 1 kk							
Eteläinen	15,3	18,8	19,7	18,4	26,8	19,8	+ 75,2
Läntinen	17,6	22,7	22,3	21,5	28,7	22,6	+ 63,1
Itäinen	12,2	12,7	17,2	19,1	31,5	18,5	+ 158,2
Pohjoinen	24,6	33,1	31,6	33,3	47,2	34,0	+ 91,9
Ka.	17,4	21,8	22,7	23,1	33,6		+ 93,1
1 – 3 kk							
Eteläinen	80,8	75,2	73,9	77,9	68,4	75,2	– 15,3
Läntinen	73,9	72,0	73,6	74,5	67,5	72,3	– 8,7
Itäinen	80,4	82,0	79,8	79,0	66,6	78,0	– 17,2
Pohjoinen	70,2	60,3	63,9	64,1	49,6	61,6	– 29,3
Ka.	76,3	72,4	72,8	73,9	63,0		– 17,4
yli 3 kk							
Eteläinen	4,0	6,0	6,4	3,7	4,8	5,0	+ 20,0
Läntinen	8,5	5,2	4,1	3,9	3,8	5,1	– 55,3
Itäinen	7,4	5,3	2,9	1,8	1,9	3,9	– 74,3
Pohjoinen	5,2	6,5	4,4	2,6	3,2	4,4	– 38,5
Ka.	6,3	5,8	4,5	3,0	3,4		– 46,0

Taulukosta ilmenee, että Ajokorttilain 65 §:n 1 momentin perusteella (3 rikkomusta / 1 vuosi tai 4 rikkomusta / 2 vuotta) määrätyistä ajokielloista keskimäärin joka kolmas (33,6 %) oli vuonna 2012 korkeintaan 1 kuukauden ja vain joka kolmaskymmenes (3,4 %) yli 3 kuukauden mittainen. Vuonna 2008 ajokielloista 17,4 % oli alle 1 kuukauden mittaisia ja 6,3 % yli 3 kuukautta. Lievempien ajokieltojen osuus on kasvanut koko maassa, mutta erityisen voimakkaasti itäisten ja pohjoisten poliisilaitosten alueilla. Pohjoisen Suomen poliisilaitosten ajokielloista joka neljännes oli korkeintaan 1 kk mittaisia vuonna 2008, mutta vuonna 2012 jo lähes puolet (47,2 %). Yleisestä trendistä poiketen on yli 3 kuukauden ajokieltojen osuus kasvanut eteläisen Suomen poliisilaitosten alueella. Osuus on kuitenkin koko tarkastelujakson ajan ollut 4 – 6 % välillä.

Ajokorttilain 65 § 2 momentin (2 rikkomusta / 1 vuosi tai 3 rikkomusta / 2 vuotta) perusteella määrättyjen ajokieltojen kohdalla näkyy sama trendi (taulukko 18). Lievempien ajokieltojen osuus on kasvanut voimakkaasti koko maassa, erityisesti itäisten ja pohjoisten poliisilaitosten alueilla. Valtakunnallisesti keskimäärin joka neljäs (24,4 %) ajokielto oli vuonna 2012 korkeintaan 1 kuukauden mittainen ja n. joka viideskymmenes (1,8 %) yli 3 kuukauden mittainen. Yli 3 kk kestävien ajokieltojen osuus on viimeisen kahden vuoden aikana ollut huomattavan alhainen.

Taulukko 18. Ajokorttilain 65 § 2 mom. perusteella määrättyjen ajokieltojen prosentuaalinen osuus alueittain vuosina 2008 – 2012.

	2008	2009	2010	2011	2012	Keskim. 2008 – 2012	Muutos (%) 2008 - 2012
0 – 1 kk							
Eteläinen	14,4	10,4	12,4	11,7	18,1	13,4	+ 25,7
Läntinen	14,0	15,9	15,8	15,4	19,0	16,0	+ 35,7
Itäinen	11,7	13,3	9,0	12,7	20,6	13,5	+ 76,1
Pohjoinen	24,9	24,6	34,7	28,0	39,9	30,4	+ 60,2
Ka.	16,3	16,1	18,0	17,0	24,4		+ 49,7
1 – 3 kk							
Eteläinen	82,7	86,1	84,9	85,5	79,9	83,8	– 3,4
Läntinen	78,3	79,1	79,2	82,2	78,4	79,4	+ 0,1
Itäinen	83,5	82,5	87,3	84,6	78,9	83,4	– 5,5
Pohjoinen	70,1	70,8	61,4	71,2	58,1	66,3	– 17,1
Ka.	78,7	79,6	78,2	80,9	73,8		– 6,2
yli 3 kk							
Eteläinen	2,9	3,5	2,6	2,8	2,1	2,8	– 27,6
Läntinen	7,7	5,0	5,0	2,5	2,6	4,6	– 66,2
Itäinen	4,8	4,2	3,6	2,6	0,4	3,1	– 91,7
Pohjoinen	5,0	4,7	4,0	0,8	2,0	3,3	– 60,0
Ka.	5,1	4,4	3,8	2,2	1,8		– 64,7

Vertailun vuoksi mainittakoon, että myös rattijuopumuksesta määrättävät ajokiellot ovat verraten lyhyitä (taulukko 19). Tuomioistuimet käyttävät käytännössä 5 vuoden maksimipituudesta vain ensimmäistä puolikasta (Löytty, 2013).

Taulukko 19. Ajokieltojen pituudet vuonna 2010 (Löytty, 2013).

	alle 3 kk	3 – 6 kk	6 – 12 kk	yli 1 vuosi
Rattijuopumus	14 %	40 %	29 %	18 %
Törkeä rattijuopumus	13 %		46 %	41 %

Muualla Euroopassa rattijuopumuksesta määrättävät ajokiellot ovat tuntuvasti pidempiä (Löytty, 2013), myös Pohjoismaissa. Esimerkiksi Norjassa, jos promillemäärä ylittää 0.41 ‰, on seurauksena vähintään 6 kk ja enintään 5 vuoden ajokielto. Jos promillemäärä on yli 1.11 ‰, määrätään vähintään 2 vuoden ajokielto. Ajokielto on promillemäärästä riippumatta 2 – 5 vuotta mikäli rattijuopumukseen liittyy liikenneonnettomuus, pidempi ajomatka, ajo varastetulla ajoneuvolla tms. raskauttavia seikkoja, ja 3 – 5 vuotta jos liikenneonnettomuus on vakava. Ajo-oikeus peruutetaan pysyvästi jos liikenneonnettomuus johtaa kuolemaan. Ajo-oikeuden menetys on niin ikään pysyvä, jos kuljettaja syyllistyy kahdesti 5 vuoden sisällä rattijuopumukseen, riippumatta promillemäärästä. Jos ajokiellon pituus on vähintään 6 kuukautta, on kuljettajan suoritettava kuljettajantutkinto kokonaisuudessaan uudelleen.

Tanskassa ajokielto määrätään ehdollisena, jos kyseessä on ensimmäinen rattijuopumus eikä promillemäärä ylitä 1.20 ‰. Toisella kerralla ajokielto on 3 vuotta ja kolmannella 5 vuotta. Jos promillemäärä on yli 1.20 ‰, tuomitaan ensikertalainen 3 vuoden, toisella kertaa 5 vuoden ja kolmannella kerralla 10 vuoden ajokieltoon.

3 Eurooppalaiset virhepistejärjestelmät

Saksa (Länsi-Saksa) otti ensimmäisenä maana Euroopassa käyttöön virhepistejärjestelmään perustuvan liikenne rikkomusten seurannan vuonna 1974. Iso-Britannia seu-

rasi vuonna 1988 ja Ranska 1992. Virhepistejärjestelmä on kuitenkin yleistynyt varsinaisesti vasta 2000-luvulla niin, että virhepistejärjestelmä on tällä hetkellä käytössä 17 EU-maassa sekä Norjassa ja Islannissa.

Seuraavassa on kuvattu Euroopan maissa sovellettavien virhepistejärjestelmien keskeisiä rakenteellisia piirteitä, kuten myös järjestelmien vaikutuksia. Kattavampi ja yksityiskohtaisempi selvitys nimenomaan Euroopan unionin jäsenmaissa sovellettavista virhepistejärjestelmistä löytyy BestPoint-projektin raporteista (Klipp et al., 2011; Goldenbeld, van Schagen & Vlakveld, 2012; van Schagen & Machata, 2012). BestPoint oli EU:n komission alullepanema projekti, jonka tavoitteena oli luoda suuntaviivoja Euroopan maiden liikenne rikkomusten seuraamusjärjestelmien harmonisoinnille.

Lainsäädäntö ja sen terminologia vaihtelee maittain. Koska tässä katsauksessa käsitellään yhtäaikaaisesti useita maita, on eräitä käsitteitä selkeyden nimissä yksinkertaistettu. Esimerkiksi sana ”rikkomus” kuvaa aste-eroista riippumatta kakkia niitä tekoja, jotka huomioidaan kulloinkin kyseessä olevassa järjestelmässä ja maassa.

3.1 Lähtökohdat

Vaikka virhepistejärjestelmissä on suuriakin eroja eri maiden välillä, on peruslogiikka kaikkialla sama:

- Tietty liikenne rikkomukset on pisteytetty niiden kansallisesti arvioidun vakavuusasteen mukaan.
- Mikäli kuljettaja syyllistyy kyseiseen rikkomukseen, hänelle määrätään vastaava määrä pisteitä.
- Pisteet eivät korvaa rikkomuksesta seuraavaa välitöntä rangaistusta, yleensä sakkoa, vaan pisteet kertyvät sen lisäksi.
- Tiettyä ajanjaksona kertyneet pisteet lasketaan yhteen, ja jos tietty, kansallisesti määriteltä, pistemäärä täyttyy, on seurauksena yleensä ajokielto.
- Ennen ajokieltoa on yleensä lievempiä seuraamuksia, esim. varoituksia, siinä vaiheessa, kun pistetili ei ole vielä täyttynyt.
- Ajokiellon jälkeen kuljettajan aikaisemmat pisteet yleensä nollataan. Joissakin tapauksissa pisteet säilyvät ikuisesti. Useissa maissa ajo-oikeus palautuu vasta, kun kuljettaja on suorittanut ajokokeen. Ehtona voi myös olla erityisen koulutuksen suorittaminen, psykologinen arviointi tai kuljettajatutkinto.

Kuljettajan ”pistetili” on useimmissa maissa lähtökohtaisesti tyhjä ja kasvaa rikkomusten myötä. Viidessä maassa (Ranska, Italia, Luxemburg, Espanja ja Bulgaria) pisteytys on kuitenkin toteutettu käänteisesti niin, että kuljettajalla on lähtökohtaisesti tietty määrä pisteitä, joita hän rikkomusten myötä menettää.

Pistejärjestelmällä pyritään kaikissa maissa liikenneturvallisuuden parantamiseen. Tämä tapahtuu kolmiportaisen prosessin kautta:

1. Rikkomuksia *ehkäistään ennalta* pelotevaikutuksen kautta. Kuljettajien oletetaan ajo-oikeuden menettämisen pelossa tarkkailevan käyttäytymistään liikenteessä, erityisesti saatuaan pisteitä.

2. Jos ennalta ehkäisy epäonnistuu ja kuljettaja syyllistyy uudelleen rikkomukseen, on seurauksena ajokielto. Ajokielto vaikuttaa *selektiivisesti* poimimalla pahimmat rikolliset (uusijat) liikenteestä, parhaimmillaan jo ennen kuin he joutuvat onnettomuuteen.
3. Useissa maissa on ajo-oikeuden palauttamisen ehtona *koulutus* tai peräti uusi kuljettajantutkinto, minkä toivotaan parantavan kuljettajan toimintaedellytyksiä jatkossa.

3.2 Kohderyhmät

Maltalla virhepistejärjestelmä kohdistuu vain uusiin kuljettajiin, muutta muissa maissa kaikkiin kuljettajaryhmiin. Samoin kohdistuu virhepistejärjestelmä useimmissa maissa pelkästään ajo-oikeuden haltijoihin, poikkeuksena ainoastaan Tsekki, Iso-Britannia ja Irlanti. Näissä maissa myös ajokortittomalle henkilölle voidaan määrätä pisteitä. Useimmissa maissa on myös luotu mekanismeja, joilla pyritään huomioimaan erityisesti uusien kuljettajien, ammattikuljettajien erityispiirteitä.

Uudet kuljettajat

Uudet kuljettajat on useimmissa virhepistejärjestelmän maissa määritelty tiukemman valvonnan alaisiksi, yleensä niin, että heille sallitaan väliaikaisen ajo-oikeuden ajan (jonka pituus vaihtelee maittain) alhaisempi sallittu pistemäärä ennen ajokieltoa (taulukko 20). Mikäli vertailukohtana käytetään saman pistemäärän tuovia rikkomuksia, tarkoittaa se käytännössä, että seuraamus tulee nopeammin kuin kokeneilla kuljettajilla, usein heti ensimmäisen tai viimeistään toisen rikkomuksen jälkeen. Puolassa uusien kuljettajien pisteraja on 83 % kokeneiden kuljettajien rajasta (20/24), Bulgariassa 69 % (27/39), Espanjassa 67 % (8/12) ja Latviassa 62 % (10/16). Ranskassa ja Iso-Britanniassa uusi kuljettaja menettää ajo-oikeutensa puolta pienemmällä pistemäärällä kuin kokenut kuljettaja (6/12).

Uusien kuljettajien tiukempi kohtelu on myös voitu toteuttaa niin, että sallittu pistemäärä on sama, mutta pisteitä annetaan enemmän kuin kokeneille kuljettajille samasta rikkomuksesta. Näin menetellään Norjassa, Italiassa ja Kreikassa. Eräissä maissa on myös tiukempia sääntöjä ajo-oikeuden takaisin saamiseksi ajokiellon jälkeen. Esimerkiksi Iso-Britanniassa täytyy kuljettajantutkinto uusia ajokiellon jälkeen. Ranskassa uusille kuljettajille on pakollinen koulutus, kun se kokeneille kuljettajille on vapaaehtoista.

Rankaisevien järjestelmien rinnalla on myös palkitsemiseen pyrkiviä järjestelmiä. Italiassa uusi kuljettaja (3 vuoden väliaikainen ajo-oikeus), joka ei syyllisty liikenne-rikkomuksiin, saa 1 bonuspisteen vuodessa.

Taulukko 20. Uusien kuljettajien ja ammattikuljettajien erityissäännökset.

	Pistemäärä ennen ajokieltoa	Uusia kuljettajia koskevat tärkeimmät eroavuudet	Ammattikuljettajia koskevat tärkeimmät eroavuudet
Bulgaria	39	-pistemäärä 27	--
Espanja	12	-pistemäärä 8	- lyhyempi ajokielto - 15 p ajokiellon raja (uusijoille 8) - koulutus ajokiellon jälkeen
Irlanti	12	--	--
Islanti	12	-pistemäärä 4 -koulutus + ajokoe	- sakko korotettuna
Iso-Britannia	12	-pistemäärä 6 -kuljettajantutkinto	--
Italia	20	-pisteet 2-kertaisena -bonus piste, jos ei rikkomuksia	- eri pistetili ammattikuljettajana ja yksityiskuljettajana - koulutuksesta bonus pisteitä
Kreikka	25, tai sama teko kahdesti	-3 p enemmän / teko - pisteet 2-kertaisena	- lyhyempi tarkkailujakso
Kypros	12	--	--
Latvia	16	-pistemäärä 10 -pitempi ajokieltoaika -alhaisempi ⁰ / ₁₀₀	--
Luxemburg	12	--	--
Malta **	--	-pistemäärä 12	--
Norja	8	-pisteet 2-kertaisena	--
Puola	24	-pistemäärä 20	--
Ranska	12	-pistemäärä 6 -pakollinen koulutus	--
Romania	15	-alhaisempi nop.rajoitus	--
Saksa	18	--	--
Slovenia	18	-pistemäärä 7	--
Tseki	12	--	--
Unkari	18	--	--

** Järjestelmä koskee vain uusia kuljettajia.

BestPoint-projektin yhteydessä havaittiin, että uusien kuljettajien erityiskohtelu ei yleisesti ottaen ole tuonut erityistä hyötyä. Siitä huolimatta suositeltiin, että uusien, lähinnä nuorten kuljettajien kohdalla noudatettaisiin tiukempia ehtoja jatkossakin. Samalla huomautetaan, että rikkomuskierteen syntymistä tulee ehkäistä ennalta varhaisella puuttumisella, esim. varoitusten kautta.

Ammattikuljettajat

Ammattikuljettajalla tarkoitetaan tässä henkilöä, jolle ajaminen on ammatti. Tällainen on tyypillisesti kuorma-autoa, linja-autoa, jakeluautoa tai taksia ammatikseen ajava henkilö. Tyypillinen kriteeri on, että kyseessä on työ, jossa kuljetetaan tavaroita tai henkilöitä. Pelkkä ajokorttiluokka, esim. C- tai D-kortti, ei siten tee henkilöstä ammattikuljettajaa. Eikä kohteesta toiseen autolla kulkevaa, kenties pitkiäkin matkoja päivittäin ajavaa myyntimiestä katsota ammattikuljettajaksi.

Ammattikuljettajia koskevat pisterajat ja muut vaatimukset ovat useimmissa maissa samat kuin muillekin kuljettajille (taulukko 20 edellä). Vain Espanjassa, Italiassa, Kreikassa ja Islannissa sovelletaan ammattikuljettajiin eri säädöksiä. Useissa maissa

on virhepistejärjestelmän piiriin luettavien rikkomusten luettelossa yleensä myös erityisiä, ammattikuljettajia koskevia rikkomuksia.

Esimerkiksi Kreikassa tarkkailujakso on vuoden lyhyempi ammattikuljettajille (2 vuotta), mutta pisteraja sama kuin muilla. Espanjassa ammattikuljettajilla on enemmän lähtöpisteitä, jolloin pieniä rikkomuksia ikään kuin ”sallitaan” enemmän ennen ajokieltoa. Samalla noudatetaan kuitenkin alhaisempia promillerajoja. Ammattikuljettajien ajokieltoaika on myös lyhyempi, mutta ajokiellon jälkeen on osallistuttava koulutukseen ja uusia lähtöpisteitä on vain 8 aikaisemman 15 sijaan.

Italiassa puolestaan ammattikuljettajilla on kaksi eri pistetiliä, mikä tarkoittaa, että ammattikuljettajan ominaisuudessa tehdyt rikkomukset pidetään erillään yksityiskuljettajana tehdyistä rikkomuksista. Käytännössä tämä tarkoittaa, että ammattikuljettajille sallitaan kaksinkertainen pistemäärä. Koulutukseen osallistumisesta annetaan Italiassa lisäksi 9 lisäpistettä, kun muille kuljettajille se tuottaa 6 lisäpistettä.

Kysymys ammattikuljettajien kohtelusta havaittiin BestPoint-projektin yhteydessä ongelmalliseksi. Projektin suositus oli, että ammattikuljettajien kohdalla tulisi noudattaa samoja periaatteita kuin muidenkin kuljettajien kohdalla. Samoin suositeltiin, että pisteisiin johtavien rikkomusten joukossa on erityisesti ammattikuljettajia koskevia rikkomuksia. Erityisesti mainittiin lepoaika-rikkomukset, ajopiirturin manipulointi, ajoneuvon viat sekä kuorman sidonta. Samalla huomioitiin kuitenkin ammattikuljettajien erityisongelmat, ja erityisesti riippuvuus työnantajista. Suosituksena oli Euroopan parlamentin ja Neuvoston antaman tieliikenteen sosiaalilainsäädäntöä koskevan direktiivin 2006/22/EY noudattamisen valvonta. Direktiivissä määritellään työnantajan vastuu työ- ja lepoaika-rikkomuksissa.

Rattijuopumus

Alkoholin tai huumausaineiden käyttö on huomioitu 13 maan virhepistejärjestelmässä. Muissa maissa molempiin rikkomuksiin sovelletaan erillisiä säännöksiä kuten välitöntä ajokieltoa. Sallitut promillerajat (veren alkoholipitoisuus) vaihtelee maittain ja useissa maissa on lisäksi alhaisempi promilleraja ammattikuljettajille ja uusille kuljettajille (taulukko 21).

Taulukko 21. Promillerajat (veren alkoholipitoisuus) virhepistemaissa ja eräissä muissa maissa.

	Yleinen	Ammattikuljettajat	Uudet kuljettajat
Espanja	0.5	0.3	0.3
Irlanti	0.5	0.2	0.2
Luxemburg	0.5	0.1	0.1
Kreikka	0.5	0.2	0.2
Italia	0.5	0.0	0.0
Saksa	0.5	0.0	0.0
Ranska	0.5	0.5 (0.2 **)	0.5
Latvia	0.5	0.5	0.2
Slovenia	0.2	0.0	0.0
Malta	0.8	0.8	0.8
Iso-Britannia	0.8	0.8	0.8
Bulgaria	0.5	0.5	0.5
Islanti	0.5	0.5	0.5
Kypros	0.5	0.5 (0.2 *)	0.5 (0.2 *)
Puola	0.2	0.2	0.2
Norja	0.2	0.2	0.2
Romania	0.0	0.0	0.0
Tsekki	0.0	0.0	0.0
Unkari	0.0	0.0	0.0
Hollanti	0.5	0.2	0.2
Itävalta	0.5	0.1	0.1
Tanska	0.5	0.5	0.5
Suomi	0.5	0.5	0.5
Sveitsi	0.5	0.5	0.5
Ruotsi	0.2	0.2	0.2

* suunnitteilla ** linja-autonkulj. (yleisestä promillerajasta poikkeava raja varjostettu)

Alkoholin tai huumeiden käyttö tulisi BestPoint-suosituksen mukaan lukea vakaviin, korkean pistemäärän rikkomuksiin. Alkoholi- tai huumeriippuvuuden ollessa kyseessä, tulisi seurauksena olla välitön ajokiello, yhdistettynä hoitoon. Uuden ajo-oikeuden edellytyksenä tulisi olla alkoluokko.

Muita kohderyhmiä

Virhepistejärjestelmä koskee polkupyöräilijöitä ainoastaan Kyproksella, Saksassa ja Puolassa. Kyproksella polkupyöräilijälle annetaan pisteitä, jos hän ajaa alkoholin vaikutuksen alaisena. Puolassa polkupyöräilijä saa pisteitä samoista rikkomuksista kuin moottoriajoneuvon kuljettajakin, mutta vain mikäli hänellä on ajokortti. Saksassakin pyöräilijälle määrätään pisteitä vain, mikäli hänellä on ajokortti. Rikkomuksiksi lasketaan Saksassa ajaminen alkoholin vaikutuksen alaisena, liikenteen vaarantaminen sekä ajaminen päin punaista liikennevaloa. Saksassa voidaan myös jalankulkijalle määrätä pisteitä, mutta vain vakavasta liikenteen vaarantamisesta ja vain jos hänellä on ajokortti.

BestPoint-projektissa todettiin, että myös polkupyöräilijät ja jalankulkijat tulisi huomioida virhepistejärjestelmässä. Ongelmat nähtiin lähinnä hallinnollisina. Projektissa ilmeni, että muita tienkäyttäjryhmiä kuin moottoriajoneuvon kuljettajia koskevia pistesääntöjä pannaan täytäntöön hyvin harvoin.

3.3 Rikkomukset ja pisteytys

Ainoastaan Puolassa on kaikki tieliikennelaissa määritelty rikkomukset pisteytetty. Kaikissa muissa maissa on tietyt, yleensä vakavat rikkomukset jätetty pisteyttämättä, ja yleensä niistä määrätään ajokielto välittömästi. Useissa maissa luetaan törkeät ylinopeudet sekä alkoholin käyttö tähän ryhmään.

Rajojen määritelmä vaihtelee suuresti maiden välillä. Pisteytyksen peruskysymyksiä onkin, mitkä rikkomukset pitäisi huomioida, kuinka monta pistettä niistä tulisi määrätä, miten menetellä, jos kuljettaja tekee useita rikkomuksia yhdellä kertaa sekä kuinka kauan kuljettajan pisteet pysyvät voimassa.

Pisteytys

Pisteytys on toteutettu kahdella eri tavalla. Yleisin pisteytysmalli (14 maata) on, että kuljettajalla on lähtökohtaisesti 0 pistettä, jolloin pistetili kasvaa rikkomusten myötä, kunnes tietty määrä täyttyy. Viidessä maassa (Ranska, Italia, Luxemburg, Espanja ja Bulgaria) pisteytys on kuitenkin toteutettu käänteisesti niin, että kuljettajalla on lähtökohtaisesti tietty määrä pisteitä, joita hän rikkomusten myötä menettää. Käänteisen menettelyn taustalla on taloustieteestä peräisin oleva ns. ”päätosteoria” (Kahneman & Tversky, 1979), jonka mukaan ihmisen taipumus välttää tappioita on voimakkaampi kuin hänen halunsa saavuttaa voittoja. Teorian avulla on pyritty selittämään mm. sijoittajien käyttäytymistä osakemarkkinoilla.

Virhepistejärjestelmään sovellettuna päätosteoria tarkoittaa, että pisteiden menettäminen tuntuu kuljettajasta pahemmalla kuin pistetilin kasvattaminen. Näin ollen havainnon, että ”pistetililtä meni kolme pistettä” pitäisi motivoida lisämenetyksen pelossa ajamaan rauhallisemmin kuin havainto, että ”pistetilille tuli kolme pistettä”. Teoria on kiistelty, ja voidaankin kysyä, eikö ajo-oikeuden menettämisen mahdollisuus toimisi samaan suuntaan, vaikka se uhkaisi pistetilin kasvamisen tuloksena? BestPoint-projektin yhteydessä ei voitukaan osoittaa, että käänteisellä pistelaskulla saavutettaisiin erityistä hyötyä. Tärkeämpää kuin se, lisätäänkö vai vähennetäänkö pisteitä, on että kuljettajat ymmärtävät, kuinka järjestelmä toimii ja että he ovat tietoisia pistetilanteestaan.

