

AJOLUPARIKOKSET TIELIIKENTEESSÄ

Valde Mikkonen

ISBN 952-5324-01-X
ISSN 1456-4181
OY EDITA AB
Helsinki 1999

ALKUSANAT

Ajokorttirekisteriin merkityt tiedot ovat pääosiltaan salassa pidettäviä, eräitä laissa erikseen mainittuja hallinnollisia tarkoituksia lukuunottamatta. Tämän lisäksi ajokorttirekisterin tietoja voidaan tietyin ehdoin käyttää tieteellistä tutkimusta ja tilastointia varten. Käytännössä tämä käyttö on jäänyt vähäiseksi siitä huolimatta, että ajokorttirekisteri sisältää liikennekäyttäytymiseen liittyvää oleellista tietoa. Ajoneuvohallintokeskuksen pyrkimyksenä on ollut lisätä ajokorttirekisterin käyttöä liikenneturvallisuuden edistämiseen liittyvässä tutkimus- ja tilastointityössä.

Käsillä olevassa tutkimusraportissa professori Valde Mikkonen kartoittaa ajokorttirekisterin tietojen perusteella kuvaa ajoluparikoksista ja korttitta ajoon liittyvistä ilmiöistä liikenteessä. Tiedossa ei ole vastaava aikaisempaa selvitystä korttitta ajamisen määrästä ja siihen syyllistyvistä. Tutkimusraportissa päädytään eräisiin suosituksiin ja ajankohtaisiin jatkotoimenpide-ehdotuksiin.

Helsingissä 2. päivänä kesäkuuta 1999



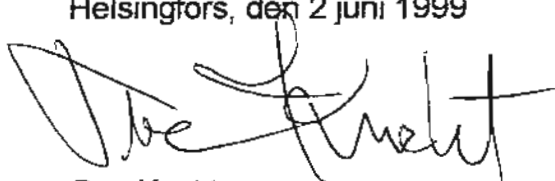
Ove Knekt
Apulaisjohtaja

FÖRORD

Uppgifterna i körkortsregistret är i huvudsak sådana som bör hemlighållas med undantag för vissa i lagen särskilt nämnda administrativa uppgifter. Dessutom kan uppgifterna i körkortsregistret på vissa villkor användas för vetenskapliga forskningsändamål och för att uppgöra statistik. I praktiken har denna användning varit mycket begränsad trots att körkortsregistret innehåller väsentliga uppgifter rörande beteendet i trafiken. Fordonsförvaltningscentralens strävan har varit att öka användningen av körkortsregistret för sådana utrednings- och statistikändamål, som främjar trafiksäkerheten.

I föreliggande utredningsrapport kartlägger professor Valde Mikkonen på basen av uppgifterna i körkortsregistret mönstret för körtillståndsbrotten och bilden av dem som kör bil i trafiken utan ikraftvarande körkort. Det torde från tidigare inte föreligga någon motsvarande utredning av hur omfattande körning utan gällande körkort är och vilka förarkategorier som därvid är representerade. Utredningsrapporten avslutas med ett antal rekommendationer och aktuella förslag till fortsatta åtgärder.

Helsingfors, den 2 juni 1999

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Ove Knekt', written in a cursive style.

Ove Knekt
Biträdande direktör

SISÄLTÖ

Tiivistelmä	1
Sammanfattning	3
Abstract	5
1 AJOLUPARIKOKSET TIELIIKENTEESSÄ	7
2 Rekisteröidyt ajoluparikokset 1988-1997	7
2.1 Luokittelu tekijän iän mukaan	8
2.2 Luokittelu sukupuolen mukaan	10
2.3 Luokittelu kuukauden mukaan	11
2.4 Luokittelu viikonpäivän mukaan	12
2.5 Luokittelu alueellisesti maakunnittain	14
2.6 Luokittelu ajokorttitilanteen mukaan	15
2.7 Luokittelu muiden rikkomusten perusteella	16
3 Kaksi kautta: vuodet 1988-1992 ja vuodet 1993-1997	19
4 Ajoluparikosten rinnastus muihin liikenteen indikaattoreihin	21
5 Ajo-oikeudetta ajo piilorikollisuutena	25
6 Tiivistelmä tuloksista	26
7 Suosituksia ja jatkotoimia	28
Kirjallisuus	30

Tiivistelmä

Ajoluparikokset tieliikenteessä

Valde Mikkonen

Ajoluparikos on moottoriajoneuvon kuljettaminen ilman voimassa olevaa tai ajoneuvoluokan edellyttämää ajokorttia.

Ajoluparikos on melko yleinen. Rikostilastoon kirjataan ilmi tulleet *teot*, joita kertyy vuosittain noin 15 000. Ajokorttirekisteriin kirjataan tiedot *tekijöistä*, joita on viime vuosina ollut yli 3000 vuodessa. Tämä tutkimus kohdistuu tekijöihin. Ajokorttirekisteristä on haettu korttita ajaneet kuljettajat vuosilta 1988-1997. Heitä oli yhteensä 43 050.

Ilmi tullut rikollisuus on pieni osa, arviolta alle yksi prosentti kaikista ajoluparikoksista. Kortittoman kuljettajan paljastumisriski vuoden pituisena aikana on alle 5 prosenttia, jos hän ajaa keskimääräisen ajomäärän liikenteessä.

Kortittomuus paljastuu usein muiden liikenne rikosten tai -vahinkojen yhteydessä. Paljastuneista tapauksista noin 35 prosenttia on samalla rattijuoppoja.

Korttita ajavia on eniten nuorten, 16-20 vuotiaiden ikäryhmissä, noin 5 prosenttia ikäluokkaa kohti kaikista korttita ajavista. Ennen yleisen ajokortti-ian saavuttamista, alle 18 vuotiailla, korttita ajaminen ei kuitenkaan ole yleisempää kuin välittömästi sen jälkeisinä vuosina. Ikäluokkaa kohti kortittomien osuus alenee 21 ikävuodesta alkaen.

Korttita ajaminen on miesten rikos. Naisten osuus kuitenkin lisääntyi tarkastelujaksolla 4 prosentista 5-6 prosenttiin.

Korttita ajavien määrän vuotuinen vaihtelu ei kovarioi kirjattujen tekojen määrän tai muiden liikenne rikosten, kuten auton luvattoman käytön kanssa. On pääteltävissä, että korttita ajavien tilastoontulo on melko satunnaista ja että tilastoitu lukumäärä on epäreliaabeli mitta ilmiön laajuudesta. Tämän takia lukumäärän huomattavaa alentumista tilastossa ei voi suoraan tulkita korttita ajamisen vähentymiseksi liikenteessä.

Korttita ajavista suurin osa, lähes 70 prosenttia jää pysyvästikin kortittomiksi. Loput saavat tai hankkivat kortin seuraavien kolmen vuoden kuluessa.

Korttita ajaminen on altista vahingoille. Vakuutusyhtiöiden korvaamista vahingoista yli 3 prosenttia on kortittomien ajamia. Luvussa on mukana mopoilijat, joilta korttia ei vaaditakaan. Korttipakon alaisten ajoneuvojen kolareissa kortittomia kuljettajien osuus on yli 2 prosenttia. Kuolonkolareissa kortittomien osuus kohoaa 7 prosenttiin, mopoilijoita mukaan laskematta. On ilmeistä, että kortittomina ajettuja peltikolareita ja lieviä henkilövahinkoja jätetään melko usein ilmoittamatta vakuutusyhtiöille tai poliisille. Ilmi tulneiden liikennevahinkojen perusteellakin on pääteltävissä, että kortittomien vahinkoriski on ainakin 10-kertainen keskimääräiseen riskiin verrattuna.

Näiden tulosten valossa ajokortti-ian alentaminen ei ratkaise korttita ajamisen ongelmia; korttita ajaminen ilmeisesti aikaistuisi, mutta ei vähentyisi.