Pisteiden määrittelyyn on karkeasti ottaen kaksi lähestymistapaa:

1. Eri rikkomustyypeille on määrätty kiinteä pistemäärä, eikä rikkomustyyppien sisällä ole hienojakoisempaa alaluokitusta.
2. Useimmat, erityisesti lievemmat, rikkomukset on pisteytetty kiinteällä pistemäärällä 1-periaatteen mukaan, mutta vakavammat rikkomukset on jaettu alaluokkiin ja pisteytetty hienojakoisemman asteikon mukaan.

Lähestymistapa 2 on tyypillisin, ja alaluokkiin on tavallisimmin määritelty erityisesti alkoholi- ja ylinopeusrikkomukset. Esimerkiksi Bulgariassa määrätään varsinaisen ajo-oikeuden haltijalle 2 – 16 pistettä ylinopeusrikkomuksesta (ajokieltoraja 39 p), Espanjassa 2 – 6 (ajokieltoraja 12 p) ja Saksassa 1 – 4 (ajokieltoraja 18 p). Maltaan

järjestelmään kuuluu puolestaan yhteensä 30 rikkomusta, joista 3 on kiinteästi pisteytettyjä ja muut on pisteytetty asteikolla 3 – 11 (ajokieltoraja 12 p).

Unkarissa noudatetaan lähestymistapaa 1 niin, että lievemmillä rikkomustyypeille on määritelty kullekin kiinteä 1, 3 tai 8 pistettä, ja vakavammille rikkomustyypeille 10 tai 12 pistettä (ajokieltoraja 18 p). Myöskään Irlannissa ei noudateta alaluokitusta. Siten esimerkiksi ylinopeusrikkomus tuo ylityksen määrästä riippumatta aina 4 pistettä (ajokieltoraja 12 p).

Käytännössä maiden välillä on suuriakin eroja vakavuusasteen määrittelyssä. Suurimmat erot eivät niinkään ole siinä, mitkä rikkomukset koetaan vakaviksi, vaan siinä, kuinka monta pistettä niistä määrätään. Esimerkiksi kuolemantuottamuksesta määrätään Ranskassa 6 pistettä (ajokiellon raja 12 p), Tsekissä 7 pistettä (ajokiellon raja 12 p) ja Iso-Britanniassa 3 – 11 pistettä (ajokiellon raja 12 p).

Eräissä tapauksissa painotetaan tekoja, jotka eivät välittömästi aiheuta vaaraa tai edes liity liikenneturvallisuuteen. Esimerkiksi Romaniassa (ajokiellon raja 18 p) määrätään rekisterikilven väärästä sijoittelusta 6 pistettä, mutta 31 – 40 km ylinopeudesta vain 4 pistettä. Maltalla (ajokiellon raja 12 p) määrätään autoradion soittamisesta liian kovaa 3 – 6 pistettä, mutta kiellettyyn ajosuuntaan ajamisesta vain 3 pistettä. Bulgariassa (ajokiellon raja -39 pistettä) vähennetään 6 pistettä, jos kuljettajalla ei ole ajokorttia mukanaan ajaessaan, mutta väärästä ohituksesta vähennetään vain 4 pistettä. Tosin Bulgariassa määrätään aina ylimääräinen 4 pisteen vähennys, mikäli teko johtaa onnettomuuteen.

Lisäksi on huomattava, että useissa maissa kuljettajan pisteet vahvistetaan viime kädessä oikeudessa. Näin menetellään esim. Kyproksella, Tsekissä, Iso-Britanniassa, Irlannissa, Italiassa ja Ranskassa.

Tilanteet, joissa kuljettaja tekee useita rikkomuksia samalla kertaa, esim. ylinopeus alkoholin vaikutuksen alaisena, on ratkaistu pääasiassa kolmella tavalla (kaikista maista ei ole tietoa):

1. Ainoastaan korkein pistemäärä huomioidaan (Tsekki, Saksa, Irlanti, Latvia ja Iso-Britannia)
2. Pisteet lasketaan yhteen (Kypros, Kreikka, Puola, Romania, Norja, Islanti)
3. Pisteet lasketaan yhteen, mutta tiettyä enimmäismäärää ei ylitetä (Ranska, Unkari, Italia, Luxemburg ja Espanja).

Vaihtoehdossa 3 joko lisätään vakavampaan rikkomukseen tietty laskennallinen lisä, tai useille yhtäaikaistulle rikkomuksille on määritelty oma pistemäärä. Näin menetellään esim. Espanjassa, jossa määrätään useista saman päivän aikana tehdyistä rikkomuksista yhteensä enintään 8 pistettä. Italiassa voidaan määrätä enintään 15 pistettä.

Rikkomukset

Pisteisiin vaikuttavien rikkomusten määrä vaihtelee huomattavasti eri maiden välillä. Norjassa huomioidaan 8 eri rikkomustyyppiä, Islannissa 45, Iso-Britanniassa 102 ja Saksassa peräti 1 296. Vain ylinopeusrikkomukset on huomioitu tavalla tai toisella kaikissa maissa. Muita yleisesti huomioituja rikkomuksia ovat punaisia päin ajaminen tai muu pysähtymättä jättäminen (17 maata), väistämissäntöjen huomiotta jät-

täminen (17 maata) sekä liikennepako tai muu onnettomuuden jälkeinen rikkomus (16 maata).

Taulukossa 22 on koottuna virhepistejärjestelmissä huomioitua yleisimmät rikkomukset ja niitä järjestelmässään huomioivien maiden määrät. Joukossa on rikkomuksia, joihin liittyy suuri välitön onnettomuuden riski (esim. ylinopeus tai väistämisvelvollisuuden laiminlyönti), mutta myös alhaisen välittömän riskin rikkomuksia (esim. asiakirja- tai pysäköintirikkomukset). Täydellisempi luettelo eri maissa huomioitavista rikkomuksista, lukuun ottamatta Islantia ja Norjaa, löytyy BestPoint-projektin raportista.

Taulukko 22. Rikkomukset, jotka on huomioitu vähintään kahdessa maassa.

Ylinopeus	19 (100 %)	Suojatie	9 (47 %)
Pysähtymisvelvollisuuden laiminlyönti, punainen liikennevalo	17 (89 %)	Muu sääntörikkomus (estäminen, VAK-rikkomus, paljastinlaite jne.)	9 (47 %)
Väistämisvelvollisuus (ei suojatie)	17 (89 %)	Etäisyys edellä ajavaan	9 (47 %)
Liikennepako, muu onnettomuuden jälkeinen rikkomus	16 (84 %)	Kypärän käytön laiminlyönti (mp, mopo)	8 (42 %)
Kaistanvaihto, liikenteenjakaja	15 (79 %)	Tasoristeysrikkomus	8 (42 %)
Turvavyön käyttö	14 (74 %)	Ajaminen väärään suuntaan	8 (42 %)
Ohitusrikkomus	14 (74 %)	Pysäköinti	7 (37 %)
Ajokorttirikkomus	12 (63 %)	Kuorman sidonta	7 (37 %)
Ajoneuvon tekninen kunto	12 (63 %)	Ajoneuvon valojen käyttö	7 (37 %)
Matkapuhelimen käyttö	12 (63 %)	Lasten turvavarusteet	5 (26 %)
Liikenteen vaarantaminen, kilpailu	12 (63 %)	Matkustajien vaarantaminen (muu kuin turvavyö), liikaa matkustajia	5 (26 %)
Alkoholi, huumausaineet	13 (68 %)	Asiakirjarikkomus (muu kuin ajokortti)	4 (21 %)
Onnettomuuden aiheuttaminen	10 (53 %)	Lepoaikarikkomus	2 (11 %)
Ajoneuvon rekisteri, vakuutus, katsastus	10 (53 %)		

3.4 Valvonta

Yksi BestPoint-projektin keskeisistä päätelmistä oli, että virhepistejärjestelmien teho perustuu ensisijaisesti uskottavaan valvontaan. Sama toteamus pätee luonnollisesti kaikkiin järjestelmiin, joilla pyritään vaikuttamaan käyttäytymiseen ohjaavasti, myös Suomen seuraamusjärjestelmään.

Kiinni jääminen vaikuttaa subjektiiviseen mielikuvaan joutua kiinni uudestaan, millä todennäköisesti on ajonopeuksia hillitsevä vaikutus. Edellytyksenä on tietenkin, että sanktiot kiinnijäämisestä ovat riittävän tuntuja. Mielikuvaa kiinnijäämisriskistä luodaan myös sillä, että valvonnasta tiedotetaan.

Valvontaa on Euroopan maissa perinteisesti suoritettu joko fyysisenä poliisivalvontana tien päällä tai automaattivalvontana. Valvonnan kohteena on kaikissa maissa erityisesti ajonopeus-, päihde- ja turvavyörikkomukset. Nämä ovat samalla ne rikkomukset, jotka on todettu kaikkein eniten olevan yhteydessä liikenneonnettomuuksiin (ETSC, 2011).

Eri maissa on toisistaan hieman poikkeavia tapoja tilastoida liikennevalvontaa. European Transport Safety Council (ETSC) on kuitenkin säännöllisesti kerännyt tilastotietoa jäsenmaistaan ja pyrkinyt saattamaan ne vertailukelpoisiksi. Vaikka kaikista maista ei ole tietoja saatavilla, ilmenee taulukoista 23 ja 24 kuitenkin, että eri mai-

den välillä on suuria eroja valvonnan määrässä, jos mittareina ovat ylinopeussakot, sakot turvavyön käytön laiminlyönnistä sekä puhallutusten määrät (ETSC, 2012). Taulukoissa on lisäksi esitetty myös Suomen, Itävallan, Tanskan, Hollannin ja Ruotsin vastaavat luvut.

Taulukko 23. Ylinopeudesta ja turvavyön käytön laiminlyönnistä annettujen sakkojen määrät / 1000 asukasta eräissä maissa (tienvarsivalvonta ja kameravalvonta) vuosina 2008 – 2011.

	Ylinopeus				Turvavyön käyttö			
	2008	2009	2010	2011	2008	2009	2010	2011
Ranska	156	158	161		6	6	4	
Kypros	137	90	107	118	30	22	26	26
Malta			103	80				
Irlanti	40	39	35	59	7	4	4	4
Unkari	23	35	66	54	13			
Romania	51	46	44	50	23	27	27	26
Slovenia	72	79	59	49	40	37	31	26
Latvia	49	50	45	44	12	15	16	16
Espanja	44	49	46	42	5	5	3	
Norja	48	44	44	41	6	7	6	5
Puola	34	38	35	40	8	10	10	10
Kreikka	31	29	23	21	8	7	4	3
Italia	20	16	15	16	3	3	2	2
Luxemburg	42	44				7	6	6
Tsekki	17	19						
Iso-Britannia	20	18			4	3		
Itävalta	457	495	497	587	19	17	16	17
Hollanti	558	552	501	445	12	14	11	6
Suomi	52	64	61	62	5	5	5	5
Tanska	45	47	50	51	7	8	8	7
Ruotsi	23	24	24	22	4	4	4	4

Taulukko 24. Puhallutuksia / 1000 asukasta sekä niiden kuljettajien määrä (%), joilla promillemäärä ylitti rattijuopumuksen rajan vuosina 2008 - 2010.

	2008		2009		2010	
	Puh.	%	Puh.	%	Puh.	%
Norja	336	0,3	333	0,3	367	0,2
Kypros	182	5,9	196	6,2	217	5,3
Slovenia	202	5,8	212	4,7	198	4,7
Ranska	189	3,3	181	3,3	173	3,4
Kreikka	135	3,1	147	2,8	161	2,1
Irlanti	128	3,2	119	2,6	126	1,9
Unkari	130	3,1	127	3,3	120	3,6
Espanja	112	1,8	128	1,8	114	1,8
Puola	47	9,5	60	7,5	88	4,9
Italia	23	3,4	27	2,9	27	2,5
Iso-Britannia	13	12,9	15	11,6		
Suomi	385	1,7	421	1,0	429	0,9
Ruotsi	256	0,8	293	0,7	287	0,6
Itävalta	87	5,8	102	4,8	122	3,7
Tanska	36	5,7				

Kärkimaat ovat panostaneet voimakkaasti automaattiseen nopeusvalvontaan. Itävallassa oli vuonna 2010 n. 1 kamera / 7 800 asukasta kohti ja Hollannissa 1 kamera / 12 000 asukasta (Goldenbeld, 2011).

Kameravalvontaan liittyy keskeisesti kysymys siitä, kuinka kuljettaja saadaan vastuuseen teostaan. Kaikissa maissa kuljettajalla on ensisijainen vastuu rikkomuksista ja niistä annettavista pisteistä. Ajoneuvon haltija voidaan eräissä maissa kuitenkin asettaa vastuuseen silloin, kun kuljettajaa ei voida tunnistaa (taulukko 25). Neljässä maassa ajoneuvon haltija on vastuussa liikennesakoista, vaikka hänelle ei merkitäkään pisteitä. Ellei ajoneuvon haltija nimeä kuljettajaa, hänelle itselleen merkitään pisteitä Tsekissä, Unkarissa, Maltalla, Espanjassa, Irlannissa ja Iso-Britanniassa.

Taulukko 25. Ajoneuvon haltijan vastuu rikkomuksesta.

Ei vastuuta.	Ei vastuuta rikkomuksesta, mutta sakko.	Velvollisuus kertoa, kuka ajoi.	Velvollisuus kertoa, kuka ajoi. Vastuu, jos ei kerro.
Islanti	Italia	Kreikka	Espanja
Norja	Latvia	Kypros	Irlanti
Slovenia	Puola	Romania	Iso-Britannia*
	Ranska	Saksa**	Malta
			Tsekki
			Unkari

*kieltäytyminen = 6 lisäpistettä. **velvoitetaan pitämään ajopäiväkirjaa, jos vastustaa nimeämistä.

BestPoint-projektin suositus valvonnan suhteen oli, että kiinnijäämisriskiä tulisi kasvattaa erityisesti automaattisen valvonnan kautta. Samoin tulisi lisätä puhallutusten määrää ja valvonnasta tiedottamista. Haltijavastuun kohdalla projektissa suositeltiin menettelyä, jossa ajoneuvon haltijalla on vastuu nimetä kuljettaja. Jos hän ei sitä tee, ottaa hän myös vastuun pisteistä.

Yhdessäkään virhepistemaassa ei ole tehty selvitystä valvonnan merkityksestä järjestelmässä. Kuultujen asiantuntijoiden lausunnot viittaavat kuitenkin siihen, että valvonnan määrä ja laatu eivät useimmissa maissa vastaa tavoitteita (BestPoint, Swov, 2012).

3.5 Toimenpiteet ennen ajokieltoa

Kuljettajiin kohdistetaan useimmissa virhepistejärjestelmän maissa erilaisia toimenpiteitä myös ennen ajokieltoa. Keskeisimmät toimenpiteet ovat erilaiset pistekertymästä muistuttavat ja seuraamuksista varoittavat kirjeet sekä vapaaehtoiset tai pakolliset koulutukset. Se, minkä pistemäärän jälkeen toimenpiteisiin ryhdytään, vaihtelee maittain.

Muistutus- tai varoituskirje

Taulukossa 26 on eri maissa lähetettävien muistutus- tai varoituskirjeiden ajankohdat. Eräissä maissa kuljettajaa muistutetaan kirjeitse jokaisen rikkomuksen jälkeen. Näin tehdään esimerkiksi Ranskassa, kun kuljettaja on menettänyt puolet alkuperäisestä pistetilistään. Saksassa lähetetään muistutuskirje 8 pisteen jälkeen ja varoituskirje 14 pisteen jälkeen määräyksellä osallistua pakolliseen koulutukseen. Useimmissa maissa kirje lähetetään (samoin kuin Suomessa) siinä vaiheessa, kun pisteitä on 1/3 tai 2/3 maksimipistemäärästä. Muistutuksia tai varoituksia ei lähetetä Bulgariassa, Kyproksella, Iso-Britanniassa, Islannissa, Romaniassa eikä Sloveniassa.

Taulukko 26. Ajokieltoa edeltävät toimenpiteet.

	Tieto teko-tilanteessa	Muistutuskirje teon jälkeen	Varoituskirje tietyn pistemäärän jälkeen	Vapaaehtoista koulutusta	Pakollista koulutusta
Puola	X	X (kamera)		X	
Kypros	X			X	
Iso-Britannia	X			X	
Romania	X			X	
Tsekki		X		X	
Ranska		X	-6 (ajok. -12)	X	X (uudet kulj.)
Saksa		X	8, 14 (ajok. 18)	X	X
Italia		X		X	
Luxemburg		X		X	
Irlanti		X			
Malta		X			
Kreikka		X	15 (ajok. 25)		X
Norja			4 (ajok. 8)		
Latvia			4, 8, 12 (ajok. 16)		X
Espanja			-6, -3 (ajok. -12)	X	X
Unkari			14 (ajok. 18)	X	X
Bulgaria				X	
Islanti					X (uudet kulj.)
Slovenia					

Elvik et al. (2009) totesivat eri liikenneturvallisuustoimenpiteiden vaikutuksia kartoittavassa selvityksessään, että muistutus- ja varoituskirjeillä oli yhtä suuri itsenäinen vaikutus kuin ajokiellolla. Molemmat olivat kuitenkin tehokkaampia kuin virhepisteet.

Koulutus

Pistejärjestelmään kuuluu yhteensä 15 maassa joko vapaaehtoista (yleisemmin) tai pakollista koulutusta (vrt. taulukko 26). Näiden joukossa on Islanti, mutta ei Norja. Koulutuksen sisältö on useimmissa maissa tietopuolista, käsittäen esim. sääntöjä tai ajokoulutusta. Vapaaehtoinen koulutus antaa useimmissa maissa mahdollisuuden korvata pisteitä, ja Italiassa koulutukseen osallistuminen on itse asiassa ainoa keino saada pisteitä takaisin, koska pistesaldoa ei palauteta takaisin lähtötilanteeseen tietyn ajan kuluttua kuten muissa maissa. Suorituksena riittää yleensä säännöllinen osallistuminen ja joissakin tapauksissa loppukoe. Koulutus on pakollista 7 maassa, jolloin se on edellytyksenä ajo-oikeuden palauttamiselle ajokiellon jälkeen.

BestPoint-projektissa katsottiin, että mikäli koulutusta järjestetään, sen tulisi olla edellytyksenä ajo-oikeuden palauttamiselle. Tietojen ja taitojen sijaan tulisi kuitenkin painottaa liikennekäyttäytymistä ja -asenteita.

3.6 Ajokielto

Ajokieltoon johtava pistemäärä vaihtelee huomattavasti maittain (taulukko 27). Jos katsotaan vain varsinaisen ajo-oikeuden haltijoita (ei uusia kuljettajia tai ammattikuljettajia), vaihtelee ajokiellon raja 8 (Norja) ja 39 (Bulgaria) välillä. Tyypillisin raja on 12 pistettä.

Ajokieltoon johtava pistemäärä ei kuitenkaan kerro mitään, ellei sitä suhteuteta rikkomuksiin. Tyypillisesti ajokieltoon riittää 2 – 4 rikkomusta. Esimerkiksi Irlannissa määrätään kaikista ylinopeusrikkomuksista 4 pistettä, ja koska ajokieltorajana on sielläkin 12 pistettä, riittää 3 lievää ylinopeusrikkomusta ajokieltoon. Saksassa ajokieltoraja voi tulla vastaan jo 4 rikkomuksen jälkeen (14 – 17 pistettä, ellei osallistu pakolliseen koulutukseen), joskin ennen sitä on voitu esim. huomattavista ylinopeuksista jo määrätä erillisiä ajokieltoja. Ajokieltoon vaikuttavien rikkomusten määrää arvioitaessa on myös huomioitava, mikä vaikutus on samanaikaisesti tehdyillä rikkomuksilla (vrt. luku 3.3).

Taulukko 27. Pistemäärät, rikkomukset, ajokiellon kesto ja seuranta-aika.

	Pisteas- teikko	Ajokieltoon johtava pistemäärä	Ajokieltoon johtava vä- himmäismäärä rikkomuksia	Pistejärjestelmäs- sä huomiotavien rikkomusten mää- rä	Ajokielto, vähintään jos varsin. ajo-oikeus	Seuranta- aika
Bulgaria	3 – 16	39	4	31	6 kk	?
Kypros	1 – 10	12	?	14	6 kk	3 v
Tsekki	2 – 7	12	2	27	12 kk	1 – 3 v
Ranska	1 – 6	12	2	115	6 kk	6 kk – 3 v
Saksa	1 – 7	18 (14–17*)	4	1 296	6 kk	2 – 5 v
Iso-Britannia	3 – 11	12	2	102	6 kk	väh. 4 v.
Islanti	1 – 3	12	4	45	3 kk	3 v
Kreikka	3 – 9	25(tai sama teko 2 krt)	4 (2)	23	6 kk	3 v 2 v (ak)
Unkari	1 – 12	18	2	27	6 kk	3 v
Irlanti	1 – 5	12	3	42	6 kk	3 v
Italia	1 – 10	20	3	67	vaihteleva	ikuinen
Latvia	1 – 8	16	2	100	12 kk	2 – 5 v
Luxemburg	1 – 6	12	?	19	12 kk	3 v
Malta	3 – 11	12	2	30	3 kk**	3 v
Norja	2 – 3	8	3	8	6 kk	3 v
Puola	1 – 10	24	3	Kaikki	?	väh. 1 v
Romania	2 – 6	15	3	18	1 kk	6 kk
Espanja	2 – 6	12	2	27	3 kk	6 – 12 kk 3 – 6 kk (ak)
Slovenia	3 – 12	18	?	?	?	?

* 14-17 p pakollinen koulutus – ajokielto jos ei osallistu ** koskee vain uusia kuljettajia (ak) ammattikulj.

Ajokieltoaika on useimmissa maissa varsinaisille ajo-oikeuden haltijoille vähintään 6 kuukautta, mutta Luxemburgissa, Latviassa ja Tsekissä vähintään 1 vuosi. Lyhin, 1 kuukauden ajokieltoaika on Romaniassa. Useissa maissa, esim. Saksassa, Italiassa ja Kreikassa, ajokieltoaikaan vaikuttaa aikaisempi rikkomushistoria (lähinnä ajokiel-
lot) pidentävästi. Esimerkiksi Kreikassa ajokielto pitenee toisella kerralla 1 vuoteen ja kolmannella kerralla 2 vuoteen. Kyproksella tuomioistuim voi pidentää ajan 1 vuoteen ja Tsekissä 10 vuoteen. Italia on erikoistapaus myös ajokiellon suhteen: vä-
himmäisaikaa ei ole, vaan siitä päättää ajokorttirekisteriä pitävä viranomais.

Aika, jonka pisteet pysyvät kuljettajan ajokorttirekisterissä vaihtelee myös voimak-
kaasti. Lyhimmillään se on 6 kuukautta ja pisimmillään 5 vuotta. Italiassa pisteiden
menetys on pysyvä, mutta kuljettaja voi kuitenkin saada pisteitä takaisin osallistu-
malla vapaaehtoiseen koulutukseen.

BestPoint-projektin suositus on, että ajokieltoaika olisi tyypillisimmissä tapauksissa
3 – 12 kuukautta. Perusteluna on, että vuotta pidemmät ajokiellet ainoastaan johtavat
ajamaan luvatta. Lyhyemmällä ajokielloilla ei puolestaan ole riittävää ennalta ehkäi-
sevää vaikutusta. Samaan tulokseen päädyttiin DRUID-projektissa (2012).

3.7 Hallinnointi

Pistejärjestelmien hallinnointi vaatii varsinaisen poliisivalvonnan ohella organisaati-
on, joka vastaa pisteiden rekisteröinnistä (rikkomusten / pisteiden merkintä ja las-
kenta) ja seuraamusten toimeenpanosta (muistutuskirjeet yms. välitoimenpiteet ja

ajokiellot). Joissakin maissa näistä tehtävistä vastaa poliisi varsinaisen valvonnan ohessa, kun taas toisissa maissa tehtävät on jaettu useiden eri toimijoiden kesken.

Yleisesti ottaen voidaan tunnistaa kolme erilaista mallia, jonka puitteissa järjestelmää hallinnoidaan ja seuraamukset toimeenpannaan (taulukko 28). Poliisi hallinnoi järjestelmää Puolassa, Kyproksella ja Romaniassa. Yleisin on järjestely, jossa kokonaisuus on (Suomen tapaan) jaettu kahdelle organisaatiolle.

Taulukko 28. virhepistejärjestelmän hallinnoinnista vastaavat tahot eri maissa.

	Hallinnointi ja toimeenpano	Oikeusinstanssin rooli
Irlanti	ministeriö + keskusvirasto + poliisi	jos kuljettaja vastustaa
Italia	ministeriö + keskusvirasto + poliisi	jos kuljettaja vastustaa
Malta	ministeriö + poliisi	jos kuljettaja vastustaa
Espanja	ministeriö + poliisi	--
Kreikka	ministeriö + poliisi	--
Islanti	keskusvirasto + poliisi	?
Norja	keskusvirasto + poliisi	jos kuljettaja vastustaa
Iso-Britannia	keskusvirasto + oikeusistuin	päättää ajokiellosta
Saksa	keskusvirasto + osavaltioiden virastot	jos kuljettaja vastustaa + rikosasiat
Tsekki	ministeriö + kunnalliset viranomaiset	rikosasiat
Ranska	ministeriö	jos kuljettaja vastustaa
Slovenia	ministeriö	?
Luxemburg	ministeriö	--
Latvia	keskusvirasto	--
Kypros	poliisi	korottaa poliisin antaman minimin
Puola	poliisi	--
Romania	poliisi	jos kuljettaja vastustaa
Bulgaria	?	?
Unkari	?	?