Korttita ajamisen korkea vahinkoriski ja siihen liittyvä oppiminen piittaamattomuuteen normeista tekevät sen vakavasti otettavaksi liikenne rikokseksi ja sen valvontaan tulisi panostaa nykyistä enemmän.

Tilastoinnin parantaminen sekä kattavuuden että käytettävyyden osalta on sekä tarpeellista että mahdollista.

Kortittomien todellisen määrän arvioimiseksi liikennevirrassa tulisi tehdä samankaltaisia otoksiin perustuvia tarkastuksia kuin alkoholitapausten esiintymisestä tehdään ns. R-tutkimuksissa.

Parantunut tilastopohja loisi mahdollisuuksia monille jatkotutkimuksille, joilla kortitta ajamisesta ja sen vaikutuksista sekä yksilö- että järjestelmätasolla saataisiin nykyistä syvällisempi kuva.

Sammanfattning

Körtillståndsbrott i vägtrafiken

Valde Mikkonen

Körtillståndsbrott innebär, att man kör motorfordon utan gällande körkort eller utan sådant körkort som förutsätts av fordonsklassen.

Körtillståndsbrott förekommer relativt allmänt. I brottsstatistiken noteras de fall som kommit i dagen, årligen cirka 15 000. I körkortsregistret antecknas uppgifterna på personerna; dessa har under de senaste åren varit drygt 3 000 i året. Denna undersökning gäller personerna. Ur körkortsregistret har uttagits de förare, som under åren 1988-1997 har kört utan körkort. Dessa utgjorde sammanlagt 43 050.

De brott som kommit i dagen är en liten del, uppskattningsvis under en procent av alla körtillståndsbrott. Risken att en förare utan körkort avslöjas under en ettårsperiod är under 5 procent, under förutsättning att körsträckan i trafik är av genomsnittslängd.

Att föraren är utan körkort avslöjas ofta i samband med övriga trafikbrott eller –skador. Av de fall som avslöjas är samtidigt cirka 35 procent rattfyllerister.

Det är mest ungdomar som kör utan körkort; de flesta tillhör åldersgrupperna 16-20 år, cirka 5 procent i varje åldersgrupp av dem som kör utan körkort. Att köra utan körkort är dock inte mer allmänt i åldersgrupperna före körkortsåldern, d.v.s. bland dem som är under 18 år, än i åldersgrupperna omedelbart efter körkortsåldern. Från och med åldersgruppen 21 år avtar andelen av dem som kör utan körkort.

Att köra utan körkort är ett typiskt brott bland män. Kvinnornas andel ökade dock under granskningsperioden från 4 procent till 5-6 procent.

Den årliga variationen av antalet personer som kör utan körkort kovarierar inte med antalet trafikbrott el.likn. såsom olovlig användning av bil. Av detta kan man dra slutsatsen, att de som har kört utan körkort och nu ingår i statistiken finns där relativt slumpmässigt och att det noterade antalet inte är ett reliabelt mått på fenomenets omfattning. Av denna orsak kan den kännbara nedgången i statistiken inte direkt tolkas som att antalet som kör utan körkort i trafiken skulle ha minskat.

Största delen av dem som kör utan körkort, nästan 70 procent, förblir också utan körkort. Den återstående delen får eller skaffar körkortet under de följande tre åren.

De som kör utan körkort är benägna att åstadkomma skador. Av de skador, som försäkringsbolagen ersatte hade över 3 procent åstadkommit av personer, som kört utan körkort. I antalet ingår mopedister av vilka körkort inte krävs. I kollisioner med fordon som kräver körkort var andelen förare utan körkort över 2 procent. I kollisioner med dödlig utgång var andelen förare utan körkort hela 7 procent, inberäknat mopedisterna. Det är uppenbarligen så att plåtkollisioner och lindriga personskador relativt ofta lämnas oanmälda till försäkringsbolagen och polisen då föraren saknat körkort. Även utgående från de trafikskador som meddelats kan man sluta sig till att skaderisken för dem som kör utan körkort är åtminstone 10-faldig i jämförelse med den genomsnittliga risken.

Utgående från dessa resultat löser en sänkning av körkortsåldern inte problemet med körkortslösa förare; synbarligen skulle man köra i en tidigare ålder utan körkort men problemet skulle inte minska.

Den höga olycksrisken och den likgiltighet för normer som samtidigt inlärs gör körning utan körkort till ett trafik brott, som bör tas på allvar och övervakningen av denna brottstyp bör därför tilldelas mera resurser än hittills.

En förbättring av statistiken både i avseende på dess täckning och hur den kan användas är både nödvändig och möjlig.

För att bedöma det verkliga antalet körkortslösa i trafiken bör man göra samma slag av stickprovsgranskningar som för rattonyktra i de s.k. R-undersökningarna.

Ett förbättrat statistikunderlag skulle skapa förutsättningar för flera fortsatta studier, varigenom man kunde få en bättre bild av körningen utan körkort och dess effekter på både individ- och systemnivå.

Abstract

Non-licensed drivers in road traffic

Valde Mikkonen

Driving without a valid license is a rather common offence in road traffic. In Finland, a country with some three million vehicles, the statistics including such offences as *acts* collects about 15 000 events a year. The register of driving licenses incorporates the non-licensed drivers, the *actors*, and the annual number of them is currently beyond 3000. The present study gathers the actors in years 1988-1997. The number of these cases was altogether 43 050.

The cases registered covers only a small part of all offences in question, an estimate is clearly under one per cent. Even though a non-licensed driver would drive a whole year, making an average mileage, the risk of becoming caught is below 5 per cent.

The lack of license is discovered often in connection of other traffic offences or when investigating accidents. About 35 percent of non-licensed drivers are drunken drivers as well.

Driving without a license is most common among young people, in age between 16 and 20 years. However, it is not more common before the legal licensing age, 18 years, than in years immediately after that. On the other hand, driving without license gradually decreases after 21 years of age.

Non-licensed drivers are men. However, the proportion of women is growing, from 4 per cent up to 5-6 per cent in ten years.

In the statistics treated no systematic covariance was found between the annual number of non-licensed drivers and the number of registered non-license acts or the illicit use of cars. It can be concluded that becoming caught is quite a random event, and the register is an unreliable indicator about the phenomenon in the traffic system. Because of that the decreasing trend in statistics can not be interpreted as indicating decreasing trend in practice.

The once non-licensed drivers remain as such in nearly 70 per cent of cases. The minority receives or acquires a license within three years following their registered offence.

Driving without a license is prone to accidents. More than two per cent of accidents compensated by the insurance companies are driven by non-licensed drivers, and in fatal accidents the proportion of them is about 7 per cent. It seems evident that considerable part of minor crashes and casualties are not reported to insurance companies or to police. The known accidents are enough to estimate the risks of the non-licensed drivers to be at least tenfold when compared to the average risk in traffic.

In the light of the results the lowered age of getting a license does not solve the problem; riving without a license would start earlier, but it would not diminish.

The high accident risk and the side-effect of learning to disregard also other norms when driving without license make these offences more serious and worth of more intensive control efforts than has been the case so far.

The improvements of registration the cases so that coverage and usefulness of the database becomes better is both necessary and possible.

It would be appropriate to organise the measurement of the frequency of non-licensed drivers in traffic flow by checking the licenses from samples of all drivers from time to time.

The improved database would make possible several types of studies on non-licensed drivers so that the phenomenon would be better known both from the point of the individuals and of the road traffic system.

1 AJOLUPARIKOKSET TIELIIKENTEESSÄ

Auton kuljettamiseen liikenteessä on vaadittu viranomaislupa siitä alkaen, kun ensimmäiset autot ilmestyivät kaduille. Suomen ensimmäiset ajoluvat kirjoitettiin Helsingissä jo vuonna 1907. Samalla alkoivat myös ajolupamääräysten rikkomiset. Perimätiedon mukaan jopa ajolupia toisille kirjoittaneet ensimmäiset katsastusmiehet ajoivat itse ilman lupaa (Sornikivi, 1996). Rikokseksi luvatta ajaminen muuttui kuitenkin vasta 1920-luvulla, kun ajokorttivaatimus kirjattiin lakiin.