Useissa maissa pisteiden merkitseminen on sinänsä automaattista, mutta tuomioistuimen päätös tarvitaan seuraamuksen toimeenpanoa varten, mikä aiheuttaa paitsi viiveitä, myös huomattavia kustannuksia. BestPoint-projektissa todettiin myös, että aika rikkomuksesta siihen, kun kuljettaja saa tiedon sen vaikutuksista pistekertymään, oli keskimäärin 1 – 2 kuukautta. Aika vaihteli sen mukaan, oliko valvonta fyysisistä poliisivalvontaa vai kameravalvontaa, mutta myös sen mukaan, kuinka vakavasta rikkomuksesta oli kyse. Useimmissa maissa tiedottaminen tapahtuu hallinnollisen käsittelyn jälkeen kirjeitse, joko jokaisen pisteen tai vasta tietyn pistemäärän jälkeen (vrt edellä). Kyproksella, Iso-Britanniassa, Puolassa ja Romaniassa pisteiden määrä selviää välittömästi rikkomustapahtuman yhteydessä.

Monimutkaisuus juontaa virhepistejärjestelmän peruseriaatteesta, että pisteet määräytyvät rikkomuksen vakavuusasteen mukaan. Vakavuusaste on usein tulkinnanvarainen asia, ja siksi kuljettajalla on pääsääntöisesti oikeus viedä asia viime kädessä oikeuden ratkaistavaksi. Tähän on kytketty myös erilaisia menettelyjä, joiden kautta kuljettaja voi erityisiin syihin vedoten saada lievennystä seuraamukseen. Ongelmallinen on myös edellä luvussa 3.5 selostettu käytäntö, jossa kuljettaja voi korvata pisteitä osallistumalla koulutukseen. Tämä voi johtaa tilanteisiin, joissa pistekertymä sekä laskee koulutuksen kautta että kasvaa uusien rikkomusten seurauksena yhtäaikaisesti.

BestPoint-projektin loppuraportissa huomautettiin, että miljoonien kuljettajien ajokorttitietojen hallinnointi virheettömästi ja viiveettä vaatii sujuvasti toimivan ja ennen kaikkea yksinkertaisen organisaation. Samalla järjestelmän täytyy olla läpinäky-

vä ja ymmärrettävä. Virhepistejärjestelmät eivät useissa maissa täytä näitä vaatimuksia. Samalla pahoiteltiin sitä, että järjestelmien hallinnoinnista ja toimivuudesta on saatavilla erittäin vähän tietoa. Erityisesti kaivattiin tietoa järjestelmien kustannusrakenteesta.

3.8 Esimerkkejä virhepistejärjestelmistä

Seuraavassa on lyhyesti kuvailtu kuuden eri maan virhepistejärjestelmien tyypillisiä piirteitä. Oso edustaa niin pohjois- kuin keski- ja eteläeurooppalaisiakin järjestelmiä. Kahden Pohjoismaan järjestelmät edustavat samalla virhepistejärjestelmien kaikkein yksinkertaisimpia muunnelmia.

3.8.1 Norja

Norjassa on ollut verraten yksinkertainen virhepistejärjestelmä vuodesta 2004 lähtien. Järjestelmä koskee vain moottoriajoneuvon ajo-oikeuden haltijoita ja yhdestä rikkomuksesta määrätään 2 tai 3 pistettä yhteensä 8 rikkomustyyppistä, jotka ovat:

	Pisteet
Ajaminen päin punaista liikennevaloa	3
Sääntöjenvastainen ohittaminen (3 eri tilannetta)	3
Väistämisvelvollisuuden laiminlyönti (5 eri tilannetta)	3
Ajo moottoriajoneuvolle kielletyllä alueella	3
Liian pieni etäisyys edellä ajavaan	3
Viritetyllä mopolla / mp:llä ajaminen	3
Alle 15-vuotiaan matkustajan turvavarusteiden käytön laiminlyönti	2
Ylinopeus: 11 – 15 km/t tiellä, jossa rajoitus 60 tai alle	2
16 km/t tai enemmän tiellä, jossa rajoitus 60 tai alle	3
16 – 20 km/t tiellä, jossa rajoitus 70 tai yli	2
21 km/t tai enemmän tiellä, jossa rajoitus 70 tai yli	3

Norjassa on ehdotettu (Amundsen et al., 2009), että virhepistejärjestelmään lisättäisiin lievät rattijuopumukset. Näin ei kuitenkaan tehty, kun järjestelmä uudistettiin vuonna 2011.

Mikäli kuljettajalle 3 vuoden sisällä kertyy vähintään 8 pistettä, on seurauksena 6 kuukauden ajokielto. Erityisten lieventävien syiden, esim. ammatin perusteella voidaan määrätä tätä lyhyempi ajokielto. Samoin voidaan ajokielto määrätä lyhyempänä, jos viimeisimpään rikkomukseen katsotaan liittyvän lieventäviä seikkoja. Kuljettajille lähetetään muistutuskirje 4 pisteen jälkeen. Järjestelmä on tiukempi uusille kuljettajille niin, että pisteet annetaan kaksinkertaisena. Mikäli kuljettaja syyllistyy useaan rikkomukseen samanaikaisesti, lasketaan pisteet yhteen.

Pisteet pysyvät kuljettajan ajokorttitiedoissa 3 vuotta siitä, kun kuljettaja on saanut tiedon rikkomuksesta tai oikeusistuon on antanut päätöksensä valitustapauksessa. Kolmen vuoden tarkastelujakso alkaa jokaisesta rikkomuksesta aina uudelleen. Pistemerkinnot poistetaan kuitenkin ajokiellon jälkeen.

Norjan virhepistejärjestelmää seurattiin kuljettajille suunnattujen kyselyjen avulla vuosina 2004 – 2007. Arvioinnissa (Stene et al., 2008) päädyttiin siihen, että järjestelmällä ei ollut suurta vaikutusta kuljettajien käyttäytymiseen kuljettajapopulaatios-

sa yleisesti. Sen sijaan huomattiin, että pisteitä saaneiden kuljettajien käyttäytymiseen vaikutti erityisesti heidän pistesaldonsa kasvaminen 6 pisteeseen. Sen jälkeen he entistä tarkemmin varoivat saamasta 2 lisäpistettä, jotka johtaisivat ajokieltoon.

3.8.2 Islanti

Islannissa on sovellettu verraten yksinkertaista virhepistejärjestelmää vuodesta 1998 lähtien. Eri rikkomukset on jaettu yhteensä 45 ryhmään niin, että ylinopeusrikkomuksista merkitään 1 – 3 pistettä ja muista rikkomuksista 1 tai 2 pistettä. Vakavuusaste heijastuu myös sakkojen määriin, jotka tosin ovat varsin alhaiset: maan keskipalkka vuonna 2012 oli 423 000 ISK kuukaudessa (Statistics Iceland, 2013).

Esimerkkejä pisteytyksestä:

	Pisteet	Sakko (ISK)
Väistämisvelvollisuuden laiminlyönti.	1	15 000
Turvavyön käytön laiminlyönti	1	10 000
Ajo-oikeudetta ajaminen (1. kerta).	1	10 000
Ohituskieltoalueella ohittaminen.	1	10 000
Varomattomuus pysähtyneen koululaiskuljetuksen läheisyydessä.	1	10 000
Lasten turvavarusteiden käytön laiminlyönti.	1	10 000
Väärä ajosuunta.	1	5 000
Ajaminen valoitta jos näkyvyys on rajoitettu.	1	5 000
Puhelimen käyttö ajon aikana ilman hands free -laitetta.	1	5 000
Kypärän käytön laiminlyönti.	1	5 000
Ajo-oikeudetta ajaminen (2. kerta).	2	20 000
Avun tarvitsijan huomiotta jättäminen.	2	15 000
Ajaminen päin punaista liikennevaloa.	2	15 000
Pysähtymisvelvollisuuden laiminlyönti	2	15 000
Väistämisvelvollisuuden laiminlyönti risteyksessä.	2	10 000
Suojatiesääntöjen rikkominen.	2	10 000
Poliisin ohjeiden huomiotta jättäminen.	2	10 000

Ylinopeusrikkomukset on pisteytetty tietyn rajan ylittävien ylinopeuksien osalta, joka vaihtelee nopeusrajoituksen mukaan. Asetettua rajaa alhaisemmista ylinopeuksista ei anneta pisteitä, mutta sakkoa kylläkin. Pisterajat ovat (sakot = helmikuu 2013):

	Pisteet	Sakko (ISK)
Ylinopeus 30 – 35/km t rajoitusalueella: 16 – 20 km/t 21 – 25 km/t 26 km/t tai enemmän	1 2 3	15 000 20 000 25 000
Ylinopeus 50 – 60 km/t rajoitusalueella: 26 – 30 km/t 31 – 35 km/t 36 km/t tai enemmän	1 2 3	25 – 30 000 30 – 40 000 40 – 50 000
Ylinopeus 70 km/t rajoitusalueella: 26 – 30 km/t 31 – 40 km/t 41 km/t tai enemmän	1 2 3	40 000 50 000 60 000
Ylinopeus 80 – 90 rajoitusalueella: 21 – 30 km/t 31 – 40 km/t 41 km/t tai enemmän	1 2 3	50 000 60 – 70 000 80 – 90 000

Rattijuopumusta ei huomioida, vaan siitä seuraa ajokielto jo yhden teon perusteella välittömästi. Mikäli kuljettaja syyllistyy samalla kertaa kahteen tai useampaan rikkomukseen, lasketaan pisteet yhteen. Kun kuljettajalle on kertynyt 12 pistettä, seuraa vähintään 3 kuukauden ajokielto. Ajokielolle ei ole ylärajaa. Pisteet ovat voimassa 3 vuoden tarkkailujakson ajan. Jos ajokieltoa määrätään yli 12 kuukautta, on kuljettajan suoritettava ajokoe saadakseen uuden ajo-oikeuden. Uusi ajo-oikeus on ”uuden kuljettajan” sääntöjen alainen.

Uusien kuljettajien väliaikainen ajo-oikeus on voimassa vähintään 1 vuoden mutta enintään 3 vuotta, minkä ajan kuluessa on suoritettava ajokoe autokoulussa. Varsinaisen ajo-oikeuden myöntämisen edellytyksenä on kuitenkin, että kuljettajalla ei ole pistemerkintöjä 1 vuoden ajalta. Ajokielto seuraa väliaikaisen ajo-oikeuden haltijalle 7 pisteen jälkeen, tai 4 pisteen jälkeen jos ne kertyvät samalla kerralla. Ajokielon jälkeen seuraa koulutus ja ajokoe.

Ajokieltoon ei myönnetä poikkeuksia ammatin, auton tarpeen tms. perusteella. Ammattikuljettajia koskevat samat pistemäärät, mutta sakko määrätään korotettuna.

Islannin virhepistejärjestelmä on kokonaisuutena katsoen sallivampi kuin Norjan. Mutta vaikka ajokielto ei seuraakaan yhtä herkästi, ovat seuraamukset kuitenkin tuntevampia siinä vaiheessa, kun raja tulee vastaan.

3.8.3 Saksa

Saksassa otettiin virhepistejärjestelmä käyttöön jo vuonna 1974. Järjestelmän muuttaminen on tätä kirjoittaessa vireillä ja asiasta on tehty lakiehdotus joulukuussa 2012 (vrt. jäljempänä). Tässä esitellään kuitenkin toistaiseksi voimassa oleva järjestelmä.

Saksan tieliikennelaki tuntee 2 330 erilaista rikkomusta, joista 1 296 huomioidaan virhepistejärjestelmässä (sakko yli 40, – €). Pisteasteikkona on 1 – 7 vakavuusasteen mukaan niin, että lieväksi katsotut rikkomukset on pisteytetty 1 – 4, ja rikosoikeuden piiriin kuluvat vakavammat rikkomukset 5 – 7. Rikkomusten luettelossa on myös rikkomuksia, joista ei seuraa välitöntä vaaraa. Esimerkiksi:

	Pisteet
Ylinopeus	1 – 4
Liian pieni etäisyys edellä ajavaan	1 – 4
Väistämisvelvollisuuden laiminlyönti	3
Kuorman sitomisrikkomus	4
Alkoholia 0.5 - 1.1 ‰	4
Ajo-oikeutta ajaminen, rekisterikilpirikos, vakuuttamaton auto tai peräkärry	6
Liikennepako, liikenteen vaarantaminen, törkeä rattijuopumus tai huumausainien käyttö	7

Mikäli kuljettaja syyllistyy useampaan rikkomukseen samanaikaisesti, huomioidaan korkein pistemäärä.

Ylinopeusrikkomukset on jaettu kahteen ryhmään (taajamassa ja taajaman ulkopuolella) sekä 10 luokkaan. Pisteitä määrätään 1 – 4, mikäli ylinopeutta on enemmän kuin 20 km/t. Sakon ja pisteiden lisäksi seuraa myös ajokielto yli 30 km/t (taajamassa) tai 40 km/t (taajaman ulkopuolella) ylinopeudesta:

Ylinopeus (km/t)	Taajamassa			Taajaman ulkopuolella		
	sakko	pisteet	ajokielto	sakko	pisteet	ajokielto
1 – 10	15 €			10 €		
11 – 15	25 €			20 €		
16 – 20	35 €			30 €		
21 – 25	50 €	1 p		40 €	1 p	
26 – 30	60 €	3 p		50 €	3 p	
31 – 40	100 €	3 p	1 kk	75 €	3 p	
41 – 50	125 €	4 p	1 kk	100 €	3 p	1 kk
51 – 60	175 €	4 p	2 kk	150 €	4 p	1 kk
61 – 70	300 €	4 p	3 kk	275 €	4 p	2 kk
71 tai enemmän	425 €	4 p	3 kk	375 €	4 p	3 kk

Kuljettaja voi vähentää kertynyttä pistemääräänsä osallistumalla vapaaehtoiseen koulutukseen, kuitenkin vain yhden kerran viiden vuoden sisällä. Kun kuljettajalla on 8 pistettä, hänelle lähetetään muistutuskirje, jossa tarjotaan vapaaehtoista koulutusta. Jos hän osallistuu koulutukseen heti tässä vaiheessa, vähennetään pistesaldosta 4 pistettä. Mikäli kuljettaja kuitenkin syyllistyy vielä yhteen rikkomukseen ja vasta sen jälkeen osallistuu koulutukseen (9 – 13 pisteen välillä), vähennetään koulutuksen jälkeen vain 2 pistettä. Mikäli kuljettajalle on kertynyt 14 pistettä, hänelle lähetetään toinen kirje, jossa hänet määrätään ajokiellon uhalla osallistumaan koulutukseen. Tämä pakollinen koulutus ei poista kertyneitä pisteitä.

Ajokiellon raja on 18 pistettä, ja ajokiellon pituus on vähintään 6 kk. Kuljettaja voi kuitenkin vedota erityisiin syihin, joiden perusteella ajo-oikeuden menettäminen olisi kohtuutonta, jolloin voidaan määrätä lyhyempi ajokielto. Tällöin on lähinnä kyseessä ammatilliset syyt tai muut välttämättömät liikkumisen tarpeet. Ajokieltoa voidaan myös määrätä enemmän kuin 6 kk, mikäli kuljettajalla on aikaisempia ajokieltoja. Kuljettajan on ajokiellon jälkeen läpäistävä lääketieteellinen ja psykologinen arviointi.

Pisteet poistetaan 2 – 10 vuoden kuluessa riippuen rikkomuksen vakavuudesta. Pisteet säilyvät kuitenkin, mikäli kuljettaja enintään viiden vuoden tarkkailujaksolla syyllistyy uuteen liikenne rikkomukseen. Pisteet vaikuttavat joissain tapauksissa myös kuljettajan liikennevakuutusmaksuihin.

Järjestelmä koskee kaikkia ajo-oikeuden haltijoita, ei ainoastaan moottoriajoneuvon kuljettajia. Siten myös jalankulkijat ja polkupyöräilijät kuuluvat virhepistejärjestelmän piiriin, mikäli heillä on ajokortti. Pyöräilijöiden kohdalla huomioidaan punaista päin ajaminen, alkoholirikkomukset sekä muun liikenteen vaarantaminen. Jalankulkijoiden kohdalla huomioidaan muun liikenteen vaarantaminen.

Hallinnointi

Saksassa ajokorttirekisteriä hallinnoi keskusvirasto (Kraftfahrt-Bundamt), joka yhdessä jokaisen osavaltion ajoneuvohallintoviranomaisen ja paikallisten ajokorttiviranomaisten kanssa vastaa myös virhepistejärjestelmän täytäntöönpanosta. Saksan järjestelmä on tässä esimerkkinä raskaasta hallinnollisesta järjestelmästä, ja on tällä hetkellä seuraavanlainen (BestPoint):

Mikäli kuljettajan tekemä rikkomus kuuluu virhepistejärjestelmän piiriin, eikä hän valita asiasta, paikallinen poliisiviranomainen toimittaa sähköisesti tiedon rikkomuksesta keskusvirastolle. Jos rikkomus käsitellään tuomioistuimessa, vastaa se myös tiedonsiirrosta. Tiedonsiirto tapahtuu tässäkin tapauksessa sähköisesti, mutta tieto joudutaan eri tiedonsiirtojärjestelmistä johtuen muuttamaan paperimuotoon ja se arkistoidaan paperimuodossa.

Kuljettajan rikkomustiedot siirretään tämän jälkeen keskusvirastossa ajokorttirekisteriin, samalla tarkistaen, että rikkomus kirjautuu oikealle henkilölle. Tämä työvaihe tehdään usein käsin. Uudet tiedot verrataan kuljettajan aikaisempiin tietoihin, ja mikäli tarkistus osoittaa, että kuljettajalla on ennestään pisteitä rikkomuksista, niin ne lasketaan yhteen. Mikäli yhteenlaskun tulos on 8, 14 tai 18, lähtee paikalliselle ajokorttiviranomaiselle automaattisesti tieto asiasta. Jos kuljettajan tiedot eivät ole sähköisessä rekisterissä, on tietojen vertaaminen ja pisteiden laskeminen tehtävä käsin.

Paikallinen ajokorttiviranomainen vertaa keskusrekisteristä tulleen tiedon omiin rekistereihinsä, ja mikäli tiedot ovat yhteneviä, käynnistää tarvittavat toimet. Jos pisteitä on 8, kuljettajalle lähetetään muistutuskirje. Jos pisteitä on 14, kuljettajalle lähetetään varoituskirje, jossa hänet määrätään osallistumaan koulutukseen. Jos pisteitä on 18, tai jos hän ei ole osallistunut pakolliseen koulutukseen (14 – 17 pistettä), kuljettaja määrätään luovuttamaan ajokorttinsa paikallisviranomaiselle.

Viimeisessä vaiheessa paikallisviranomainen lähettää tiedon toimenpiteistä keskusvirastolle, jossa ne edelleen tallennetaan ajokorttirekisteriin em. tavalla.

Vaikka kuljettajan tiedot kirjataan moneneen kertaan eri rekistereihin, on menettelyn hyötynä toisaalta, että kuljettajien ajokorttihistoriat ovat paikallisviranomaisen käytössä. Moniportaisuus on kuitenkin samalla vakava virhelähde. Osasyynä on järjestelmä, jossa kuljettaja voi vähentää pisteitä osallistumalla koulutukseen. Tieto koulutuksesta on vain paikallisviranomaisilla, minkä takia keskusrekisterin päätöksen pohjalla olevat päivämäärät täytyy verrata koulutuksen suorittamispäivämäärään ja vasta sen jälkeen voidaan todellinen pistetilanne ja mahdolliset seuraamukset vahvistaa. Kuljettaja voi tiedustella (kirjeitse) omaa pistetilannettaan keskusrekisteristä, mutta hajautetusta järjestelmästä johtuen saldo on harvoin reaaliaikainen.

Saksan järjestelmä uudistetaan

BestPoint-projektin yhteydessä havaittiin, että rikkomusten rekisteröinti kestää n. 20 %:ssa tapauksista yli 3 kuukautta rikkomuksen tapahtumapäivästä laskien. Viive vaikuttaa luonnollisesti esim. muistutus- tai varoituskirjeiden lähettämiseen. Projektissa todettiin, että hallinnollisessa menettelyssä tulisi pyrkiä yhden portaalan malliin niin, että rikkomustiedot ja pisteiden hallinnointi keskitetään yhteen rekisteriin. Nimenomaan Saksan kohdalla ehdotettiin kaksi radikaalia ratkaisumallia:

- Luopuminen mahdollisuudesta vähentää pisteitä osallistumalla koulutukseen.
- Pistelaskennan yksinkertaistaminen niin, että seurataan vain rikkomusten määrää.

Samalla huomautettiin kuitenkin, että vaikka pelkästään rikkomusten määrää huomioivat järjestelmät ovatkin yksinkertaisia, voidaan rikkomusten vakavuuden huomioimisella kuitenkin saavuttaa muita hyötyjä.

Saksassa annettiin joulukuussa 2012 lakiehdotus, jonka tarkoituksena on yksinkertaistaa edellä kuvailtu, turhan monimutkaiseksi tunnustettu järjestelmä niin, että rikkomukset luokiteltaisiin pisteillä 1 – 3 nykyisen 1 – 7 sijaan. Uudeksi ajokielto-rajaksi tulisi 8 pistettä nykyisen 18 sijaan, mikä käytännössä tarkoittaa, että ajokielto seuraa huomattavasti herkemmin kuin tällä hetkellä. Pisteisiin johtavien rikkomusten määrää vähennetään samalla niin, että vain liikenneturvallisuuteen välittömästi vaikuttavia tekoja huomioidaan.

Uudistuksen on määrä astua voimaan vuoden 2014 alusta, ja sen tavoitteena on tehdä Saksan virhepistejärjestelmästä ”yksinkertaisempi, oikeudenmukaisempi ja läpinäkyvämpi” (BmVBS, 2013). Kolmen pisteluokan järjestelmän katsotaan helpottavan pistelaskentaa. Mikä on merkillepantavaa, perusteluissa painotetaan myös, että yksittäisen kuljettajan ”riskitaso” liikenteessä ei ole riippuvainen hänen pistemäärästään, vaan pikemminkin siitä, kuinka monta merkintää (so. rikkomusta) hänellä on.

Uudistuksen jälkeen kuljettajalle lähetetään muistutuskirje neljännen pisteen jälkeen, jossa kerrotaan järjestelmästä ja seuraamuksista. Kuuden pisteen kohdalla lähetetään varoituskirje, jossa kuljettaja määrätään osallistumaan koulutukseen. Ajokielto seuraa 8 pisteessä.

Vapaaehtoista koulutusta järjestetään jatkossakin, mutta se kehitetään osallistuvampan suuntaan kasvattamalla sen liikennepsykologisia painotuksia. Osallistumalla näihin ”kuljettajapätevyysseminareihin” (Fahreignungsseminar), kuljettaja voi kuitenkin jatkossa vähentää vain 2 pistettä kerran viidessä vuodessa.

Eri rikkomuksista määräytyville pisteille kaavaillaan eri voimassaoloaika, jolloin se tulee pitenemään vakavampien rikkomusten kohdalla. Esimerkiksi rattijuopumuksesta määrätyt pisteet pysyvät rekisterissä 10 vuotta (tällä hetkellä 5 vuotta).

Kaikki uuden järjestelmän voimaantulon aikaan mennessä määrätyt pisteet muutetaan uutta järjestelmää vastaaviksi. Saksan liikenneministeriö on arvioinut, että uudistus tulee kasvattamaan ajokieltojen määrää n. 10 % vuosittain.

3.8.4 Iso-Britannia

Pistejärjestelmä otettiin Iso-Britanniassa käyttöön nykymuodossaan vuonna 1988, joskin ensimmäiset kokeilut liikenne rikkomusten pisteytyksestä aloitettiin jo 1930-luvulla. Vuonna 1995 uudistettiin uusia kuljettajia koskevat säännökset.

Pistejärjestelmän piiriin lasketaan kaikkiaan 102 liikenne rikkomusta, jotka on yhtä poikkeusta lukuun ottamatta pisteytetty 3 – 11. Tietyt erityisen törkeät liikenne rikkomukset johtavat automaattisesti ajo-oikeuden menettämiseen, eikä niitä lueta virhepistejärjestelmän piiriin. Useissa tapauksissa pistemäärä on vakio, mutta erityisesti vakavampien rikkomusten kohdalla kuljettajan saama pistemäärä vahvistetaan oikeusistuimessa kuljettajan kuulemisen jälkeen. Tämä koskee esimerkiksi ylinopeudesta annettavia pisteitä. Esimerkkejä rikkomuksista ja pisteistä:

	Pisteet
Vamman tai kuoleman tuottamus	3 – 11
Rattijuopumus	3 – 11
Alkoholitestauksesta kieltäytyminen	3 – 11
Törkeä liikenneturvallisuuden vaarantaminen	3 – 11
Onnettomuuden ilmoittamatta jättäminen, liikennepako	5 – 10
Kaahailu, kilpailu	3 – 9
Varomattomuus liikenteessä	3 – 9
Ajaminen ilman voimassa olevaa liikennevakuutusta	6 – 8
Tie- tai ajoneuvokohtainen ylinopeus	3 – 6
Ajo-oikeudetta ajaminen	6
Ajaminen ilman silmälaseja, jos sellaiset määrätty	3
Ajoneuvon pysäyttäminen niin, että siitä aiheutuu vaaraa	3
Suojatiesääntöjen rikkominen	3
Liikennevalo-ohjauksen noudattamatta jättäminen	3
Ajoneuvon viat ja puutteet	3
Ajaminen kävelykadulla	2

Jos kuljettaja syyllistyy useaan rikkomukseen samanaikaisesti, huomioidaan niistä vakavin.

Mikäli pisteitä kertyy 3 vuoden aikana 12 tai enemmän, on seurauksena vähintään 6 kuukauden ajokielto. Joissakin tapauksissa riittää näin ollen jo kaksikin rikkomusta ajokieltoon, ylinopeuksia neljä. Kuljettajaa voidaan myös velvoittaa suorittamaan kuljettajantutkinto kokonaisuudessaan uudelleen, tai 2-pyöräisten ajoneuvojen peruskoulutus.

Kuljettaja voi kuitenkin erityisiin syihin vedoten välttää ajokiellolta tai vaikuttaa sen kestoon. Syyksi esitetään tavallisimmin, että auto on välttämätön toimeentulon tai perheen kuljetustarpeiden takia. Lähtökohta laissa on, että syyn täytyy olla ”tavanomaista painavampi” (hardship which is beyond that normally suffered, DVLA, 2013). Laki ei tarkemmin määrittele, mitkä syyt täyttävät tämän kriteerin, vaan se on jätetty tuomioistuimen päätettäväksi. Tulkinta on kuitenkin, että esim. työpaikan menetys katsotaan tavanomaiseksi seuraamukseksi henkilölle, joka käyttää autoa työssään, eikä siten automaattiseksi riitä perusteluksi. Sen sijaan voidaan huomioida ne vaikutukset, jotka työpaikan menetyksellä voi olla muihin, erityisesti perheen toimeentuloon.

Järjestelmä koskee kaikkia moottoriajoneuvojen kuljettajia siitä riippumatta, onko heillä ajo-oikeutta vai ei. Mikäli kuljettajalla ei ole ajo-oikeutta, hänelle luodaan ”virtuaalinen ajokortti” ajokorttirekisteriin, jossa pisteet säilyvät tulevaisuutta silmälläpitäen. Ammattikuljettajia koskevat samat säännöt.

Uusilla kuljettajilla on 2 vuoden koeaika, minä aikana saadut 6 pistettä johtavat ajokieltoon. Tämän jälkeen heidän täytyy anoa uutta väliaikaista ajo-oikeutta sekä suorittaa kuljettajantutkinto uudelleen.

Iso-Britanniassa järjestetään erityisesti ylinopeusrikkomuksiin syyllistyneille kuljettajille vapaaehtoista, ajonopeuksiin keskittyvää koulutusta, johon voi osallistua 3 pisteen jälkeen, kuitenkin vain kerran kolmessa vuodessa. Koulutus poistaa pisteet ja läpäisemiseen riittää osallistuminen.

Kuljettajalle ei lähetetä erillistä ilmoitusta pistemäärästä, vaan jokainen piste merkitään mukana pidettävään ajokortin liitteeseen. Kuljettaja voi kuitenkin aina viedä

asiansa oikeuteen, joka viime kädessä vahvistaa pisteet ja seuraamukset. Pisteet pysyvät voimassa 3 – 10 vuotta rikkomuksen vakavuusasteesta riippuen ja vaikuttavat joissain tapauksissa myös kuljettajan vakuutusmaksuihin.

Iso-Britannian virhepistejärjestelmään kuuluu ajoneuvon haltijan vastuu kertoa, kuka ajoneuvoa ajoi rikkomustilanteessa. Käytännössä tämä liittyy kameravalvontaan. Kuljettaja asetetaan aina vastuuseen kyseisestä rikkomuksesta, mutta ajoneuvon haltijalle voidaan määrätä 6 pistettä, mikäli hän ei nimeä kuljettajaa.

Myös Iso-Britanniassa esiintyy virhepistejärjestelmän hallinnoinnissa viiveitä, jotka haittaavat järjestelmän toimivuutta. Viiveet liittyvät varsinkin kameravalvontaan sekä oikeuskäsittelystä johtuen myös vakavampiin liikenne rikkomuksiin. BestPoint-projektin selvityksen mukaan viive voi olla useita vuosia.

3.8.5 Ranska

Ranskassa on vuodesta 1992 lähtien ollut käytössä virhepistejärjestelmä, jossa pisteitä ei kerrytetä, vaan niitä vähennetään.

Uusilla kuljettajilla (väliaikainen ajo-oikeus) on 6 lähtöpistettä. Autokoulussa ajo-opetuksen saaneiden tarkkailujakso on 3 vuotta ja jokaisen rikkeettömän vuoden jälkeen kuljettajan pistetiliin lisätään 2 pistettä kunnes hänellä 3 vuoden jälkeen on 12 pistettä, mikä on varsinaisen ajo-oikeuden haltijan lähtöpistemäärä. Opetusluvalla ajo-opetuksen saaneiden tarkkailujakso on puolestaan vain 2 vuotta ja jokaisen rikkeettömän vuoden jälkeen annetaan 3 lisäpistettä. Jos uusi kuljettaja sen sijaan syyllistyy rikkomukseen, alkaa kolmen (tai kahden) vuoden tarkkailujakso alusta.

Järjestelmän piiriin lasketaan yhteensä 115 eri rikkomusta, jotka on pisteytetty 1 – 6. Esimerkkejä yleisimmistä pistemenetykseen johtavista rikkomuksista:

	Pisteet
Ylinopeus 50 km/t tai enemmän	6
40 – 49 km/t	4
30 – 39 km/t	3
21 – 29 km/t	2
5 – 20 km/t	1
Alkoholilla > 0.4 ‰ tai huumausaineita	6
> 0.2 ‰ tai huumausaineita (ammattikuljettajat)	6
Liikennepako, ei ajo-oikeutta, kuolemantuottamus, rekisterikilpirikkomus	6
Liikenteenohjauslaitteen tai pysähtymismerkin noudattamattomuus	4
Valotta ajaminen yöaikaan	4
Vaarallinen ohitus, liian pieni turvaväli, vilkun käytön laiminlyönti	3
Sulkuviiivan ylitys	3
Turvavyön käyttämättömyys	3
Puhelimen käyttö ilman hands free -laitetta	2

Mikäli kuljettaja samalla teolla syyllistyy useampiin rikkomuksiin, voidaan kerralla vähentää enintään 6 pistettä. Jos kyseessä on vakavampi rikkomus, vähennetään enintään 8 pistettä.

Ammattikuljettajilla on alhaisemmat promillerajat, mikä onkin ainoa asia, joka erottaa heidät muista kuljettajista. Suunnitteilla on myös, että pistemenetystä aiheuttavi-

en rikkomusten luetteloon lisättäisiin paljastinlaitteen käyttörikkomus, joka johtaisi 3 pisteen menetykseen.

Kuljettajalle lähetetään muistutuskirje siinä vaiheessa, kun hän on menettänyt puolet lähtöpisteistään (6 tai 3 pistettä), ja sen jälkeen uudelleen jokaisen rikkomuksen jälkeen. Myös pisteiden palautumisesta tiedotetaan kirjeitse.

Pistetilin tyhjentyminen johtaa 6 kuukauden ajokieltoon. Väliaikaisen ajo-oikeuden haltija saa ajo-oikeutensa takaisin, mikäli hän suorittaa kuljettajantutkinnon uudelleen (teoria- ja ajokoe) ja sen lisäksi läpäisee lääketieteellisen ja psykologisen tutkimuksen. Uuden kuljettajan koeaika alkaa samalla alusta. Varsinaisen ajo-oikeuden haltijan ei tarvitse suorittaa kuljettajantutkintoa, mutta muutoin menettely on sama. Lisäksi ajo-oikeus muuttuu väliaikaiseksi, mikä tarkoittaa 3 vuoden koeaikaa ja 6 lähtöpistettä.

Ajo-oikeuden menettämiseen riittää 2 vakavaa rikkomusta. Tuomioistuin voi tosin harkintansa mukaan määrätä ajokiellon jo yksittäisen törkeän teon, esim. rattijuopumuksen uusimisen tai kuolemantuottamuksen perusteella. Ajokieltoaika on siinä tapauksessa 3 – 5 vuotta.

Menetettyt pisteet palautuvat, mikäli kuljettaja ei syyllisty uusiin rikkomuksiin 3 vuoden aikana. Jos kuljettaja on menettänyt vain 1 pisteen, on tarkkailuaika 6 kuukautta, ja 2 pisteen rikkomuksista puolestaan 2 vuotta. Mikäli kuljettaja syyllistyy tarkkailuaikana uuteen rikkomukseen, alkaa tarkkailuaika uudelleen myös aikaisempien rikkomusten osalta. Kuljettajalla on mahdollisuus palauttaa pisteitä myös osallistumalla vapaaehtoiseen koulutukseen, edellyttäen, että pisteitä vielä on jäljellä. Koulutukseen voi kuitenkin osallistua vain kerran vuodessa ja sillä saa palautettua enintään 4 pistettä. Mikäli kuljettaja syyllistyy rikkomukseen koulutuksen jälkeisen vuoden aikana, alkaa vuoden odotusaika uudelleen. Koulutus on pakollinen uusille kuljettajille ja seuraa, mikäli uusi kuljettaja menettää 3 pistettä tai enemmän.

Haltijavastuu on Ranskassa toteutettu niin, että ajoneuvon haltijalla on velvollisuus nimetä kuljettaja. Kieltäytyminen ei kuitenkaan johda pistemenetykseen, ainoastaan sakkoihin.

Järjestelmän hallinnoinnin viiveet ovat ongelma myös Ranskassa. Maassa on todettu myös esiintyvän laajaa pisteiden kanssa käytävää kauppaa (BestPoint).

3.8.6 Espanja

Espanja otti virhepistejärjestelmän käyttöön vuonna 2006, ja Ranskan mallin mukaisesti pisteitä vähennetään 12:sta. Järjestelmässä tunnistetaan yhteensä 27 rikkomusta, jotka on pisteytetty 2 – 6. Esimerkiksi:

	Pisteet
Ylinopeus	2 – 6
Alkoholia > 0.5 ‰ (uudet kuljettajat + ammattikuljettajat > 0.3 ‰)	6
0.25 – 0.5 ‰ (uudet kuljettajat + ammattikuljettajat 0.15 – 0.3 ‰)	4
Kieltäytyminen alkoholi- tai huumaavien aineiden testauksesta	6
Kiellettyyn ajosuuntaan ajaminen, kilpailu liikenteessä, kaahailu	6
Paljastinlaiterikkomus, ajopiirturin tai nopeudenrajoittimen manipulointi	6
Lepoaikarikkomus (väh. 50 % ylitys)	6
Vaarallinen ohitus, liik.ohjauslaitteen tai pysähtymismerkin noudattamattomuus	4
Ajo-oikeudetta ajo, väistämisvelvollisuuden laiminlyönti	4
Vaaraa aiheuttavan esineen jättäminen tielle	4
Liian pieni turvaväli edellä ajavaan	4
Pyöräilijän vaarantaminen, pysähtymättä jättäminen suojatiellä	4
Turvavyön, kypärän tai lasten turvavarusteiden käyttämättömyys	3
Puhelimen käyttö ajon aikana ilman hands free -laitetta.	3
GPS-laitteen säätäminen ajon aikana, kuulokkeiden käyttö	3
Liikennesääntöjen vastainen käänös	3

Ylinopeudet on jaettu useaan luokkaan, ja vasta huomattava ylinopeus vaikuttaa kuljettajan pisteisiin:

Nopeusrajoitus:	Ylinopeus				
30	31-50	51-60	61-70	71-80	81 -
40	41-60	61-70	71-80	81-90	91 -
50	51-70	71-80	81-90	91-100	101 -
60	61-90	91-110	111-120	121-130	131 -
70	71-100	101-120	121-130	131-140	141 -
80	81-110	111-130	131-140	141-150	151 -
90	91-120	121-140	141-150	151-160	161 -
100	101-130	131-150	151-160	161-170	171 -
110	111-140	141-160	161-170	171-180	181 -
120	121-150	151-170	171-180	181-190	191 -
Sakko:	100 €	300 €	400 €	500 €	600 €
Pisteet:	---	2	4	6	6

Useista saman päivän aikana tehdyistä rikkomuksista vähennetään enintään 8 pistettä, elleivät rikkomukset ole törkeitä.

Varsinaisen ajo-oikeuden haltijalla on 12 lähtöpistettä. Uudella kuljettajalla (väliaikainen ajo-oikeus) on 3 vuoden koeaikana 8 lähtöpistettä, minkä jälkeen tiliin lisätään 4 pistettä. Jos uusi kuljettaja koeaikana menettää kaikki pisteensä, on seurauksena 12 kuukauden ajokielto, pakollinen koulutus sekä kuljettajantutkinnon teoriakoe.

Espanjassa on käytössä bonusjärjestelmä, jossa varsinaisen ajo-oikeuden haltija saa 2 lisäpistettä, mikäli hän ajaa rikkeettömästi seuraavat 3 vuotta, ja vielä 1 pisteen seuraavan kolmen vuoden jaksolla. Varsinaisen ajo-oikeuden haltijalla voi näin ollen 9 vuoden (3+3+3) rikkeettömän ajouran jälkeen olla yhteensä 15 pistettä. Kuljettaja voi myös palauttaa menetettyjä pisteitä osallistumalla vapaaehtoiseen koulutukseen, 4 – 8 pistettä riippuen koulutuksen kestosta ja vain kerran kahdessa vuodessa.

Pistetilin tyhjenemistä seuraa 6 kuukauden ajokielto. Tämän jälkeen kuljettajan on osallistuttava pakolliseen koulutukseen ja suoritettava kuljettajantutkinnon teoriakoe. Ajo-oikeus muuttuu tämän jälkeen väliaikaiseksi ja lähtöpisteitä on vain 8. Jos kuljettaja tämän uuden 3 vuoden koeajan aikana menettää kaikki pisteensä, on

seurauksena 12 kuukauden ajokielto samalla tavalla kuin uusilla kuljettajilla, ja lisäksi jälleen kerran koulutus sekä kuljettajantutkinnon teoriakoe.

Ammattikuljettajilla on alusta alkaen 15 lähtöpistettä. Ajokieltoajat ovat puolet lyhyempiä kuin muilla kuljettajilla, ensimmäisellä kerralla 3 kuukautta ja toisella kerralla 6 kuukautta. Ammattikuljettaja voi osallistua vapaaehtoiseen koulutukseen kerran vuodessa. Maksimipistemäärää (15) ei voi kuitenkaan ylittää.

Kuljettajalle lähetetään muistutuskirje siinä vaiheessa, kun pistesaldo on laskenut 6 pisteeseen, ja uudelleen kun jäljellä on 3 pistettä.

Espanjassa ajoneuvon haltija on velvollinen nimeämään ajoneuvon kuljettajan. Muussa tapauksessa hänet itsensä katsotaan kuljettajaksi.

3.9 Pistejärjestelmien arviointia

Pistejärjestelmät ovat Euroopassa saaneet kuljettajien laajan hyväksynnän, erityisesti siksi, että niiden katsotaan kohtelevan kuljettajia oikeudenmukaisesti rankaisemalla ankarammin niitä, jotka toistuvasti rikkovat liikennesääntöjä. Samoin saa hyväksyntää se, että pisteytyksessä huomioidaan rikkomusten vakavuusaste.

Yhtenä perusteluna järjestelmän käyttöönotolle on oikeudenmukaisuuden ohella aina ollut turvallisuuden lisääntyminen. Silti turvallisuusvaikutuksia on harvemmin arvioitu järjestelmän suunnitteluvaiheessa, vaan ne on otettu ikään kuin itsestään selvänä (Supreme, 2007). Oletus lähtee yleisestä havainnosta, että rikkomusten määrällä ja onnettomuuksien määrällä on pääsääntöisesti vahva positiivinen korrelaatio (Elvik et al., 2009).

Siitä, vaikuttaako virhepistejärjestelmä todella rikkomuksia vähentävästi, ja siten liikenneturvallisuutta parantavasti, on verraten vähän tietoa. Erityisesti tämä koskee pidemmän aikavälin vaikutuksia.

3.9.1 Turvallisuusvaikutukset

Kuten luvussa 3.1 todettiin, päätavoitteeseen (liikenneturvallisuuden parantamiseen) pyritään 1) ehkäisemällä rikkomuksia ennalta, 2) poimimalla ajokiellon kautta pois liikenteestä ne kuljettajat, jotka toistuvasti syyllistyvät liikenne rikkomuksiin, sekä 3) vaikuttamalla riskikäyttäytymiseen koulutuksen avulla.

Yleisellä tasolla ennaltaehkäisy toimii pelotevaikutuksen kautta niin, että ajokiellon uhka ehkäisee rikkomuksia. Vaikutuksen voisi siis olettaa näkyvän siinä, että rikkomusten määrä laskee yleisemminkin koko kuljettajapopulaatiossa. Välttääkseen saamasta pisteitä, kuljettajat ajavat varovaisemmin.

Pistejärjestelmien yleisesti ennaltaehkäisevistä vaikutuksista tiedetään hyvin vähän. Koska rikkomukset, erityisesti ylinopeudet, rattijuopumukset ja turvavarusteiden käytön laiminlyönti, ovat kiistatta yhteydessä kasvaneeseen onnettomuusriskiin sekä riskiin kuolla, jos onnettomuus tapahtuu (esim. Elvik et al., 2009), on onnettomuusmäärien laskua usein pidetty merkinä siitä, että järjestelmä toimii. Onnettomuuksien onkin usein havaittu laskeneen jopa huomattavasti virhepistejärjestelmän käyttöönoton jälkeen.

Tyypillisesti uuden järjestelmän toimivuutta on kuitenkin arvioitu melko pian uudistuksen jälkeen, ja pitempikestoista vaikutuksista on vain vähän tietoa. Vähäiset selvitykset osoittavat kuitenkin, että alkuvaiheen suotuisa liikenneturvallisuusvaikutus on yleensä jäänyt varsin lyhytaikaiseksi (Mäkinen et al., 2003, Goldenbeld, van Schagen & Vlakveld, 2012; van Schagen & Machata, 2012). Esimerkiksi Norjassa ei 3 vuoden seurantajaksolla järjestelmän käyttöönoton jälkeen havaittu mitään muutoksia liikenteessä kuolleiden tai vakavasti loukkaantuneiden määrissä (Stene et al., 2008). Muutosta ei myöskään havaittu esim. keskinopeuksissa eikä punaista päin ajamisen määrissä.

Laaja, 24 virhepistejärjestelmän vaikutuksia mittaavan tutkimuksen meta-analyysi (Castillo-Manzano & Castro-Nuño, 2012) osoitti, että virhepistejärjestelmään siirtymisen jälkeen seurasi yleisesti n. 15 – 20 % lasku onnettomuuksissa. Positiivinen vaikutus oli kuitenkin hävinnyt keskimäärin alle 1,5 vuodessa ja onnettomuustilanne palannut järjestelmää edeltävän ajan tasolle. Analyysi osoitti myös, että vaikutukset olivat sitä suurempia ja pidempikestoisempia, mitä alhaisempi turvallisuustaso maassa oli ennen siirtymistä uuteen järjestelmään.

Järjestelmämuutoksen vaikutuksia tarkasteltaessa on myös otettava huomioon, että muutos ei koskaan tapahdu irrallaan muista yhteiskunnan muutoksista, joilla niilläkin on vaikutusta liikenneturvallisuuden kehitykseen. Virhepistejärjestelmään siirtymiseen on kaikissa maissa myös aina liittynyt laaja julkisuuskampanja ja tehostunut liikennevalvonta. On siten mahdotonta selvittää, mikä on itse järjestelmän vaikutus, ja mikä vaikutus on ollut muilla samanaikaisesti vaikuttavilla tekijöillä. Kaikki viittaa kuitenkin siihen, että vaikutukset ovat enemmän olleet yhteydessä muihin toimenpiteisiin, erityisesti lisääntyneeseen valvontaan, eikä niinkään virhepistejärjestelmään itseensä (Swov, 2012; Klipp et al., 2012). Esimerkiksi Espanjassa, jossa siirryttiin virhepistejärjestelmään kesällä 2006, havaittiin vuoden aikana sen jälkeen n. 18 % lasku liikennekuolemista ja 19 % lasku loukkaantumisissa. Samalla kuitenkin poliisin valvontaa lisättiin niin, että puhallutuskertojen määrä kasvoi 9 % ja ylinopeussakkojen määrä 59 %. Italiassa kuljettajien turvavyön käyttöaste oli vuosi virhepistejärjestelmän käyttöönoton jälkeen lisääntynyt peräti 53 %, ja etumatkustajien 43 % (Zambon et al., 2008). Turvavyön käytön puolesta järjestettiin vahvoja tiedotuskampanjoita ja samalla sakko turvavyön käyttämättömyydestä kaksinkertaistettiin.

Pistejärjestelmän käyttöönottoon on muuallakin tyypillisesti liittynyt laajaa tiedottamista, mikä on lisännyt odotuksia myös tehostetusta valvonnasta. Kun valvonta ei ole kyennyt vastaamaan odotuksiin, on kuljettajien käyttäytyminen varsin pian palautunut takaisin tilanteeseen ennen virhepistejärjestelmän käyttöönottoa.

Erityisellä tasolla vaikutuksen tulisi puolestaan näkyä niin, että niiden kuljettajien rikkomukset vähenisivät, jotka ovat jo saaneet pisteitä. He toisin sanoen varovat saamasta lisäpisteitä, mikä voisi johtaa ajokielttoon.

Iso-Britanniassa Corbett et al. (2008) selvittivät kuljettajille osoitetun kyselyn ja haastattelujen avulla pisteiden vaikutusta ylinopeusrikkomuksiin. Johtopäätöksenä oli, että järjestelmällä on sekä ennaltaehkäisevää että käyttäytymistä korjaavaa, erityisestävää, vaikutusta. Pisteiden karttumisella, ja erityisesti ajokieltorajan lähestymisellä havaittiin olevan selvää vaikutusta kuljettajien käyttäytymiseen niin, että he vahtivat ajonopeuttaan entistä tarkemmin. Pisteiden kertyminen hidastui siten 12 pisteen rajan lähestyessä. Ilmiö näkyy Iso-Britannian ajokorttirekisterin tilastosta (DVLA, 2012), josta selviää, että maassa oli vuoden 2010 syksyllä lähes 37 miljoo-

naa ajo-oikeuden haltijaa. Kaikista kuljettajista n. 11 %:lla oli ajokorttirekisterissä merkintä pisteistä, ja näistä alle 1 %:lla oli kertynyt yli 9 pistettä (taulukko 29).

Taulukko 29. Kuljettajat, joilla pisteitä suhteutettuna ajokorttimääriin Iso-Britanniassa vuonna 2010.

	16 – 20 v. (%)	Yli 20 v. (%)	Yhteensä (%)
Ajokortteja	398 226 (1,1)	36 534 351 (98,9)	36 932 577 (100,0)
Pisteitä	42 226 (10,6)	3 902 191 (10,7)	3 944 417 (10,7)
6 pistettä:	4 675 (11,1)	578 746 (14,8)	583 421 (14,8)
yli 9 pistettä:	275 (0,7)	21 713 (0,6)	21 988 (0,6)

Myös Kanadassa on selvitetty (Chandler, 2012), kuinka pistetilin kasvaminen vaikuttaa rikkomusten todennäköisyyteen. Selvitys koski Quebecin osavaltiota, jossa 15 pistettä on ajokiellon rajana ja pisteet nollataan 2 vuoden kuluessa rikkomuksesta. Tuloksena oli, että rikkomusten todennäköisyys ei suinkaan vähentynyt pisteiden kertymisen seurauksena, vaan pikemminkin kasvoi. Kuljettajien käyttäytyminen muuttui (rauhoitui) vasta 9 – 14 pisteen jälkeen. Tutkimuksessa pohdittiinkin, olisiko 10 pistettä eräänlainen "psykologinen" luku, jolla itsellään on havahduttavaa vaikutusta.

Toisessa kanadalaisessa tutkimuksessa (Redelmeier, Tibshirani & Evans, 2003) ilmeni, että pisteitä saaneiden kuljettajien käyttäytyminen muuttui (onnettomuudet vähenivät) n. kuukauden ajaksi, mutta palautui pian sen jälkeen aikaisemmalle tasolle. Lisäksi tulos koski vain niitä kuljettajia, jotka olivat saaneet pisteitä lievestä rikkomuksista. Vakavia rikkomuksia tehneiden kohdalla pisteet eivät vaikuttaneet onnettomuuksien määrään lainkaan. Tutkijat toteavatkin, että vakavia liikenne-rikkomuksia tekevät kuljettajat eivät yksinkertaisesti näytä piittaavan pisteistä, vaan jatkavat ajamista kuten ennen.

Myös Swov:n virhepistejärjestelmiä koskevassa arvioinnissa (2012) todettiin, että virhepisteillä on vain vähäistä vaikutusta vakavia rikkomuksia tehneisiin kuljettajiin. Arvioinnissa todetaankin, että vakavampien rikkomusten kohdalla ajokielto tulisi määrätä välittömästi.

3.9.2 Koulutusten vaikutukset

Virhepistejärjestelmiin useissa maissa liitetty koulutus liittyy kiinteästi niihin toimenpiteisiin, joilla pyritään estämään liikenne-rikkomusten uusiutumista. BestPoint-projektin yhteydessä havaittiin kuitenkin, että kuljettajat ovat yleensä kiinnostuneita osallistumaan vapaaehtoiseen koulutukseen vain, mikäli he sitä kautta voivat vaikuttaa pistetiliinsä. Koulutusten vaikuttavuudesta on lisäksi vain vähän todisteita. Esimerkiksi Ker et al. (2005) totesivat 18 tutkimuksen meta-analyysissään, että kuljettajille suunnatulla koulutuksella, riippumatta siitä, onko se vapaaehtoista vai pakollista, ei ole mainittavaa vaikutusta. Myös Elvik et al. (2009) toteavat, että johdettuun ryhmäkeskusteluun perustuvilla koulutuksilla on sangen vähän vaikutusta, ainakin mikäli mittarina käytetään onnettomuuksia. Poikkeuksena he nostavat esille ennakkoivan ajamisen koulutuksen, jolla on usein päästy hyviinkin tuloksiin. Niihin osallistuvat kuljettajat muodostavat kuitenkin yleensä valikoidun ryhmän, jolla ei ole taustalla liikenne-rikkomuksia.

Osallistujaryhmän koostumuksella näyttääkin olevan keskeinen merkitys koulutuksen onnistumisessa. Jos ryhmä on liian heterogeeninen, on vaikeaa lyhyen koulutuksen aikana käsitellä asioita niin, että se motivoisi kaikkia osallistujia. Koulutuksen kohdentaminen ja räätälöinti tietyille rajatulle ryhmälle onkin usein ollut edellytys koulutuksen onnistumiselle. EU-projektissa ”Andrea” (Bartl et al., 2002) katsottiin kootusti erityisesti rattijuopuille suunnatuista koulutuksista tehtyjä selvityksiä. Yhteenvetona voitiin todeta tarkkaan räätälöityjen koulutusten vähentäneen uusintarikollisuutta (rattijuoppoutta) jopa n. 50 %. Näin hyviin tuloksiin päästiin kuitenkin vain silloin, kun kohderyhmänä olivat ensikertalaiset tai muuten valikoidut, ”otolliset” kohderyhmät.

Tulokset eivät ole olleet läheskään yhtä hyviä törkeisiin rattijuopumuksiin syyllistyneiden tai selvästi alkoholisoituneiden kuljettajien kohdalla. Suomessa vuodesta 1999 lähtien Kriminaalihuoltolaitoksen ja Liikenneturvan yhteistyönä järjestettyjen ns. liikenneturvajaksojen kohderyhmä edustaa juuri tätä rattijuoppojen ”kovaa ydintä”. Koulutus on maksimissaan 10 tunnin vapaaehtoinen jakso, jolla henkilö voi korvata saman määrän yhdyskuntapalvelua. Liikennejaksojen tehokkuutta selvitettiin vuonna 2003, jolloin koulutus oli vielä puolet lyhyempi eli 5 tuntia. Selvitys (Laapotti et al., 2004) ei kyennyt osoittamaan, että koulutus (silloisessa muodossaan) olisi merkittävästi vähentänyt rattijuoppouteen syyllistymistä.

Liikenneturvallisuuden ”Best practice” –käytäntöjä kartoittavassa Supreme-projektissa (2007) todettiin niinkään, että koulutuksilla ei yleisesti ottaen juuri ole muuta vaikutusta kuin ajo-oikeuden palautuminen. Poikkeuksen tekevät kuitenkin päihdekuljettajille suunnatut koulutukset, joilla voitiin todeta olevan myös liikenneonnettomuuksien vähentymisenä näkyviä vaikutuksia. Samoin on Saksassa ja Itävallassa saatu hyviä kokemuksia nuorille suunnatusta koulutuksesta.

3.9.3 Muita vaikutuksia

Valitusmenettelyjen laajamittainen hyväksikäyttö ja siitä johtuva ajokiellon täytäntöönpanon pitkittyminen on noussut ongelmaksi monessa maassa. Asia nousi esille esim. Chandlerin (2012) selvityksessä, jossa kävi ilmi että ajokiellon lähestyessä kuljettajat käyttivät lähes säännönmukaisesti hyväkseen erilaisia lain sallimia valitus- ja anomusmenettelyjä pitkittääkseen ajokiellon täytäntöönpanoa.

Myös Corbett et. al (2008) nostivat merkittävänä Iso-Britanniaa koskevana ongelma-kohtana esille sen, että tuomioistuimet hyvin helposti hyväksyvät 12 pistettä saaneiden kuljettajien vetoimuksia saada vapautusta ajokiellosta ”erityisiin vaikeisiin seikkoihin” vedoten. Iso-Britanniassa toimiikin useita asianajotoimistoja, jotka ovat erikoistuneet avustamaan 12 pistettä saaneita kuljettajia oikeudessa. Lehtitietojen mukaan (The Telegraph, 2010), jopa 25 % kuljettajista vältti vuonna 2009 ajokiellon tuomioistuimen päätöksellä.

Ajaminen ajokiellosta huolimatta nousi BestPoint-projektissa esille yleisenä ongelmana, mutta tarkkoja lukuja ilmiön suuruudesta ei ollut saatavilla. Löytty (2013) viittaa Sosiaali- ja terveysministeriön selvitykseen, jonka mukaan kansainvälisesti jopa 75 % ajokieltoon määrätystä rikkoo ajokieltoa. Sweedler & Stewart (2007) totesivat päihdekuljettajia koskevassa tutkimuksessaan, että Saksassa, Ranskassa ja Norjassa n. 30 % päihteiden takia ajokiellossa olleista kuljettajista jatkoi ajamista. Iso-Britanniassa ilmeni, että 40 % kuljettajista, jotka olivat ajokiellossa pistekertymän takia, jatkoivat silti ajamista (Knox et al., 2003). Näiden kuljettajien riski joutua

liikenneonnettomuuteen oli lisäksi 3 – 9 kertaa suurempi kuin kuljettajilla keskimäärin. Heillä on myös suurempi taipumus syyllistyä liikennepakoon onnettomuuden jälkeen. Sama ilmiö on tosin havaittu myös esim. Ruotsissa ja Belgiassa, missä maissa ei ole virhepistejärjestelmää.

Pisteiden siirtäminen toiselle henkilölle, usein rahaa vastaan, mutta usein myös perheenjäsenten välillä, on erityisesti kameravalvontaan liittyvä ongelma. BestPoint-projektissa todettiin pisteiden kauppaamista esiintyvän erityisesti Iso-Britanniassa ja Ranskassa. Kuten ajo-oikeudetta ajamisen kohdalla, myös pisteiden kauppaamisen yleisyyttä on vaikea todentaa. BestPoint-projektissa annettiin esimerkkejä Ranskasta, jossa pisteitä huutokaupataan Internetissä. Hinnat vaihtelevat 250 – 2500 € välillä, ja raportissa arvioidaan, että pisteillä käytävän kaupan arvo on kuukausittain n. 30 000 000 €.

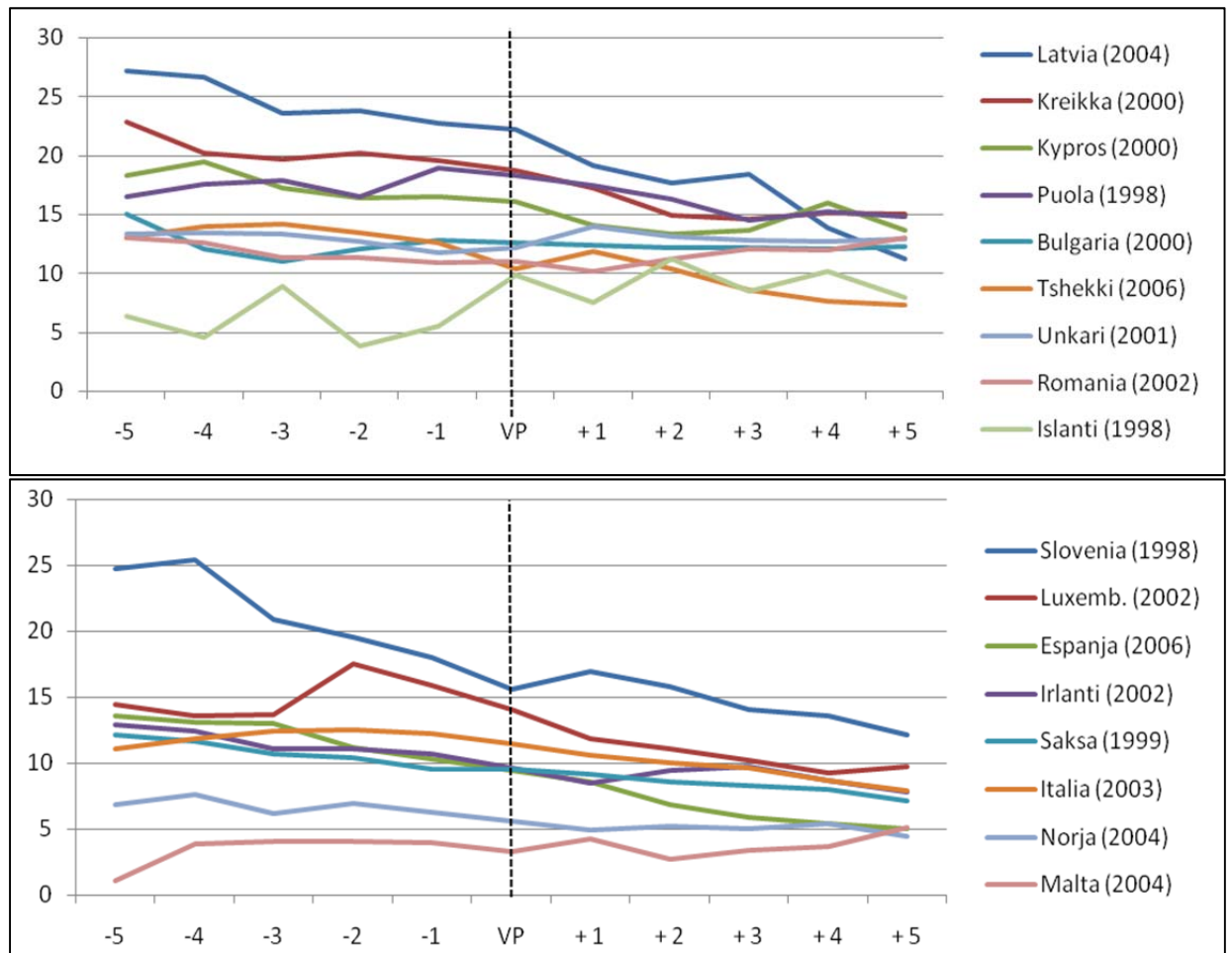
Corbett et al. (2008) kiinnittivät tutkimuksessaan huomiota kuljettajien suhtautumiseen pisteillä käytävään kauppaan. Pisteiden kauppaamista ei pidetty niin pahana, vaan ”pelin henkeen” kuuluvana asiana. Iso-Britannian autoliiton kyselytutkimuksessa (Automobile Association, 2011) havaittiin, että 13 % vastaajista (n = 16 961) ilmoitti tuntevansa jonkun, joka oli joko suostunut ottamaan jonkun toisen pisteitä, tai kaupannut omia pisteitään. Suhteutettuna ajokorttien määrään tämä tarkoittaa n. 300 000 kuljettajaa. Iso-Britannian pistepeli sai vuoden 2013 alussa kansainvälistäkin julkisuutta, kun kävi ilmi, että hallituksen ministeri oli siirtänyt kameravalvonnan kautta määrättyjä pisteitään puolisonsa nimiin.

Swov (2012) arvioi, että pisteiden siirtäminen toiselle henkilölle, jolla on ajo-oikeus, mutta joka kenties ei itse edes aja, saattaa selittää edellä taulukossa 29 esitettyä rikkomuskertymän hidastumaa 12 pisteen lähestyessä Iso-Britanniassa.

3.9.4 Tilastovertailu

Virhepistejärjestelmien vaikutusta onnettomuuskehitykseen katsottiin tässä selvityksessä vertaamalla virhepistejärjestelmän vuosien 1998 – 2006 välillä käyttöön ottaneiden maiden liikennekuolemia (asukaslukuun suhteutettuina) 5 vuoden jaksolta ennen virhepistejärjestelmän käyttöönottovuotta ja 5 vuoden jaksolta sen jälkeen. Koska järjestelmän päätavoitteena on liikenneturvallisuuden parantaminen, pitäisi myönteisen vaikutuksen viime kädessä näkyä liikennekuolemien vähentymisenä, ja erityisesti heti järjestelmän käyttöönoton jälkeen. Vaikka Saksassa järjestelmä otettiin käyttöön jo 1974, oli vuonna 1999 toteutettu järjestelmän uudistus niin perusteellinen, että maa otettiin mukaan vertailuun. Iso-Britannian järjestelmään ei puolestaan ole tehty suuria muutoksia vuoden 1988 jälkeen, eikä se näin ollen ole vertailukelpoinen muiden maiden kanssa. Myös Ranska on jätetty pois vertailusta (pistejärjestelmä vuodesta 1992).

Kuviossa 10 on maittain kuvattu kuolleiden määrät / 100 000 asukasta 5 vuotta ennen ja 5 vuotta käyttöönoton jälkeen. Kuvausta voi verrata jäljempänä luvussa 4.1.5 esitettyihin Suomen, Hollannin, Tanskan, Itävallan ja Sveitsin trendeihin.



Kuvio 10. Tieliikenteessä kuolleet / 100 000 asukasta eri maissa 5 vuotta ennen ja 5 vuotta jälkeen virhepistejärjestelmän (VP) käyttöönottovuoden (suluissa maan nimen jälkeen).

Lähde: CARE ja IRTAD tietokannat.

Kuolleisuus oli useimmissa maissa keskimäärin alhaisemmalla tasolla 5-vuotisjaksolla jälkeen virhepistejärjestelmän käyttöönottovuoden verrattuna edeltävään 5-vuotisjaksoon. Keskimäärin laskua oli 20,6 % (taulukko 30). ”Ennen - jälkeen” -vertailu osoitti, 17 maata ryhmänä katsoen, että tämä muutos oli tilastollisesti merkitsevä ($t(16) = 3,827$; $p < .01$).

Suurin tarkastelujaksojen välinen ero oli Espanjassa (48,4 %). Bulgarian, Romanian ja Unkarin kuolleisuusluvut pysyivät lähes muuttumattomina. Maltan keskimääräinen kuolleisuusluku oli virhepistejärjestelmän käyttöönoton jälkeisellä jaksolla puolestaan 11,8 % korkeampi kuin aikaisemmin, tosin edelleen verrattain matala. Islanti erottuu kaikkein suurimmalla liikennekuolemien määrän keskimääräisellä kasvulla.

Taulukko 30. Muutos keskimääräisessä liikennekuolleisuudessa eri maissa 5 vuoden jaksolla ennen ja 5 vuoden jaksolla jälkeen virhepistejärjestelmän käyttöönoton.

	Keskimäärin ennen	Keskimäärin jälkeen	ero (%)
Espanja	12,2	6,3	- 48,4
Latvia	24,8	16,1	- 35,1
Slovenia	21,7	14,5	- 33,2
Tsekki	13,5	9,2	- 31,9
Luxemburg	15,0	10,4	- 30,7
Norja	6,7	5,0	- 25,4
Kreikka	20,5	15,4	- 24,9
Saksa	10,9	8,2	- 24,8
Irlanti	11,6	8,8	- 24,1
Italia	12,0	9,4	- 21,7
Kypros	17,6	14,1	- 19,9
Puola	17,5	15,6	- 10,9
Bulgaria	12,6	12,2	- 3,2
Romania	11,8	11,7	- 0,8
Unkari	12,9	13,1	+ 1,6
Malta	3,4	3,8	+ 11,8
Islanti	5,8	9,0	+ 55,1
Keskim.	13,6	10,8	- 20,6

Tulokseen on kuitenkin suhtauduttava varovaisesti jo senkin takia, että tarkastelussa oli mukana lähtötasoltaan hyvin erilaisia maita, eikä virhepistejärjestelmän käyttöönoton vaikutusta voida erottaa muista samanaikaisesti vaikuttavista tekijöistä. Mikä tärkeintä, vertailussa ei voitu huomioida järjestelmän käyttöönoton toteutusta, esim. valvontaa tai muita samanaikaisia toimenpiteitä. Tarkasteltu ajanjakso (1998 – 2006) oli kuitenkin Euroopassa pääsääntöisesti myönteisen taloudellisen kasvun aikaa, jolloin esim. liikennemäärät kasvoivat kaikkialla. Kasvava liikenne lisää puolestaan altistumista myös onnettomuuksille. Ympäristötekijöiden vaikutus tulokseen vähenee myös senkin takia, että käyttöönottovuosi vaihteli maittain. Tulokset ovat joka tapauksessa samansuuntaisia kuin Castillo-Manzano & Castro-Nuñon (2012) meta-analyysissä.

Arvio siitä, että muutoksen takana on muitakin tekijöitä kuin pelkästään virhepistejärjestelmän käyttöönotto vahvistuu, jos tarkastellaan kehitystä eri maissa pidemmällä aikavälillä (taulukko 31). Taulukkoon on koottu tieliikenteessä kuolleiden määrät / 100 000 asukasta 19 virhepistejärjestelmämaassa vuosina 1991 – 2011 (Suomen vastaavat luvut on esitetty jäljempänä taulukossa 33). Taulukosta näkyy, että läntisen Euroopan maissa alkoi tieliikennekuolemien laskeva trendi jo 1990-luvun puolivälissä, eikä virhepistejärjestelmä ole sitä kiihdyttänyt. Itäisen Euroopan maissa ei kehitys ole ollut yhtä positiivinen, eikä virhepistejärjestelmällä näytä olleen merkittävää vaikutusta. Taulukon lukuja tarkastellessa voi pohtia sitä, mikä vaikutus oli esim. sillä, että Ranskassa otettiin automaattinen kameravalvonta käyttöön vuonna 2003. Samalla siirryttiin myös haltijavastuuseen niin, että ajoneuvon omistaja asetaan vastuuseen ylinopeusrikkomuksesta, ellei hän pysty nimeämään ajoneuvolle toista kuljettajaa. Henkilöautojen keskinopeudet laskivat Ranskassa vuosien 2002 – 2007 välillä 11,5 km/t moottoriteillä, 11,9 km/t pääteillä ja yli 15 km/t sivuteillä (ETSC, 2011).

Taulukko 31. Tieliikenteessä kuolleet / 100 000 asukasta virhepistejärjestelmämaissa vuosina 1991 – 2011. Lähde: CARE ja IRTAD tietokannat.

	Latvia	Slovenia	Kypros	Kreikka	Unkari	Espanja	Puola	Luxemburg	Ranska	Bulgaria	Tšekki	Italia	Saksa	Romania	Irlanti	Islanti	Iso-Brit.	Norja	Malta
1991	37,5	23,1	17,5	20,7	20,4	22,7	20,7	21,6	18,4	12,9	12,9	14,3	14,2	13,5	12,6	10,4	8,3	7,6	4,5
1992	29,8	24,7	21,9	20,9	20,3	20,0	18,1	17,7	17,3	15,2	15,2	14,2	13,2	12,6	11,7	7,8	7,6	7,6	3,1
1993	28,0	24,7	18,6	20,7	16,2	16,3	16,5	19,8	17,2	15,4	14,8	12,6	12,3	12,7	12,1	6,3	6,9	6,5	3,9
1994	30,5	25,4	21,0	21,4	15,1	14,3	17,5	16,2	15,7	16,5	15,8	12,5	12,1	13,0	11,3	4,5	6,6	6,5	1,6
1995	26,4	20,9	18,3	22,8	15,4	14,6	17,9	17,3	15,4	15,0	15,4	12,3	11,6	12,8	12,1	8,9	6,5	7,0	3,8
1996	24,1	19,5	19,5	20,2	13,3	13,9	16,5	17,2	14,7	12,1	15,2	11,7	10,7	12,9	12,5	3,8	6,4	5,8	5,1
1997	23,2	18,0	17,3	19,6	13,5	14,2	18,9	14,4	14,5	11,0	15,5	11,8	10,4	13,0	12,9	5,5	6,4	6,9	4,8
1998	28,0	15,6	16,4	20,2	13,3	15,0	18,3	13,5	15,3	12,1	13,2	11,1	9,5	12,6	12,4	9,8	6,1	8,0	4,5
1999	27,2	16,9	16,5	19,5	12,7	14,4	17,4	13,6	14,5	12,8	14,1	11,8	9,5	11,3	11,1	7,5	6,1	6,8	1,1
2000	26,7	15,8	16,1	18,7	11,7	14,4	16,3	17,5	13,7	12,6	14,5	12,4	9,1	11,3	11,1	11,2	6,1	7,6	3,9
2001	23,6	14,0	14,0	17,2	12,1	13,6	14,5	15,9	13,4	12,4	13,0	12,5	8,5	10,9	10,7	8,4	6,1	6,1	4,1
2002	23,8	13,5	13,3	14,9	14,0	13,1	15,2	14,0	12,5	12,2	14,0	12,2	8,3	11,0	9,6	10,1	6,0	6,9	4,1
2003	22,8	12,1	13,6	14,6	13,1	13,0	14,8	11,8	9,8	12,2	14,2	11,4	8,0	10,2	8,5	7,9	6,2	6,2	4,0
2004	22,2	13,7	16,0	15,1	12,8	11,2	15,0	11,0	8,9	12,1	13,5	10,6	7,1	11,2	9,4	7,8	5,6	5,6	3,3
2005	19,2	12,9	13,6	15,0	12,7	10,3	14,3	10,2	8,5	12,3	12,6	10,0	6,5	12,1	9,7	6,4	5,6	4,9	4,2
2006	17,7	13,1	11,2	14,9	12,9	9,4	13,7	9,2	7,4	13,5	10,4	9,6	6,2	12,0	8,7	10,0	5,5	5,2	2,7
2007	18,4	14,6	11,4	14,4	12,2	8,6	14,6	9,7	7,3	13,1	11,9	8,7	6,0	13,0	7,8	4,8	5,0	5,0	3,4
2008	13,9	10,6	10,4	13,9	9,9	6,8	14,3	7,2	6,7	13,9	10,4	7,9	5,4	14,2	6,4	3,8	4,3	5,4	3,7
2009	11,2	8,4	8,9	12,9	8,2	5,9	12,0	9,7	6,6	11,8	8,6	7,1	5,1	13,0	5,4	5,3	3,8	4,4	5,1
2010	9,7	6,7	7,5	11,1	7,4	5,4	10,2	6,4	6,2	10,3	7,6	6,8	4,5	11,1	4,7	2,6	3,1	4,2	3,6
2011	8,0	6,9	8,8	9,7	6,4	5,0	10,9	7,0	6,1	8,8	7,3	6,5	4,9	9,4	4,2	3,8	3,2	3,4	4,1

Virhepistejärjestelmän käyttöönotto vuosi varjostettu (Saksa: käyttöönotto 1974, laaja uudistus 1999). Iso-Britanniassa on ollut virhepistejärjestelmä nykymuodossaan vuodesta 1988.

4 Muut seuraamusjärjestelmät

Vaikka virhepistejärjestelmä onkin vallitseva seuraamusjärjestelmän muoto Euroopassa, ei sovi unohtaa, että useissa maissa sovelletaan muunlaisia järjestelmiä. Suomen lisäksi myös Hollannissa, Itävallassa, Sveitsissä ja Tanskassa on järjestelmä, jossa huomioidaan toistuvia liikenne rikkomuksia ilman pisteytystä. Suomea lukuun ottamatta kaikki muut maat siirtyivät tällaiseen järjestelmään 2000-luvulla.

Peruseriaatteeltaan nämä järjestelmät muistuttavat toisiaan, mutta kussakin maassa on omat erityispiirteensä. Erityisesti Sveitsin järjestelmä on tässä suhteessa omanlaisensa. Erimuotoisuuden syy löytyy, kuten virhepistejärjestelmienkin kohdalla, kytköksistä yleiseen kansalliseen lainsäädäntöön ja viime kädessä kansalliseen kulttuuriin.

Euroopan Unionissa on lisäksi 7 maata, joissa liikenne rikkomusten seuranta on järjestetty muulla tavoin. Näiden maiden edustajana esitellään Ruotsin järjestelmä.

4.1 Järjestelmät, joissa katsotaan liikenneriikkomusten määrää

Seuraavassa on lyhyesti kuvailtu ne eurooppalaiset järjestelmät, joissa huomioidaan liikenneriikkomusten määrä ilman pisteytystä. Lisätietoa näistä järjestelmistä (lukuun ottamatta Sveitsiä) löytyy BestPoint-projektin raporteista. Mielenkiintoista kyllä, BestPoint-projektissa kaikki tässä esitetyt maat, paitsi Sveitsi, katsottiin yksinkertaisesti virhepistejärjestelmiksi siten, että yksi rikkomus vastaa yhtä pistettä. Myös Suomi laskettiin kuuluvaksi tähän ryhmään.

4.1.1 *Hollanti*

Hollannissa, joka on jo pitkään ollut liikenneturvallisuuden kärkimaita Euroopassa, on vuodesta 2002 sovellettu rakenteeltaan hyvin yksinkertaista liikenneriikkomusten seuraamusjärjestelmää, jossa kaikki rikkomukset ovat samanarvoisia. Järjestelmä koskee pääsääntöisesti vain uusia kuljettajia. Hollannissa ajoneuvon haltija on vastuussa ylinopeusrikkomuksesta.

Huomioitavat rikkomukset ovat:

- Liikennesääntöjen rikkominen niin, että siitä aiheutuu aineellisia vahinkoja tai henkilövahinkoja.
- Kuolemaan johtaneen onnettomuuden aiheuttaminen.
- Ylinopeus 30 km/t tai enemmän (muu tie kuin moottoritie).
- Ylinopeus 40 km/t tai enemmän moottoritiellä.
- Liian pieni ajoetäisyys edellä ajavaan.
- Vaaran tai haitan aiheuttaminen liikenteessä.
- Alkoholia yli 1.3 ‰ (koskee kaikkia kuljettajia).

Vuodesta 2011 alkaen on huomioitu päihtyneenä ajaminen niin, että se koskee kaikkia kuljettajia riippumatta siitä, kuinka kauan heillä on ollut ajo-oikeus. Jos kuljettaja syyllistyy 5 vuoden aikana kahdesti päihteiden käyttöön ajon aikana, ja mikäli toisella kerralla promillemäärä ylittää 1.3 ‰, on seurauksena ajo-oikeuden menetys. Ajo-oikeuden palauttamiseksi täytyy suorittaa kuljettajantutkimnon ajokoe uudelleen.

Vaikka rikkomusten luettelo vaikuttaa lyhyeltä, kattavat kaksi ensimmäistä kohtaa käytännössä kaikki kuviteltavissa olevat teot, mikäli teko johtaa onnettomuuteen.

Jos kuljettaja syyllistyy 3 rikkomukseen 5 vuoden ajanjaksolla siitä, kun hän on saanut ajo-oikeuden, on seurauksena väliaikainen ajokielto siihen asti, kunnes kuljettaja on suorittanut ajokokeen ja teoriakokeen autokoulussa. Jos ajokyky todetaan puutteelliseksi, on seurauksena ajo-oikeuden menetys. Kuljettajantutkiminto (ajokoe + teoriakoe) on tällöin suoritettava uudelleen. Hollannissa ei järjestetä koulutusta.

Tarkkailujakso on kiinteä 5 vuotta laskettuna ajo-oikeuden alkamisesta, tai ensimmäisestä päihderikkomuksesta. Tarkkailujaksoa ei siten pidennetä rikkomusten seurauksena. Esimerkiksi, jos kuljettaja syyllistyy rikkomukseen 4,5 vuoden kuluttua ajo-oikeuden alkamisesta, on merkintä voimassa vain puoli vuotta, eikä se vaikuta tarkkailujakson jälkeiseen aikaan.

Hollannin seuraamusjärjestelmällä ei Swov:n tutkimuksessa (Vlakveld & Stipdonk, 2009) todettu olevan erityistä vaikutusta uusien kuljettajien onnettomuuksiin. Yhdeksi syyksi arvioitiin se, että järjestelmässä huomioidaan vain vakavia rikkomuksia ja että kiinnijäämisriski on Hollannissa pieni. Maassa on myös aika ajoin nostettu esille kysymys virhepistejärjestelmään siirtymisestä, mutta asia ei ole toistaiseksi edennyt. Swov (2012) arvioi, että vaikutukset olisivat todennäköisesti olemattomat.

4.1.2 Itävalta

Itävallassa on ollut rikkomuskertymään perustuva seuraamusjärjestelmä vuodesta 2005. Itävallan järjestelmä koskee kaikkia moottoriajoneuvon ajo-oikeuden haltijoita. Ammattikuljettajia koskevat samat säännöt, mutta uusia kuljettajia varten on kuitenkin oma, hieman poikkeava järjestelmänsä. Itävallassa järjestelmästä käytetään nimeä ”Vormerksystem” tai ”Punkteführerschein”, ja ohjeistossa viitataan ”pisteisiin”.

Järjestelmässä huomioidaan kaikkiaan 13 eri rikkomusta:

- Varomattomuus suojatietä lähestyessä.
- Pakollisen pysähtymisen merkin huomiotta jättäminen.
- Punaisen liikennevalon huomiotta jättäminen.
- Turvalaitteiden huomiotta jättäminen ylittäessä rautatietä.
- Ajaminen pientareella ja hälytysajoneuvon kulun estäminen.
- Rikkomus sääntöjä vastaan, jotka koskevat vaarallisten aineiden kuljettamista moottoritietunnelissa.
- Rikkomus sääntöä vastaan, joka kieltää ajamasta tunnelissa ajoneuvolla, jossa kuljetetaan vaarallisia aineita.
- Teknisesti epäkunnossa olevan ajoneuvon käynnistäminen.
- Ajoneuvon käynnistäminen, jonka kuorma ei ole asianmukaisesti sidottu.
- Alkoholia 0.5 ‰ – 0.79 ‰ (kaikki kuljettajat).
- Alkoholia 0.1 ‰ – 0.49 ‰ (> 7,5 t luokka C sekä linja-autot luokka D).
- Alle 14-vuotiaan / 150 cm lapsen turvalaitteiden käytön laiminlyönti.
- Ajaminen liian lähellä edellä ajavaa (0,2 – 0,4 s.).**

** Lyhyempi kuin 0,2 s etäisyys johtaa välittömään ajokieltoon.

Huomattavaa on, että rikkomusten luettelo ei sisällä ylinopeusrikkomuksia (vrt. nuoret jäljempänä), joista seuraa aina erillinen rangaistus

Lähtökohtana on 2 tai 3 vuoden tarkkailujakso. Mikäli kuljettaja 2 vuoden aikana ensimmäisestä rikkomuksesta syyllistyy uuteen rikkomukseen, pidennetään tarkkailujaksoa 3 vuoteen. Jos kuljettajalle tulee vielä yksi rikkomus lisää tämän kolmannen vuoden aikana, on seurauksena vähintään 3 kuukauden ajokielto. Ajokiellon pituuteen vaikuttaa teon vakavuus, mutta kestosta määrättäessä otetaan huomioon myös kuljettajaan liittyvät henkilökohtaiset seikat, esim. toimeentulokysymykset.

Mikäli kuljettaja 2 vuoden aikana syyllistyy 2 rikkomukseen, täytyy hänen ajo-oikeuden menettämisen uhalla osallistua pakolliseen koulutukseen. Tarkkailujaksoa jatketaan hyväksytyn koulutusjakson jälkeen vielä 1 vuodella.

Kaksi tai useampi rikkomus samalla kertaa lasketaan yhdeksi tapahtumaksi. Kuljettajan täytyy tällaisessa tapauksessa kuitenkin osallistua koulutukseen samalla tavalla kuin kahden rikkomuksen jälkeen.

Mikäli kuljettajan veren alkoholin promillemäärä ylittävää edellä rikkomustaulukossa esitetyt promillemäärät, ja vaikka kyseessä olisi ensimmäinen rikkomus, on seurauksena vähintään 1 kuukauden ajokielto. Ajokieltoa määrätään kuitenkin vähintään 3 kuukautta, mikäli tilanteeseen liittyi liikenneonnettomuus, ylinopeus, liikennepako tai ajo-oikeudetta ajoa, ja vähintään 6 kuukautta, mikäli kuljettajan toiminta on ollut erityisen vaarallista. Jos kuljettajan veren alkoholipitoisuus on 1.6 ‰ tai enemmän, seuraa niin ikään vähintään 6 kuukauden ajokielto, mikäli kyseessä on ensimmäinen kerta, tai vähintään 1 vuoden ajokielto, jos kyseessä on toinen kerta viiden vuoden sisällä.

Uusien kuljettajien (2 vuoden väliaikainen ajo-oikeus) kohdalla noudatetaan edellä kuvattua hieman poikkeavaa seuraamusjärjestelmää, jossa rikkomusten luettelo on pidempi. Uusien kuljettajien alkoholin promillerajana on 0.1 ‰, minkä lisäksi sanktioitaviin rikkomuksiin kuuluu myös esimerkiksi ylinopeus sekä ohittaminen ohituskieltoalueella. Kuljettajan täytyy myös heti ensimmäisen rikkomuksen jälkeen osallistua uusille kuljettajille räätälöityyn koulutukseen. Samalla jatketaan väliaikaisen ajo-oikeuden kestoa 1 vuodella.

Kuljettajalle lähetetään muistutuskirje heti ensimmäisen rikkomuksen jälkeen, ja uudelleen toisen rikkomuksen jälkeen, mihin liittyy määräys koulutukseen. Rikkomuksen rekisteröinti kestää poliisin ilmoituksen jälkeen n. kuukauden, ellei kuljettaja ole vienyt asiaa oikeuteen.

4.1.3 Sveitsi

Sveitsissä otettiin vuonna 2005 käyttöön järjestelmä, jossa liikennesrikkomuksista määrättävät seuraamukset riippuvat aikaisemmista rangaistuksista tietyllä ajanjaksolla (2, 5 tai 10 vuotta) ja sitä kautta epäsuorasti rikkomusten vakavuusasteesta. Järjestelmässä on siten piirteitä sekä virhepistejärjestelmistä että rikkomusten määrää laskevista järjestelmistä. Ajokiellot vaihtelevat 1 kk ja elinikäisen välillä.

Varoitukset ja ajokiellot ratkaistaan hallinnollisella menettelyllä, kun taas sakot ja vankeustuomiot ratkaistaan rikosoikeudellisella menettelyllä. Koska liikennesrikkomuksiin liittyy aina vähintään sakkorangaistus, tulevat useimmat tapaukset molempien tahojen käsittelyyn. Järjestelmään kuuluu, että valvonta on tehokasta ja huomattava osa siitä hoidetaan automaattivalvontana. Vuonna 2010 otettiin Sveitsissä käyttöön kameratyyppejä, joka pystyy valvomaan 22 auton ajonopeuksia ja tiettyjä muita rikkomuksia neljällä kaistalla yhtä aikaa. Liikennesrikkomukset on jaettu kolmeen luokkaan:

1. *Vähäinen* rikkomus: Muille aiheutettu vaara on vähäinen, eikä kuljettaja samalla syyllisty muihin rikkomuksiin. Esimerkiksi veren alkoholi 0.5 – 0.79 ‰ katsotaan vähäiseksi rikkomukseksi. Seurauksena on
 - varoitus, mikäli kuljettajalle ei ole määrätty ajokieltoa tai muita rajoitteita viimeisen 2 vuoden ajalta,
 - vähintään 1 kuukauden ajokielto, jos kuljettajalla on aikaisempi ajokielto tai muita rajoitteita viimeisen 2 vuoden ajalta.

2. *Huomattava* rikkomus: Tekoon liittyy vaaran aiheuttaminen muille. Esimerkiksi veren alkoholi 0.5 – 0.79 ‰ ja samanaikainen ”vähäinen” rikkomus. Tähän luokkaan lasketaan myös ajaminen ajoneuvolla, johon ei ole ajo-oikeutta. Seurauksena on
 - vähintään 1 kuukauden ajokielto, jos kuljettajalla ei ole aikaisempaa ajokieltoa viimeisen 2 vuoden ajalta tai ajokieltoa on edeltänyt ”vähäinen” rikkomus,
 - vähintään 4 kuukauden ajokielto, jos kuljettajalla on aikaisempi ajokielto ”huomattavasta” tai ”törkeästä” rikkomuksesta viimeisen 2 vuoden ajalta,
 - vähintään 9 kuukauden ajokielto, jos kuljettajalla on 2 aikaisempaa ajokieltoa ”huomattavasta” tai ”törkeästä” rikkomuksesta viimeisen 2 vuoden ajalta,
 - vähintään 15 kuukauden ajokielto, jos kuljettajalla on 2 ajokieltoa ”törkeästä” rikkomuksesta viimeisen 2 vuoden ajalta,
 - ajokielto toistaiseksi, mutta vähintään 2 vuodeksi, jos kuljettajalla on 3 aikaisempaa ajokieltoa ”huomattavasta” tai ”törkeästä” rikkomuksesta viimeisen 10 vuoden ajalta,
 - elinikäinen ajokielto, jos kuljettajalle on viimeisen 5 vuoden aikana määrätty toistaiseksi voimassa oleva ajokielto.
3. *Törkeä* rikkomus: Teko rikkoo törkeästi tieliikennelakia ja siitä aiheutuu merkittävää vaaraa muille. Törkeäksi rikkomukseksi katsota esimerkiksi veren alkoholi 0.8 ‰ tai enemmän, lääkkeiden tai huumausaineiden käyttö, kieltäytyminen verikokeesta (alkoholi), liikennepako onnettomuuden jälkeen sekä ajaminen ajokiellon aikana. Seurauksena on
 - vähintään 3 kuukauden ajokielto, jos kuljettajalla ei ole aikaisempaa ajokieltoa viimeisen 2 vuoden ajalta tai hänellä on ajokielto ainoastaan ”vähäisen” rikkomuksen takia viimeisen 5 vuoden ajalta,
 - vähintään 6 kuukauden ajokielto, jos kuljettajalla on 1 aikaisempi ajokielto ”huomattavasta” rikkomuksesta viimeisen 5 vuoden ajalta,
 - vähintään 12 kuukauden ajokielto, jos kuljettajalla on 1 aikaisempi ajokielto ”törkeästä” rikkomuksesta tai 2 ajokieltoa ”huomattavasta” rikkomuksesta viimeisen 5 vuoden ajalta,
 - ajokielto toistaiseksi, mutta vähintään 2 vuodeksi, jos kuljettajalla on 2 aikaisempaa ajokieltoa ”törkeästä” rikkomuksesta tai 3 aikaisempaa ajokieltoa ”huomattavasta” tai ”törkeästä” rikkomuksesta viimeisen 10 vuoden ajalta,
 - elinikäinen ajokielto, jos kuljettajalle on viimeisen 5 vuoden aikana määrätty toistaiseksi voimassa oleva ajokielto.

Huomattavia ylinopeuksia vastaan astui vuoden 2013 alussa voimaan laki ”kaahailusta” (Raserei), jossa huomattavaa ylinopeutta ajavalle kuljettajalle määrätään 1 – 4 vuotta vankeutta ja vähintään 2 vuoden ajokielto, mikäli hän ensimmäisen kerran syyllistyy seuraaviin ylinopeuksiin, riippumatta siitä, johtaako teko onnettomuuteen:

- 30 km/t rajoitusalueella ylinopeutta 40 km/t tai enemmän
- 50 km/t rajoitusalueella ylinopeutta 50 km/t tai enemmän
- 80 km/t rajoitusalueella ylinopeutta 60 km/t tai enemmän

- 80 km/t rajoitusalueella ylinopeutta 80 km/t tai enemmän

Lisäksi määrätään kuljettajan ajoneuvo valtiolle. Toistuvasti em. huomattavaa ylinopeutta ajavalle määrätään elinikäinen ajokiello.

Kaahailuksi määritellään myös teko, erityisesti uhkarohkea ohitus tai kilpailu liikenteessä, jossa tahallisesti rikotaan liikennesääntöjä ja teosta aiheutuu vakavan vammautumisen tai kuoleman vaaraa. Vuonna 2015 astuu lisäksi voimaan sääntö, jonka mukaan kaahailusta 2 vuoden ajokiellon saanut kuljettaja saa ajokiellon jälkeen ajaa 5 vuoden aikana ainoastaan ajonseurantalaitteella varustettua ajoneuvoa.

Ammattikuljettajia koskevat samat säännöt kuin muita kuljettajia. Henkilökuljetuksiin osallistuvilla kuljettajilla ja ajoneuvossa mukana olevilla apuhenkilöillä on kuitenkin 0.0 ‰ raja alkoholille työvuoron aikana ja 6 tuntia ennen sitä.

Uusien kuljettajien on väliaikaisen ajo-oikeuden voimassaoloaikana (3 vuotta) osallistuttava kahteen koulutusjaksoon, joihin kuuluu sekä teoria- että ajo-opetusta. Varsinainen ajo-oikeus myönnetään vasta kun koulutusjaksot on suoritettu, eikä kuljettaja ole 3 vuoden aikana saanut useampaa kuin 1 ajokiellon. Tammikuusta 2014 alkaen tulee uusilla kuljettajilla olemaan 0.0 ‰ raja alkoholille liikenteessä.

Kuljettajalla on mahdollisuus osallistua vapaaehtoiseen koulutukseen ja sitä kautta lyhentää ajokiellon kestoa. Ajokiellon vaikutus kuljettajan toimeentuloon voidaan myös ottaa huomioon. Eri kantonien välillä on hieman eri käytäntöjä.

4.1.4 Tanska

Tanskassa on vuodesta 2005 ollut liikenneriikkomusten seuraamusjärjestelmä, jossa lasketaan toistuvia liikenneriikkomuksia ilman pisteytystä. Tavoitteena on alusta alkaen ollut, että järjestelmä on sekä kuljettajien että viranomaisien kannalta yksinkertainen. Järjestelmä koskee kaikkia moottoriajoneuvon kuljettajia. Koulutusta ei ole.

Järjestelmässä huomioidaan 17 rikkomusta, joiden katsotaan ilmentävän vaarallista käyttäytymistä liikenteessä. Rikkomusten luettelossa ei kuitenkaan ole alkoholin vaikutuksen alaisena ajamista, eikä turvavyön käytön laiminlyöntiä (lukuun ottamatta alle 15-vuotiaat). Rikkomukset ovat:

- Nopeusrajoituksen ylittäminen enemmän kuin 30 %.
- Ajaminen päin punaista liikennevaloa.
- Kiellettyyn ajosuuntaan ajaminen.
- Sulkuviivan ylittäminen.
- Hätäajoneuvojen kaistalla ajaminen.
- Rautatien sääntöjenvastainen ylittäminen.
- Liian pieni etäisyys edellä ajavaan.
- Ajaminen liikenteenjakajan väärältä puolelta.
- Ajosuunnan vaarallinen muuttaminen.
- Ohitussääntöjen rikkominen.
- Ohituskieltomerkin huomiotta jättäminen.
- Nopeuden kiihdyttäminen ohitettaessa.

- Kaistanvaihtosääntöjen rikkominen.
- Ohittaminen suojatien kohdalla.
- Väistämisvelvollisuuden laiminlyönti.
- Kilpailu liikenteessä.
- Alle 15-vuotiaiden turvavarusteiden käytön laiminlyönti.

Peruslähtökohtana on, että 3 rikkomusta 3 vuoden sisällä johtaa ehdolliseen ajokieltoon, joka on voimassa 3 vuotta. Mikäli kuljettaja syyllistyy useaan liikenne rikkomukseen yhdellä kertaa, ne lasketaan yhteen niin, että vähintään 3 rikkomusta yhdellä kertaa johtaa ehdolliseen ajokieltoon. Kuljettajan on ehdottoman ajokiellon uhalla 3 kuukauden sisällä osallistuttava kuljettajantutkinnon teoria- ja ajokokeeseen.

Edellä oleva koskee myös ammattikuljettajia sekä uusia kuljettajia. Uusilla kuljettajilla on ajokiellon rajana kuitenkin 2 rikkomusta 3 vuodessa.

Ajokielto määrätään ehdottomana, jos

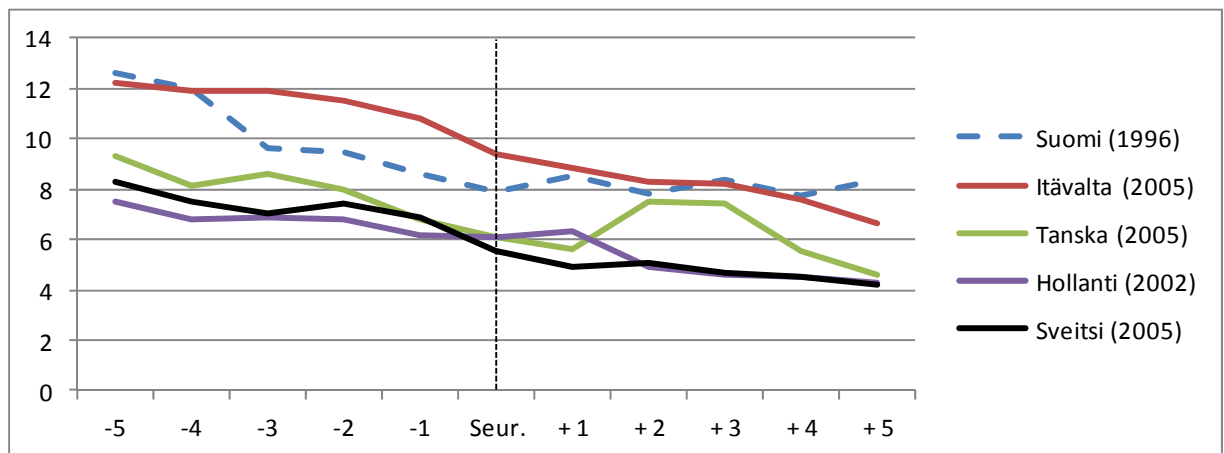
- kuljettaja on ehdollisessa ajokiellossa ja sen aikana syyllistyy 3 uuteen rikkomukseen,
- kuljettaja syyllistyy 6 tai useampaan rikkomukseen yhdellä kertaa,
- kuljettaja on aikaisemmin tuomittu ehdottomaan ajokieltoon ja 5 vuoden sisällä sen päättymisestä syyllistyy 3 vuoden ajanjaksolla 3 rikkomukseen.

Vaikka kaikki rikkomukset johtavat yhteen merkintään ajokorttitiedoissa, määräytyy ehdottoman ajokiellon pituus kuitenkin rikkomuksen vakavuuden ja seuraamusten mukaan. Ehdoton ajokielto on siten aina vähintään 6 kk, mutta voi olla jopa 10 vuotta.

Merkintä rikkomuksesta säilyy kuljettajan ajokorttitiedoissa 3 vuotta, minkä jälkeen se poistetaan hallinnollisella menettelyllä siitä riippumatta, onko kuljettajalla uusia rikkomuksia. Kuljettajia ei tiedoteta esim. muistutuskirjeillä, mutta hän voi tiedustella omaa tilannettaan paikallispoliisilta. Rikkomuksen rekisteröinti kestää n. kuukauden.

4.1.5 Tilastovertailu

Samanlainen 5 vuotta ennen / 5 vuotta jälkeen -vertailu kuin edellä virhepistemaiden kohdalla tehtiin myös Suomen, Itävallan, Tanskan, Hollannin ja Sveitsin seuraamusjärjestelmien turvallisuusvaikutuksista (kuvio 11).



Kuvio 11. Tieliikenteessä kuolleet / 100 000 asukasta 5 vuotta ennen ja 5 vuotta seuraamusjärjestelmän (Seur.) käyttöönoton jälkeen. Järjestelmän käyttöönottovuosi suluissa maan nimen jälkeen.

Trendi oli samalla tavalla laskeva kuin useimmissa virhepistemaissa. Suomessa kuolleisuus oli 21,9 % ja Sveitsissä peräti 36,5 % alhaisemmalla tasolla kuin ennen kunkin järjestelmän käyttöönottoa (taulukko 32). Kuvasta näkyy toisaalta myös keskiarvoon perustuvan ennen – jälkeen -tarkastelun heikkous siinä, että liikennekuolleisuus laski Suomessa voimakkaasti juuri ennen vuotta 1996, mutta ei enää sen jälkeen. Kokonaisuutena katsoen kuolemat vähenivät kuitenkin tilastollisesti merkitsevästi ”jälkeen”-jaksolla verrattuna ”ennen”-jaksoon ($t(4) = 7,66, p < .01$).

Taulukko 32. Keskimääräinen liikennekuolleisuus Hollannissa, Itävallassa, Tanskassa ja Suomessa 5 vuoden jaksolla ennen ja 5 vuoden jaksolla jälkeen seuraamusjärjestelmän käyttöönoton.

	Keskimäärin ennen	Keskimäärin jälkeen	ero (%)
Sveitsi	7,4	4,7	- 36,5
Itävalta	11,7	7,9	- 32,5
Hollanti	6,8	4,9	- 27,9
Tanska	8,2	6,1	- 25,6
Suomi	10,5	8,2	- 21,9
Keskim.	8,9	6,4	- 28,9

Kuten edellä virhepistemaiden kohdalla, alkoi myös Itävallan, Hollannin, Tanskan, Sveitsin ja Suomen liikennekuolleisuuden laskeva trendi jo 1990-luvulla (taulukko 33), kuten alkoi myös niissä maissa, joissa ei ole kumpaakaan järjestelmää.

Taulukko 33. Tieliikenteessä kuolleet / 100 000 asukasta 1991 – 2011 viidessä toistuvaa liikenne-rikkomuksia huomioivissa maissa sekä maissa, joissa rikkomusmäärää ei seurata. Seuraamusjärjestelmän käyttöönottovuosi on varjostettu. Lähde: CARE ja IRTAD tietokannat.

	Portugali	Liettua	Viro	Belgia	Slovakia	Ruotsi	Itävalta	Suomi	Tanska	Hollanti	Sveitsi
1991	32,3	31,7	31,3	18,8	11,6	8,7	20,1	12,6	11,8	8,5	12,6
1992	31,0	22,6	18,5	16,7	12,8	8,8	18,0	12,0	11,2	8,3	12,1
1993	27,1	25,9	21,2	16,5	11,0	7,3	16,3	9,6	10,8	8,1	10,4
1994	25,1	20,8	24,6	16,8	11,9	6,7	16,9	9,5	10,5	8,5	9,7
1995	27,1	18,4	22,9	14,3	12,3	6,5	15,2	8,6	11,2	8,6	9,8
1996	27,2	18,4	14,9	13,4	11,5	6,1	12,9	7,9	9,8	7,6	8,7
1997	25,0	21,0	19,9	13,4	14,6	6,1	13,9	8,5	9,3	7,5	8,3
1998	21,0	23,3	20,4	14,7	15,2	6,0	12,1	7,8	9,4	6,8	8,4
1999	20,0	21,2	16,8	13,7	12,0	6,6	13,5	8,4	9,7	6,9	8,1
2000	18,4	18,3	14,9	14,4	11,6	6,7	12,2	7,7	9,3	6,8	8,3
2001	16,3	20,2	14,6	14,5	11,4	6,6	11,9	8,4	8,1	6,2	7,5
2002	16,0	20,1	16,4	12,7	11,3	6,3	11,9	8,0	8,6	6,1	7,0
2003	14,8	20,5	12,1	11,7	12,0	5,9	11,5	7,3	8,0	6,3	7,4
2004	12,4	21,8	12,6	11,2	11,2	5,3	10,8	7,2	6,8	4,9	6,9
2005	11,8	22,6	12,6	10,4	11,3	4,9	9,4	7,2	6,1	4,6	5,5
2006	9,2	22,3	15,2	10,2	11,4	4,9	8,8	6,4	5,6	4,5	4,9
2007	9,2	21,9	14,6	10,1	12,4	5,2	8,3	7,2	7,5	4,3	5,1
2008	8,3	14,8	9,8	8,8	11,5	4,3	8,2	6,5	7,4	4,1	4,7
2009	7,9	11,0	7,3	8,8	7,0	3,9	7,6	5,2	5,5	3,9	4,5
2010	7,9	9,0	5,8	7,5	6,8	2,8	6,6	5,1	4,6	3,2	4,2
2011	7,4	9,2	7,5	7,7	5,9	3,3	6,2	5,4	4,0	3,3	---

Jos verrataan taulukon alku- ja loppujaksoja edellä luvussa 3.9.4 esitettyihin vastaaviin lukuihin virhepistemaista, havaitaan, että vuosien 2006 – 2011 keskimääräinen kuolinluku oli rikkomusmääriä laskevissa maissa ryhmänä tarkasteltuna 50,2 % alhaisempi kuin vuosien 1991 – 1995 keskimääräinen luku ja virhepistemaissa 40,4 %. Niissä maissa, joissa ei ole kumpaakaan em. järjestelmistä olivat onnettomuudet laskeneet 47,2 %. Järjestelmämuodolla ei ole ollut tilastollisesti merkitsevää vaikutusta muutokseen ($F_{2,26} = .725$, p NS.). Vaikka trendin voimakkuus vaihtelee maittain, on sen suunta kaikkialla ollut pääsääntöisesti laskeva.

4.1.6 Ruotsi

Ruotsissa liikenne-rikkomuksia ei seurata ajassa, eikä niitä ole luokiteltu vakavuusasteen mukaan eikä pisteytetty. Kuljettajan liikenne-rikkomushistoria huomioidaan tosin ajokieltopäätöksessä, mutta ei tiettyä ajanjaksoa tai tekojen määrää. Poikkeuksena tästä yleisestä säännöstä on, että alkoholin käyttöön liittyvän ajokiellon pituudesta päätettäessä huomioidaan aikaisemmat rattijuopumukset 5 vuoden ajanjaksolta.

Rangaistuksista (sakko tai vankeus) määrää poliisi tai syyttävaviranomainen. Ajo-oikeudesta päättää puolestaan liikennevirasto (Transportstyrelsen). Väliaikaisen ajo-

oikeuden (2 vuotta kuljettajantutkinnon jälkeen) ja pysyvän ajo-oikeuden haltijoiden välillä ei ole eroa ajokiellon suhteen. Ajo-oikeuden laatu vaikuttaa kuitenkin ajokiellon jälkeisen uuden ajo-oikeuden saamiseen (vrt. jäljempänä).

Kuljettaja voi Ruotsissa menettää ajo-oikeutensa seuraavista syistä:

1. Kuljettaja on rikkonut keskeistä liikennesääntöä, esim. ajanut ylinopeutta, ohittanut suojatien kohdalla tai ajanut päin punaista liikennevaloa.
2. Kuljettaja on paennut onnettomuuspaikalta, siitä riippumatta, oliko hän osallinen onnettomuudessa.
3. Kuljettaja on syylistynyt useisiin liikennesäntörikkomuksiin, esim. vähäisiin ylinopeusrikkomuksiin, ja siten osoittanut piittaamattomuutta liikennesääntöjä ja liikenneturvallisuutta kohtaan.
4. Kuljettaja on syylistynyt rattijuopumukseen, törkeään rattijuopumukseen tai törkeään varomattomuuteen liikenteessä.
5. Kuljettaja on toistuvasti ajanut päihtyneenä.
6. Kuljettaja on syylistynyt vakavaan rikokseen, joka ei välttämättä liity liikenteeseen. Esimerkkejä on törkeä pahoinpitely tai huumausainerikkomus.
7. Kuljettaja ei terveydentilansa kannalta täytä ajokorttivaatimuksia.
8. Kuljettaja kieltäytyy toimittamasta lääkärintodistusta tai todistusta hyväksytystä kuljettajantutkinnosta.
9. Ajo-oikeus on myönnetty virheellisin perustein.

Liikennevirasto päättää tapauksissa 1 – 6 ajokiellosta ("spärrtid"), jonka pituus on vähintään 1 kuukausi ja enintään 3 vuotta. Ajokielloa määrätään kuitenkin päätöspäivästä lukien vähintään 1 vuosi, jos kyseessä on alkoholin käyttöön liittyvä rattijuopumus (muuta huumausainetta ei lasketa) tai 2 vuotta, jos kyseessä on törkeä alkoholin käyttöön liittyvä rattijuopumus, useita rattijuopumusrikkomuksia viiden vuoden ajanjaksolla tai jos alkoholiriippuvaiseksi todettu kuljettaja syylistyy rattijuopumukseen.

Rattijuopumuksen rajana on puhalluskokeessa 0,10 mg/litra (n. 0.2 ‰), mutta ajo-oikeuden menettämisen rajana pidetään 0,16 mg/litra (n. 0.3 ‰). Törkeän rattijuopumuksen rajana on puhalluskokeessa 0,50 mg/litra (n. 1.0 ‰). Kuitenkin, jos kuljettajan toiminta tilanteessa on ollut omiaan vaarantamaan liikenneturvallisuutta, hänet voidaan tuomita törkeästä rattijuopumuksesta, vaikka puhalluskokeen tulos alittaisi törkeän rattijuopumuksen raja-arvon.

Ellei samanaikaisesti ole syylistynyt muihin rikkomuksiin, voi kuljettaja vaihtaa em. rattijuopumuksesta tai törkeästä rattijuopumuksesta saamansa ajokiellon ehdolliseksi suostumalla siihen, että autoon asennetaan alkolukko 1 tai 2 vuoden tarkkailujakson ajaksi. Alkolukko ei poista määrättyjä sakkoja tai vankeutta. Kuljettajan on lisäksi käytävä lääkärintarkastuksessa viimeistään tarkkailujakson puolivälissä, minä lisäksi alkolukon muistikortti tarkastetaan 6 kuukauden välein. Mikäli kuljettaja ei noudata tarkkailujakson ehtoja, esim. syylistyy liikennesäntörikkomukseen, alkolukon manipulointiin tai rattijuopumukseen, voidaan alkolukon käyttö perua. Tarkkailujakson jäljellä oleva aika muutetaan tällöin ajokielloksi.

Liikennevirasto voi ajokiellon sijasta antaa varoituksen, mikäli rikkomus katsotaan vähäiseksi. Myös rattijuopumus, jossa kuljettajan puhalluskokeen tulos on alle 0,16 mg/litra (n. 0.3 ‰) johtaa usein varoitukseen. Tieto varoituksesta pysyy ajokorttire-

kisterissä 5 vuotta ja voidaan ottaa huomioon raskauttavana tekijänä, jos kuljettaja tänä aikana uudelleen syyllistyy liikenne rikkomukseen.

Liikenneviraston päätökseen ajokiellon pituudesta vaikuttaa siten rikkomuksen laatu ja vakavuusaste, mutta ei esim. auton tarve toimeentulon takia tai vastaavat syyt. Kuljettajalla on kuitenkin oikeus valittaa ajokieltopäätöksestä hallinto-oikeuteen ja anoa ajokieltoajan lyhentämistä esim. toimeentulosityihin vedoten. Tällöin tulee olla työnantajan todistus asiasta.

Ajokiellon jälkeen kuljettajan täytyy hakea uutta ajo-oikeutta. Uusi ajo-oikeus on maksullinen, ja ehdot sen myöntämiseen vaihtelevat sen mukaan, syyllistykö kuljettaja kyseiseen rikkomukseen väliaikaisen vai pysyvän ajo-oikeuden haltijana, kuinka pitkä ajokielto on ollut ja mitkä olivat syyt ajo-oikeuden menettämiselle.

Väliaikaisen ajo-oikeuden haltija saa ajo-oikeuden takaisin vain suoritettuaan uuden kuljettajantutkinnon (sekä teoreettinen koe että ajokoe). Ajokoe vaatii ajokorttiluvan, joka voidaan myöntää aikaisintaan 2 kuukautta ennen ajokieltoajan päättymistä.

Varsinaisen ajo-oikeuden haltijan ajo-oikeuden palauttamista koskevat säännöt vaihtelevat ajokiellon keston ja rikkomuksen mukaan:

- Jos ajokielto on korkeintaan 1 vuoden mittainen ja rikkomus kuuluu luokkiin 1 - 3, voi kuljettaja suoraan anoa uutta ajo-oikeutta liikennevirastolta. Jos rikkomus sen sijaan kuuluu luokkiin 4 – 6 (alkoholi, törkeä varomattomuus, vakava rikos), on kuljettajan ensin anottava ajokorttilupaa ja sen jälkeen uutta ajo-oikeutta. Ehdollisessa 1 vuoden ajokiellossa tarkastetaan alkolukon tiedot ennen ajo-oikeuden myöntämistä.
- Jos ajokielto on pidempi kuin 1 vuosi, on kuljettajan suoritettava uusi kuljettajantutkinto (sekä teoreettinen koe että ajokoe). Ajokoe vaatii ajokorttiluvan, joka voidaan myöntää aikaisintaan 2 kuukautta ennen ajokieltoajan päättymistä. Ehdollisessa 2 vuoden ajokiellossa tarkastetaan alkolukon tiedot, minkä lisäksi kuljettajan on toimitettava lääkärintodistus alkoholin, huumeiden ja lääkeaineiden käytöstä ajokorttilupa-anomuksen liitteeksi.

Ruotsissa on aika ajoin keskusteltu järjestelmän muuttamisesta niin, että seuraamuksissa huomioitaisiin aikaisemmat liikenne rikkomukset tietyllä ajanjaksolla. Erityisesti Tanskan mallia on useissa yhteyksissä arvioitu sopivan myös Ruotsiin. Suomen Liikenneturvan vastine Ruotsissa, Nationalföreningen för trafiksäkerhetens främjande (NTF) teki vuonna 2010 runsaasti julkisuutta saaneen ehdotuksen, joka mukailee Tanskan järjestelmää. Ehdotuksen mukaan kaikki liikenne rikkomukset, vakavuusasteesta riippumatta, johtaisivat sakko- tai muun rangaistuksen lisäksi varoitukseen. Kolmannen varoituksen jälkeen seuraisi ajokielto. NTF kysyi ennen Ruotsin eduskuntavaaleja 2010, mitä mieltä eri puolueiden kansanedustajat ovat ehdotuksesta. Ajatusta kannatettiin periaatteellisella tasolla, mutta samalla edellytettiin asian selvittämistä tarkemmin (NTF, 2010).

5 Pohdintaa

Katsauksen lähtökohtana oli valtioneuvoston periaatepäätös, että virhepistejärjestelmään siirtymistä tulee selvittää. Katsaus muodostaa siten selvitystyön ensimmäisen vaiheen. Tavoitteena oli katsoa, mitä ratkaisuja muualla Euroopassa on, ja päähuo-

mio oli em. periaatepäätöksen pohjalta nimenomaan virhepistejärjestelmissä. Samalla ei kuitenkaan unohdettu, että Euroopassa sovelletaan myös muunlaisia järjestelmiä.

Tilastokatsauksen ja poliisikyselyn keskeinen anti oli, että lain ja ohjeistusten antamia mahdollisuuksia ei hyödynnetä täydessä laajuudessaan seuraamuksista päätettäessä. Seuraamukset ovat muihin maihin verrattuna lieviä ja varoitusten käyttö on yleistä. Samalla kävi selväksi, että seuraamusjärjestelmä koskettaa, ajo-oikeuspäätösten määrällä laskettuna, verraten pientä kuljettajajoukkoa vuosittain, alle 0,5 % kaikista ajo-oikeuden haltijoista. Tämä seikka on hyvä pitää mielessä, kun pohditaan uudistuksen laajuutta ja mahdolliseen pistelaskentaan siirtymisen vaativia hallinnointi- ja valvontaresurssien lisäyksiä. Pienen ryhmän takia ei kannata luoda raskasta ja monimutkaista järjestelmää, joka kuormittaisi järjestelmää vielä nykyistä enemmän. Eurooppalaiset esimerkit osoittavat, että virhepistejärjestelmät eivät suinkaan vähennä resurssitarvetta, vaan pikemminkin päinvastoin. On selvää, että mitä enemmän tulkinnanvaraisuuksia järjestelmä sisältää, sitä enemmän aikaa ja resursseja kuluu järjestelmän hallinnointiin ja erilaisiin selvityksiin.

Poliisien kannanotoista ilmeni, että nykyinen seuraamusjärjestelmä on pääosin toimiva. Esille nousi kuitenkin asioita, jotka kannattaa huomioida uudistustyössä. Kannanotoissa näkyi tarve tarkistaa huomioitavien rikkomusten luetteloa. Samoin nousi esille ajo-oikeusprosessissa olevat viiveet. Päällimmäiseksi nousi kuitenkin tarve huomioida eri rikkomusten vakavuusaste samoin kuin tilannekohtaiset seikat nykyistä enemmän. Samalla välittyi vaikutelma, että näin kentällä jo pitkälti toimitaankin, mikä saattaa osaltaan selittää määrättyjen seuraamusten painottumisen rangaistusasteikon lievempään päähän.

Tähän katsaukseen ei ollut mahdollista saada otosta Liikenteen turvallisuusvirasto Trafín ajo-oikeuspäätösten tietokannasta, josta olisi voitu katsoa, minkälaisien tekojen pohjalta ajokiellot ja varoitukset on määrätty. On mahdollista, että törkeämpien tekojen määrä on vähentynyt, minkä pitäisikin näkyä seuraamuksissa - ei siis ole ollut tarvetta määrätä pitkiä ajokieltoja. Lievien ajokieltojen ja varoitusten osuus kaikista ajokieltopäätöksistä on kuitenkin niin suuri, että lieviä seuraamuksia todennäköisesti määrätään rikkomuksen laadusta riippumatta. Suuntaus on lisäksi ollut yhä lievempien seuraamusten suuntaan. Päätöksissä oli myös suuria alueellisia eroja. Pohtia voi, onko varoituksella tai yhden kuukauden ajokiellolla riittävää rikkomuksien erityisestävää vaikutusta, varsinkaan, jos kiinnijäämisriski on pieni? Jatkoselvityksessä olisikin paikallaan pyrkiä saamaan tietoa paitsi siitä, mitä rikkomuksia ajo-oikeuspäätösten takana tarkkaan ottaen on sekä siitä, mikä on uusijoiden osuus päätöksissä.

Selvää on kuitenkin, että nykyisen seuraamusjärjestelmän toimivuutta ja ennaltaehkäisevää voimaa voitaisiin tehostaa jo nykyisen rakenteen puitteissa. Mahdollisuudet tuntuvampiin seuraamuksiin on olemassa. Seuraamusten ylärajojen hyödyntäminen toisi ne myös lähemmäksi yleiseurooppalaisia käytäntöjä.

Erot Suomen seuraamusjärjestelmän ja virhepistejärjestelmien välillä osoittautuivat pitkälti semanttisiksi. Mielenkiintoista onkin, että virhepistejärjestelmiä koskevassa EU-projektissa BestPoint, on myös Suomen liikenne rikkomusten seuraamusjärjestelmä katsottu olevan virhepistejärjestelmä muiden joukossa (1 rikkomus = 1 piste). Suomen seuraamusjärjestelmä onkin täysin vertailukelpoinen muihin eurooppalaisiin järjestelmiin. Kaikkien järjestelmien taustalla on sama käsitys siitä, mikä on keskeistä liikenneturvallisuudessa ja valvonnassa. Näin ollen ovat sisällötkin muo-

dostuneet samankaltaisiksi: valvonnan painopiste, rikkomusten ajallinen tarkastelu, välitön ajokielto tiettyjen vakavien rikkomusten jälkeen, uusien kuljettajien tiukemmat säännöt, muistutuskirje, mahdollisuus seuraamusten lievennykseen esim. työhön liittyvien syiden takia. Jos pisteytys muutetaan rikkomusmääräksi, huomataan, että seuraamuksiin johtava määrä on useimmissa varsinaisissa virhepistejärjestelmissä käytännössä sama kuin Suomessa. Monessa maassa ajokielto seuraa joissakin tapauksissa jopa herkemmin kuin Suomessa. Esimerkiksi uusilla kuljettajilla on Iso-Britanniassa 2 vuoden koeaika, minä aikana saadut 6 pistettä, käytännössä 2 rikkomusta, johtavat ajokieltoon. Ajokieltoaika on vähintään 6 kuukautta, minkä jälkeen on suoritettava kuljettajantutkinto uudelleen.

Ei siis voida yksiselitteisesti sanoa, että virhepistejärjestelmät olisivat sallivampia kuin Suomen seuraamusjärjestelmä. Mielikuva sallivuudesta saattaa liittyä siihen, miten ylinopeuksiin suhtaudutaan. Virhepistejärjestelmissä on lieviä ylinopeuksista yleisesti seurauksena pelkästään sakkorangaistus, ja pisteitä määrätään vasta tietyn rajan ylittävältä osalta sitä enemmän, mitä suuremmasta ylinopeudesta on kyse. Toisaalta on myös maita, joissa kaikki ylinopeudet on pisteytetty. Pisteasteikot on kuitenkin lähes kaikkialla rakennettu sellaisiksi, että törkeistä ylinopeuksista seuraa aina ajokielto herkemmin kuin lievistä. Poikkeuksena on Irlanti, jossa kaikki ylinopeudet ovat saman pistemäärän arvoisia.

Seuraamukset ovat virhepistejärjestelmissä pääsääntöisesti huomattavasti ankarammat kuin Suomessa, niin väliaikaisen kuin varsinaisen ajo-oikeuden haltijoiden kohdalla. Kun ajokielto aktivoituu, on sen minimi yleisesti sama kuin Suomessa maksimi. Lisäksi ajokiellon jälkeen on useissa maissa koulutusvelvollisuus, koe tai peräti uusi kuljettajantutkinto. Onkin paikallaan todeta, että Suomen nykyinen seuraamusjärjestelmä on ajokieltojen ja muiden seuraamusten osalta Euroopan lievimpiä.

Virhepistejärjestelmien vaikutuksista tehdyt vähäiset selvitykset osoittavat, että järjestelmään siirtymisellä on useimmissa maissa ollut positiivisia vaikutuksia liikenneturvallisuuteen, mutta vaikutukset ovat jääneet verrattain lyhytaikaisiksi. Uuden järjestelmän käyttöönottoon liittyvät odotukset, voimakas tiedottaminen ja ennen kaikkea tehostunut valvonta, ovat myötävaikuttaneet siihen, että heti käyttöönoton jälkeen on havaittu hyvinkin positiivisia vaikutuksia. Kun valvonnan tasoa ei ole kyetty ylläpitämään, on kuljettajien käyttäytyminen kuitenkin pian palautunut samalle tasolle kuin ennen uudistusta.

Virhepistejärjestelmän vaikutuksia arvioidessa on syytä huomioida, että useimmissa maissa ei ennen järjestelmän käyttöönottoa ollut mitään erityistä kuljettajien rikkomuskertymän seurantaa. Järjestelmän käyttöönotto muistutti siten seuraamusjärjestelmän käyttöönottoa Suomessa. Voimakas positiivinen alkuvaikutus, joka kuitenkin pikkuhiljaa häviää, on ilmiönä tuttu muistakin yhteyksistä. Järjestelmiä tutkittaessa on yleisemminkin voitu todeta, että mikä tahansa riittävän voimakas ja riittävän näkyvä toimenpide, esim. organisaatiomuutos, toimii ainakin jonkin aikaa, aktivoiden sen kohteena olevia ihmisiä tarkkailemaan toimintaansa suhteessa uusiin vaatimuksiin. Tämän ns. Hawthorne-efektin (Festinger & Katz, 1953) on yleisesti todettu laimenevan ajan myötä, ellei muutosprosessia ylläpidetä. Tästä voidaan vetää johtopäätös, että valvonta ja tiedottaminen ovat ne komponentit, joiden varassa kaikki liikenne-rikkomusten seuraamusjärjestelmät joko menestyvät tai kaatuvat. Järjestelmämuotoa tärkeämpää onkin, että sen rinnalla on tehokas valvontajärjestelmä.

Mahdollisen virhepistejärjestelmän käyttöönottoa Suomessa täytyy siten perustella muilla syillä kuin liikenneturvallisuudella. Perusteluissa onkin korostunut kaksi jon-

kin verran päällekkäistä argumenttia, jotka molemmat pitkälti liittyvät siihen, kuinka järjestelmässä tulisi suhtautua ylinopeuksiin. Yleisempi näistä kuuluu, että niitä, jotka rikkovat liikennesääntöjä satunnaisesti tai vahingossa ei tulisi rangaista yhtä ankarasti kuin niitä, jotka rikkovat sääntöjä toistuvasti ja tarkoituksellisesti. Toinen, erityisesti ammattiliikenteen edunvalvontatahojen vetoomuksissa esiintynyt argumentti on, että nykyinen seuraamusjärjestelmä ei ole oikeudenmukainen koska kuljettaja voi joutua ajokieltoon jo ”suhteellisen pienestä” rikkomuksesta.

Molemmat argumentit toistuivat myös tässä selvityksessä poliisien kommentteissa. Ne ovat sinänsä ihan perusteltuja ja heijastavat yleisen oikeuskäsityksen ja rikosoikeudellisen suhteellisuusperiaatteen henkeä. Ongelmaksi muodostuu rajojen määrittäminen. Onko nykyinen raja 3 / 1 vuosi tai 4 / 2 vuotta kohtuuton? Esimerkiksi yksi tai kaksi ylinopeutta voi tulla vahingossa, mutta onko kolmas jo merkki tavasta?

Yhtenä ongelmana on kuljettajien taipumus ulosmitata marginaaleja. Esimerkiksi nopeusrajoitukset voidaan karkeasti ottaen mieltää kahdella tavalla; 1) rajoitusmerkin lukema osoittaa sitä nopeutta, jota ei saa ylittää, mutta jota hiljaisemminkin saa ajaa, tai 2) rajoitusmerkin lukema osoittaa sitä nopeutta, jota tulee ylläpitää ja ”alinopeus” on tuomittavaa. Jälkimmäisen ajattelutavan omaksunut kuljettaja pyrkii kaikin keinoin ylläpitämään sallittua maksimijonopeutta. Rajapinnassa ajaminen ei kuitenkaan ole helppoa, eikä ole ihme, jos kameratolpassa välähtää. Kuljettaja pitää ylitystä tahattomana, jolloin ylinopeussakko tuntuu epäoikeudenmukaiselta.

Ilmiö on tuttu myös virhepistejärjestelmissä. Esimerkiksi Iso-Britanniassa tehdyssä haastattelututkimuksessa (Corbett et al., 2008) ylinopeuksista pisteitä saaneet kuljettajat kertoivat kyllä pyrkivänsä ajamaan sääntöjen mukaan, mutta kokivat, että ylinopeuksilta ei voi välttyä. Ne ovat siten vahinkoja, joista ei pitäisi rangaista. Yleinen mielipide oli, että esim. kameravalvonta on ainoastaan rahastusta ja että valvonnan pitäisi kohdistua vakavampiin rikkomuksiin kuten päihtyneenä ajamiseen.

Esimerkki osoittaa, että jos niin halutaan, puuttumiskynnys voidaan aina kokea liian alhaisena ja epäoikeudenmukaisena siitä riippumatta, kuinka usean rikkomuksen tai pisteen jälkeen se tulee ajankohtaiseksi. Kun tulevassa seuraamusjärjestelmän kehittämistyössä pohditaan mahdollista pisteytystä, on perusteltua huolehtia siitä, että ei luoda järjestelmää, jossa pieniä rikkomuksia annetaan ikään kuin anteeksi. Jos esimerkiksi synnytetään vaikutelma, että pienet ylinopeudet sallitaan, tullaan tätä myös hyödyntämään.

Kuten ajo-oikeuspäätöstilastot osoittivat, rikkomukset kasaantuvat pienelle joukolle kuljettajia. Eri tutkimuksissa on yleisemminkin havaittu, että ne kuljettajat, joilla on jo rikkomuksia, tulevat suuremmalla todennäköisyydellä rikkomaan sääntöjä uudelleen kuin ne kuljettajat, joilla ei ole rikkomuksia (esim. Elvik et al., 2009; Vlakveld & Stipdonk, 2009). Samaan on havahduttu myös Saksassa, jossa vielä tällä hetkellä voimassa oleva ja ”lieviksi” luokiteltujen rikkomusten suhteen sangen salliva virhepistejärjestelmä on uudistumassa. Uudistuksen perusteluissa todetaan, että järjestelmä ”ei ole riittävän yksinkertainen, oikeudenmukainen (!) eikä läpinäkyvä” (BmVBS, 2013). Saksan tulevassa järjestelmässä ei ole merkittävintä se, että seuraamuksiin johtavien rikkomusten määrä laskee, eikä se, että seuraamukset tulevat kiristymään entisestään. Merkittävintä on järjestelmän taustalla olevan ajatusmallin muutos ja sen tunnustaminen, että rikkomusten määrä kertoo enemmän yksittäisen kuljettajan ajokäyttäytymisestä ja riskitasosta, kuin se, minkä pistemäärän rikkomuksista on kyse.

Eri virhepistejärjestelmien vertailu osoitti, kuinka vaikeaa on huomioida rikosoikeudellista suhteellisuusperiaatetta niin, että samalla vältetään tulkintaongelmat ja pidetään järjestelmä hallittavana ja selkeänä. Vaikka oikeudenmukaiseksi koettu pisteytys lisää järjestelmän hyväksyttävyyttä, muodostuu ongelmaksi eri kuljettajaryhmien risteävät intressit ja käsitykset siitä, mikä on oikeudenmukaista, esim. missä raja kulkee hyväksytyn ja ei-hyväksytyn ylinopeuden suhteen. Saksan esimerkki osoittaa, että virhepistejärjestelmä helposti muodostuu hallinnolliseksi painajaiseksi. BestPoint-projektissa huomioitiinkin ne kiistattomat edut, joita Suomen seuraamusjärjestelmän kaltaisissa järjestelmissä on. On tosin huomattava, että virhepistejärjestelmän voidaan niin halutessa tehdä yksinkertaiseksi, minkä Norjan ja Islannin esimerkit osoittavat.

Tässä selvityksessä, kuten BestPoint-projektissakin, kävi ilmi, että ammattiliikenne muodostaa erityisongelman. Ongelman ytimessä on se, että ammattikuljettajat ovat tien päällä työpaikallaan. Näin he myös ajavat paljon, mikä altistaa ”vahingoille”. Kysymys kuuluukin, tulisiko ammattikuljettajilla olla sallivammat rajat kuin muilla? Joissakin virhepistemaissa on näin ajateltu: Espanjan korkeampi pisteraja tai Italian kaksoistili tarkoittavat käytännössä, että ammattikuljettajille sallitaan enemmän rikkomuksia ennen seuraamuksia. Ajokieltoaika on myös lyhyempi. Toisaalta, eikö ”vahingoille” pitäisi nimenomaan Suomen seuraamusjärjestelmän kaltaisissa helposti ymmärrettävissä järjestelmissä olla vähemmän mahdollisuuksia kuin pistelaskentaan perustuvassa järjestelmässä? Rajoista ei ainakaan pitäisi olla epäselvyyttä.

Ammattikuljettajia voidaan tarkastella myös siinä valossa, että he kantavat ammatinsa puolesta enemmän vastuuta liikenteessä, erityisesti henkilö- mutta myös esim. vaarallisen tavarankuljetuksissa. Edellä kuvattu suurin mahdollinen ajonopeus - ajatusmalli (”rajoitinta vasten”), ei sovi kuvioon, jossa tulee tiedostaa ammatin mukana tuleva riskilisä ja sovittaa ajaminen sen mukaan. Fysiikan laeille ei paraskaan ammattikuljettaja voi mitään. Ja vaikka kulkisikin nopeusrajoitusten rajoissa, on rekan törmäys esim. päätielle eteen tulleen henkilöauton kanssa aina tuhoisa. Siinä tilanteessa on toisarvoista kysyä, kumpi osapuoli on lain mukaan syyllinen.

Korkeampi riski muille puhuu, jos ei tiukempien säännösten puolesta, ainakin sen puolesta, ettei ammattiliikenteelle tulisi sallia helpotuksia esim. korkeamman puutumiskynnyksen tai sallivimpien pisterajojen muodossa. Useimmissa virhepistejärjestelmän maissa on samat kriteerit kaikille, mikä on selkeä ratkaisu. Se on myös BestPoint-projektin suositus. Helpotukset houkuttelevat myös niiden hyödyntämiin, varsinkin kun taustalla vaikuttavat liike-elämän reunaehdot, kilpailu asiakkaita, aikataulut yms. seikat, jotka asettavat omia vaatimuksiaan. Näille ei palkkatyötä tekevä kuljettaja tai itsenäinen kuljettaja-yrittäjä useinkaan voi mitään. Olisikin paikallaan pyrkiä kehittämään ratkaisumalleja, joissa kuljettajalle ei säilytettäisi vastuuta asioista, joihin hän ei itse voi vaikuttaa. Esimerkiksi liian kireä aikataulu voi olla kuljettajasta johtuvaa, mutta se voi myös olla asia, johon hän itse voi vaikuttaa vain vähän. Tällöin tullaan siihen, pitäisikö myös työn- tai toimeksiantajan vastuu ottaa huomioon esim. työ- ja lepoaikarikkomuksissa.

Lopuksi

Tämän katsauksen tavoitteena ei ollut löytää ratkaisua kysymykseen, mihin suuntaan Suomen nykyistä liikenne rikkomusten seuraamusjärjestelmää pitäisi kehittää. Tu-

lokset tukevat kuitenkin uudistamisvaatimuksia, ja jatkotyötä silmälläpitäen voidaan tehdä muutamia ehdotuksia. Ehdotusten lähtökohdaksi voidaan todeta, että:

- Suomen seuraamusjärjestelmässä ei ole aihetta täydelliseen suunnanmuutokseen ja sen toimivuutta voidaan tehostaa nykyisenkin rakenteen puitteissa, jos lain sallimat mahdollisuudet otetaan käyttöön. Samalla tulee pyrkiä löytämään viiveitä aiheuttavat solmukohdat.
- ”Puhdasoppisen” virhepistejärjestelmän käyttöönotto ei tuo ratkaisua havaittuihin ongelmiin. Virhepistejärjestelmissä on lisäksi piirteitä, joiden kopiointia on syytä välttää.
- Virhepistejärjestelmissä on kuitenkin myös elementtejä, jotka sopisivat täydentämään nykyistä seuraamusjärjestelmää.
- Kehittämistyössä ei sovi unohtaa, että Euroopassa on virhepistejärjestelmien ohella myös muita toimivia ratkaisumalleja.

Johtopäätös on, että nykyisen seuraamusjärjestelmän muodostamalle rungolle voidaan liittää uusia elementtejä eurooppalaisten esimerkkien mukaan. Tällöin ei kuitenkaan ole syytä pidättäytyä vain virhepistejärjestelmissä, vaan katsoa avoimesti myös muita ratkaisumalleja.

Mietittäessä rakennetta ja sitä, mitä rikkomuksia järjestelmän piiriin tulisi laskea, voi lähtökohdaksi ottaa BestPoint-projektin loppuraportin suositukset (jotka varsinaisesti koskevat pistejärjestelmiä):

1. Nelivaiheinen prosessi, johon kuuluu
 - varoituskirje viivytyksettä, kun seuraava rikkomus johtaa seuraamuksiin,
 - vapaaehtoinen koulutus, jolla on lieventävä vaikutus seuraamuksiin,
 - riittävän pitkä ajokielto välittömästi, kun piste- tai rikkomusraja on saavutettu,
 - koulutus ja/tai koe ajo-oikeuden palauttamisen edellytyksenä.
2. Huomioidaan vain rikkomuksia, joilla on todettu olevan välitöntä yhteyttä onnettomuuksiin (esim. ylinopeus) tai seurauksiin (esim. turvavyön käyttämättömyys).
3. Pisteitä sitä enemmän, mitä vakavammasta rikkomuksesta on kyse.
4. Valvonnan täytyy olla tehokasta ja vastata odotuksiin tehokkuudesta.
5. Automaattista valvontaa tulee lisätä.
6. Haltijavastuu.
7. Yleistä tiedottamista järjestelmästä ja valvonnasta tulee ylläpitää.
8. Kuljettajan tulee saada viivytyksettä tieto omasta pistetilanteesta ja seuraamuksista.
9. Erityisiä sääntöjä uusille kuljettajille.
10. Ammattikuljettajia koskevia rikkomustyyppejä.
11. Yksinkertainen pisteasteikko, vain muutama porras.
12. Päihteiden käyttöön on puututtava varhaisessa vaiheessa.

13. Kuljettajilla on oltava mahdollisuus vapaaehtoiseen koulutukseen (pakollinen koulutus uuden ajo-oikeuden edellytyksenä).
14. Järjestelmän tulee olla yksinkertainen ymmärtää ja yksinkertainen hallinnoida.
15. Keskitetty hallinnointi.

Edellä olevaa luetteloa katsoessa huomataan, että moni kohta on jo huomioitu Suomen nykyisessä seuraamusjärjestelmässä.

Mahdollisessa pisteytyksessä tulee ongelmaksi erityisesti sen määrittäminen, missä eri rajat pitäisi vetää. Mikä on esim. ”lievä ylinopeus”, ja miten tulisi tilannekohtaiset seikat huomioida? Keskeisenä tavoitteena voitaneen kuitenkin pitää, että seuraamusjärjestelmän ei uudistuksen jälkeen ainakaan saa antaa lieventyä nykyisestä.

On perusteltua, että valvonta kohdistuu edellisen listan kohdan 2 mukaisesti ensisijaisesti sellaisiin rikkomuksiin, joilla on todettu olevan välitöntä yhteyttä liikenneturvallisuuteen. Tällaisia ovat erityisesti:

- Ylinopeudet.
- Rattijuopumus.
- Turvavöiden käyttö.
- Liian pieni etäisyys edellä ajavaan.

BestPoint-projektissa esitettiin myös muita keskeisiä rikkomuksia, jotka sopisivat myös Suomen kontekstiin:

- Lasten turvavarusteiden käytön laiminlyönti.
- Jalankulkijoiden vaarantaminen.
- Vaarallinen ohitus.
- Ajaminen päin punaista liikennevaloa.
- Huumaavien aineiden käyttö.
- Rautatien ylityssääntöjen rikkominen.
- Matkapuhelimen käyttö ajon aikana.
- Ajosuunta- tai kaistarikkomukset.
- Etuajo-oikeussääntöjen rikkominen.
- Liikennepako tms. rikkomus onnettomuuden jälkeen.
- Ammattikuljettajia koskevat rikkomukset.

Jos päädytään ratkaisuun, jossa vain tietyt rikkomukset pisteytetään vakavuusasteen mukaan, sitä voisi harkita erityisesti ylinopeuksien kohdalla. Tällöin lienee perusteltua, että pisteitä määrätään kaikista ylinopeuksista, ja että pisteluokkia on vain muutama. Liian moniportaisten pisteasteikkojen haitallisuudesta kertovat edellä luvussa 3.9.1 esitetyt esimerkit siitä, kuinka pisteiden kertyminen usein hidastuu vasta rajan lähestyessä ja rikkomusten todennäköisyys vain kasvaa aina siihen asti. Esimerkiksi yleisesti käytössä oleva 12 pisteen raja vaikuttaa tässä valossa olevan aivan liian korkea. Luokitus on paikallaan kytkeä riittävän matalaan ajokieltorajaan, jotta ajokiello seuraisi sitä nopeammin, mitä vakavammasta rikkomuksesta on kyse. Samalla on yhdenmukaisuuden ja selvyyden nimissä paikallaan säilyttää ajokiellolle minimi- ja maksimijat.

Kiinteät, mutta korkeahkot pisteet voisivat sopia tiettyjen liikenneturvallisuuden kannalta keskeisten rikkomusten kohdalle, esim. turvavarusteiden käytön laiminlyönnin tai jalankulkijoiden vaarantamisen. Näin voitaisiin korostaa näiden rikkomusten yhteyttä liikenneturvallisuuteen. Rattijuopumuksen soisi pidettävän mahdollisen pisteytyksen ulkopuolella rikkomuksena, josta seuraa tuntuva ajokielto välittömästi.

Pisteytyksessä voisi erityisesti Norjan järjestelmä toimia lähtökohtana. Se on kaikista tässä esitetyistä virhepistejärjestelmistä kenties selkein ja seuraa pitkälti edellä ehdotettuja periaatteita. Saksan pistejärjestelmä tulee uudistuksen myötä muuttumaan nykyistä huomattavasti selkeämmäksi, esim. huomioitavien rikkomusten ja pisteluokkien suhteen, ja siten voisi olla paikallaan katsoa tarkemmin myös sitä ja uudistuksen etenemistä.

Tavoitteena tulisi olla, että järjestelmä pysyy yksinkertaisena ja hallinnollisesti järkevänä. Yksinkertaisuus luo läpinäkyvyyttä, jolloin kuljettajalla on selkeämpi käsitys siitä, mikä on sallittua ja mikä ei ja missä vaiheessa raja tulee vastaan. Selkeys hyödyttää myös valvontaa ja järjestelmän hallinnointia.

Lopuksi on jälleen paikallaan todeta, että seuraamusjärjestelmää voidaan kehittää ilman pisteytystäkin. Erityisesti voisi katsoa lähemmin Tanskan järjestelmää, jo pelkästään siitä syystä, että se on vahvasti esillä myös Ruotsissa käydyssä vastaavassa keskustelussa. Esimerkiksi Tanskassa käytössä oleva ehdollisen ajokiellon malli on mielenkiintoinen ja sen toimivuutta olisi hyvä selvittää tarkemmin. Suomen varoituskäytäntö toimii jo nyt osittain samaan suuntaan, ja sitä kautta saattaisi löytyä ainakin osaratkaisua kysymykseen, kuinka tekojen tilannesidonnaisuus ja tahallisuusaste voitaisiin huomioida nykyistä paremmin. Rikkomusten pisteytys ei itsessään tuo helppoa ja järkevää ratkaisua tähän kysymykseen.

Järjestelmän muoto ei saa muodostua tärkeimmäksi tekijäksi uudistuksessa, vaan tärkeämpää on, että sisältö tukee liikenneturvallisuutta. Lisäksi uudistukseen kannattaa lähteä vain, jos se tuo lisäarvoa nykyiseen. Jatkoselvitykseen olisikin hyvä sisällyttää arviointi, jossa saavutetut hyödyt punnitaan haittoihin ja kustannuksiin.

6 Lähteet

Ajokorttilaki (386/2011). <http://www.finlex.fi/fi/laki/alkup/2011/20110386>

Ajoneuhallintokeskus (2007) AKEn muistioita 1/2007: Ajokorttiseuraamusjärjestelmä.

(<http://www.trafi.fi/filebank/a/1321969223/5e8718d107845b4df4a6c467b0cbc1e8/1272-Muistio107Ajokorttiseuraamusjarjestelma.pdf>). Haettu: 10.1.2013.

Amundsen, H.; Sporstöel, S.; Tronsmoen, T.; Haslie, L.; Sandberg, K.; Grytli, T.; Humlegård, R.; Skjelbred Larsen, R. (2009) Plan for tiltak mot ungdomsulykker – En del av tiltaksplanen for trafikksikkerhet 2010 – 2013. Statens vegvesen, Rapport TS 2009:5.

Automobile Association (2011) AA/Populus poll.

(http://www.theaa.com/motoring_advice/news/points-swapping.html). Haettu: 18.1.2013.

Bartl, G. (2000). DAN Report-Results of EU-Project: Description and Analysis of Post Licensing Measures for Novice Drivers. Kuratorium für Verkehrssicherheit, Itävalta.

Bartl, G., Assailly, J.-P., Chatenet, F., Hatakka, M., Keskinen, E. & Willmes-Lenz, G. (2002). EU-Project "Andrea". Analysis of Driver Rehabilitation Programmes. Kuratorium für Verkehrssicherheit, Itävalta.

Bundesministerium der Justiz (2013) Saksan virhepistejärjestelmä.

(http://bundesrecht.juris.de/bkatv_2002/anlage_8.html) Haettu: 12.4.2013.

Castillo-Manzano, J.; Castro-Nuño, M. (2012) Driving licenses based on points systems: Efficient road safety strategy or latest fashion in global transport policy? A world-wide meta-analysis. Transport Policy, vol. 21, 191 – 201.

Chandler (2012) Assessing the Impact of Deterrence on Road Safety due to the Demerit Point System. Munich Personal RePEc Archive, Paper No. 39439.

Corbett, C.; Delmonte, E.; Quimby, A.; Grayson, G. (2008). Does the Threat of Disqualification Deter Drivers from Speeding? Road Safety Research Report 96, Department for Transport, Iso-Britannia.

Driver and Vehicle Licensing Agency. Information on driving licences.

(<http://www.dft.gov.uk/dvla/>). Haettu: 10.1.2013.

DRUID (2012) Driving under the Influence of Drugs, Alcohol and Medicines, Final Report: Work performed, main results and recommendations. Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt), Bergisch Gladbach, Saksa.

Eloranta, A.; Lang, S.; Mikkonen, V. (2008) Ajo-oikeuteen liittyvät prosessit. Esiselvitys. LINTU-julkaisuja 2/2008. Liikenne- ja viestintäministeriö.

Elvik, R.; Høye, A.; Vaa, T.; Sørensen, M. The Handbook of Road safety measures. Emerald Group Publishing Ltd., Bingley, Iso-Britannia, 2009.

European Transport Safety Council (2011) Traffic Law Enforcement across the EU. Tackling the Three Main Killers on Europe's Roads. ETSC, Belgia.

European Transport Safety Council (2012) A challenging start towards the EU 2020 Road Safety target. 6th Road Safety PIN Report. ETSC, Belgium.

Euroopan unionin komissio. White paper, European transport policy for 2010: time to decide. Commission of the European Communities, 12.9.2001 COM (2001) 370 final.
(http://ec.europa.eu/transport/themes/strategies/doc/2001_white_paper/lb_com_2001_0370_en.pdf.) Haettu: 10.1.2013.

Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2006/22/EY, annettu 15.3.2006, tieliikenteen sosiaalilainsäädännöstä annettujen neuvoston asetusten (ETY) N:o 3820/85 ja (ETY) N:o 3821/85 täytäntöönpanoa koskevista vähimmäisedellytyksistä ja neuvoston direktiivin 88/599/ETY kumoamisesta.

Euroopan unionin neuvoston säädös 98/C 216/01 ajokieltoja koskevan yleissopimuksen tekemisestä, annettu 17.6.1998. Luxemburg.

Festinger, L.; Katz, D. (Toim.) Research Methods in the Behavioral Sciences (98-135). New York, Holt, Rinehart and Winston. 1953.

Goldenbeld, C.; van Schagen, I.; Vlakveld, W. (eds.) (2012) Identification of the essential features for an effective Demerit Point System. Best Point deliverable 2. SWOV. Leidschendam, Hollanti.

Hatakka, M.; Katila, A.; Keskinen, E.; Laapotti, S.; Peräaho, M. (2000) Liikenne-rikkomusten seuraamusjärjestelmän vaikutukset. Seurantatutkimus 1996 – 1998. Teoksessa: Liikenne-rikkomusten seuraamusjärjestelmän arviointi 1996 – 1998. Liikenne- ja viestintäministeriö, Mietintöjä ja muistioita B3/2000.

Kahneman, D.; Tversky, A. (1979) Prospect Theory: An Analysis of Decision under Risk. *Econometrica*, 47(2), 263-291.

Ker, K.; Roberts, I.; Collier, T.; Beyer, F. (2005) Post-license driver education for the prevention of road traffic crashes: a systematic review of randomized controlled trials. *Accident Analysis and Prevention*, vol. 37 (2), 305 – 313.

Klipp, S.; Eichel, K.; Billard, A.; Chalika, E.; Dabrowska-Loranc, M.; Farrugia, B.; Jost, G.; Møller, M.; Munnelly, M.; Kallberg, V-P.; Larsen, L.; Luoma, J.; Runda, K.; Skladany, P.; Wacowska-Slezak, J.; Assailly, J-P. (2011). European Demerit Point Systems: Overview of their main features and expert opinions. Best Point deliverable 1. Bundesanstalt für Strassenwesen (BAsT), Bergisch Gladbach, Saksa.

Knox, D., Turner, B., Silcock, D., Beuret, K.; Metha, J. (2003) Research into unlicensed driving: final report. Road Safety Research Report No. 48. London, Department for Transport.

Laapotti, S.; Hatakka, M.; Keskinen, E. (2004) Liikenneturvajaksot osana rattijuoppojen yhdyskuntapalvelua. Liikenneturvan tutkimusmonisteita 100/2004.

Liikenne- ja viestintäministeriö (2012) Tieliikenteen turvallisuussuunnitelma vuoteen 2014. Liikenne- ja viestintäministeriön ohjelmia ja strategioita 1/2012.

Liikenne- ja viestintävaliokunnan mietintö 23/2010 vp - HE 212/2010 vp. Hallituksen esitys ajokorttilaiksi ja eräiksi siihen liittyviksi laeiksi.

Liikkuva poliisi. Toimintakertomus 1.1. - 31.12.2012.

([http://www.poliisi.fi/poliisi/lp/home.nsf/files/AB875FDE51CD1A4BC2257B33002F4D1F/\\$file/LP_toimintakertomus_2012_www.pdf](http://www.poliisi.fi/poliisi/lp/home.nsf/files/AB875FDE51CD1A4BC2257B33002F4D1F/$file/LP_toimintakertomus_2012_www.pdf)). Haettu: 15.6.2013.

Löytty, M. (2013) Alkoholirattijuopumus tieliikenteessä. Liikenteen turvallisuusvirasto Trafin julkaisuja 11/2013.

Mäkinen, T. ; Zaidel, D.; Andersson, G.; Biecheler-Fretel, M-B.; Christ, R.; Cauczard, J-P.; Elvik, R.; Goldenbeld, C.; Gelau, C.; Heidstra, J.; Jayet, M-C.; Nilsson, G.; Papaioanou, P.; Quimby, A.; Rehnova, V.; Vaa, T. (2003) Traffic enforcement in Europe: effects, measures, needs and future. Final report of the ESCAPE (Enhanced Safety Coming from Appropriate Police Enforcement) consortium. VTT, Helsinki. (<http://virtual.vtt.fi/virtual/proj6/escape/>) Haettu: 22.2.2013.

Nationalföreningen för trafiksäkerhetens främjande (2010). Valet 2010 - vad vill partierna egentligen? (<http://www.ntf.se/tidning/default42366.asp>) Haettu: 14.5.2013.

Poliisihallitus. Ajokieltoon määrääminen ja varoituksen antaminen toistuvien liikennetikosten ja -rikkomusten vuoksi. Ohje 2020/2012/4795, 25.3.2013.

Poliisihallitus (2011) Poliisin vuosikertomus 2010.

([http://www.poliisi.fi/poliisi/home.nsf/ExternalFiles/Vuosik_suomipie/\\$file/Vuosik_suomipie.pdf](http://www.poliisi.fi/poliisi/home.nsf/ExternalFiles/Vuosik_suomipie/$file/Vuosik_suomipie.pdf)) Haettu: 15.6.2013.

Poliisihallitus (2012) Poliisin vuosikertomus 2011.

([http://www.poliisi.fi/poliisi/home.nsf/ExternalFiles/Vuosikertomus2011_web/\\$file/Vuosikertomus2011_web.pdf](http://www.poliisi.fi/poliisi/home.nsf/ExternalFiles/Vuosikertomus2011_web/$file/Vuosikertomus2011_web.pdf)) Haettu: 15.6.2013.

Portmann, P. Yhteenvedo Sveitsin seuraamusjärjestelmästä, Bundesamt für Strassen, Bern. Sähköposti, toukokuu 2013.

Redelmeier D.; Tibshirani, R.; Evans, L. (2003) Traffic-law enforcement and risk of death from motor-vehicle crashes: Case-crossover study. The Lancet, vol. 361(9376), 2177 – 2182.

Samferdselsdepartementet (2011) Oversikt over forhold i dagens prikkbelastningsordning og i revidert prikkbelastningsordning fra 1 juli 2011. (http://www.regjeringen.no/pages/16476233/oversikt_prikk.pdf). Haettu: 14.5.2013.

Samferdselsdepartementet (2011) Forskrift om prikkbelastning (FOR 2003-09-19 nr 1164: muutettu FOR-2011-05-20-509 , 1.7.2011). (<http://www.lovdata.no/cgi-wift/ldles?doc=/sf/sf/sf-20030919-1164.html>). Haettu: 12.1.2013.

Statistics Iceland. Palkkatilastot. (<http://www.statice.is/>) Haettu: 12.1.2013.

Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry; Autoliikenteen työnantajaliitto ALT ry; Auto- ja kuljetusalan työntekijäliitto AKT ry; Autoliitto ry; Linja-autoliitto; Suomen Taksiliitto ry; Suomen Autoteknillinen liitto ry; Suomen Autokoululiitto ry. (27.2.2012) Kirjelmä liikenneministerille ja oikeusministerille. (<http://www.lvm.fi/lvm-mahti-portlet/download?did=71798>). Haettu: 13.1.2013

Stene, T.; Sakshaug, K.; Moe, D. (2008) Evaluering av prikkbelastning av førerkort. Rapport SINTEF A4448. SINTEF Teknologi og Samfunn, Trondheim, Norja.

Supreme (2007) Summary and publication of Best Practices in road safety in the EU-member states plus Switzerland and Norway. Thematic report, Rehabilitation and diagnostics. Directorate general for Transport and Energy, European Commission, Bryssel, Belgia.

Sweedler, B.; Stewart, K. (2007) Unlicensed driving worldwide; the scope of the problem and countermeasures. Safety and Policy Analysis International, L.L.C. Lafayette, California, USA.

Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, BmVBS (2013). Neues Fahreignungs-Bewertungssystem. (<http://www.bmvbs.de/SharedDocs/DE/Artikel/LA/eckpunkte-neuregelungen-geplant-fahreignungsregisters-ueberblick.html>). Haettu: 21.6.2013.

SWOV (2012). Demerit points systems. Fact Sheet. SWOV, Leidschendam, Hollandi.

The Telegraph (6.9.2010) Thousands of motorists escaping totting-up driving ban. (<http://www.telegraph.co.uk/motoring/news/7982642/Thousands-of-motorists-escaping-totting-up-driving-ban.html>) Haettu: 9.1.2013.

Tilastokeskus. Poliisin tietoon tullut rikollisuus 2012. (<http://tilastokeskus.fi/til/polrik/>) Haettu: 22.4.2013.

Torp H. Yhteenveto Islannin virhepistejärjestelmästä. Umferdarstofa, Islanti. Sähköposti, toukokuu 2013.

Twisk, A.; Stacey, C. (2007) Trends in young driver risk and countermeasures in European countries. Journal of Safety Research 38: 245–257.

Valtioneuvoston periaatepäätös tieliikenteen turvallisuuden parantamisesta 5.12.2012. ([http://www.lvm.fi/c/document_library/get_file?folderId=1985456&name=DLFE-18431.pdf&title=Valtioneuvoston periaatepäätös tieliikenneturvallisuuden parantamisesta 5.12.2012](http://www.lvm.fi/c/document_library/get_file?folderId=1985456&name=DLFE-18431.pdf&title=Valtioneuvoston+periaatepaatos+tieliikenneturvallisuuden+parantamisesta+5.12.2012)) Haettu: 12.1.2013.

van Schagen, I.; Machata, K. (2012) The BestPoint Handbook: Getting the best out of a Demerit Point System. Deliverable 3 of the EC Project BestPoint. Kuratorium für Verkehrssicherheit KfV, Wien.

Vlakveld, W.; Stipdonk, H. (2009) Eerste verkenning naar de effectiviteit van het beginnersrijbewijs in Nederland. SWOV Report D-2009-2.

Zambon, F.; Fedeli, U.; Milan, G.; Brocco, S.; Marchesan, M.; Cinquetti, S.; Spolaore, P. (2008) Sustainability of the effects of the demerit points system on seat belt use: A region-wide before-and after observational study in Italy. Accident Analysis and Prevention, 40, 231e237.