Ajoluparikosten helppouteen ja ilmeiseen yleisyyteen nähden niitä ja niiden vaikutuksia liikenteessä tunnetaan heikosti. Tiedossa ei ole yhtään systemaattista selvitystä korttitta ajamisen määrästä tai siihen syylistyvistä. Systemaattista tietoa kuitenkin kerätään kirjaamalla ajokorttirekisteriin ”ajo-oikeudetta ajo”, jos poliisi sellaisen toteaa. Samoin tietoja ajokortin puuttumisesta kirjataan vahinkotilastoihin, jos korttitta ajava on osallisena ja vahinko tulee tilastonpitäjän tietoon.

Tässä raportissa kartoitetaan kuvaa ajoluparikoksista ja korttitta ajoon liittyvistä ilmiöistä liikenteessä poimimalla rekistereissä olevat tiedot 10-vuotisjaksolta 1988-1997. Näitä tietoja erittelemällä ja rinnastamalla koetetaan muodostaa käsitys korttitta ajamisesta ja korttitta ajajista. Sen jälkeen katsotaan, millaisia riippuvuuksia korttitta ajamisella esiintyy muihin liikenteen ilmiöihin, kuten onnettomuuksiin ja muuhun liikennekäyttäytymiseen. On korostettava, että kyse on ilmitulleista ajo-oikeusrikoksista. Raportin lopussa pohditaan lyhyesti myös piiloriikollisuudeksi jäävän korttitta ajamisen määrää ja laatua.

Ajoluparikoksilla tarkoitetaan tässä kaikkia poliisitoimiin johtaneita tapauksia. Kyse voi olla korttitta ajosta - eri syistä - tai sellaisen ajoneuvon kuljettamisesta, johon kortti ei oikeuta, tai ajosta vanhentuneella kortilla. Lyhyenä nimityksenä kaikille käytetään tekstissä ”korttitta ajo” ja ”ajoluparikos”.

2 Rekisteröidyt ajoluparikokset 1988-1997

Ajokorttirekisterin tietoja esiteltäessä perusmuuttujana on *tekovuosi*. Näin saadaan kehityskuva kymmenvuotisjaksolta kaikille muille muuttujille. Koko tarkastelujaksolta tapauksia löytyi 43 050. Vuosittain kirjataan siis useita tuhansia tapauksia, joita voidaan luokitella muiden käytettävissä olevien tietojen avulla.

2.1 Luokittelu tekijän iän mukaan

Taulukossa 1 on vuosittaisten tapausten joukko luokiteltu iän perusteella kuuteen luokkaan. Jaottelun ideana on käyttää ikäryhmiä, joiden osalta rikokset ovat erityisen kiinnostavia. Niinpä nuorten rikoksia on luokiteltu tiheästi, kun taas ajokortillisten aikuisikä on yhtenä laajana luokkana. Alin luokka on "lapset" 15-vuotiaiksi saakka. Sen jälkeen on omana luokkana 16-17 -vuotiaat, joiden korttista ajosta halutaan tietoja ajankohtaiseen keskusteluun ikärajojen alentamisesta ainakin koulutusajojen osalta.

Nuorten 18-20 vuotiaiden ja 21-24 vuotiaiden luokat on haluttu tarkasteluun, koska on epäiltävissä, että juuri tällöin korttista ajaminen on joillekin vaihtoehto kustannuksia aiheuttavalle ajokortin hankkimiselle. Lopulta yli 70-vuotiaiden kortittomuus on kiinnostava ikäryhmä, koska tällöin kortittomuus voisi olla tahatonta siten, että kortin voimassaolon päättymistä ei ole huomattu.

Taulukko 1. Ajo-oikeudetta ajo vuosina 1988-1997 ikäryhmittäin. Lukumäärät.

IKÄRYHMÄ	1988	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	Yhteensä
-15	71	100	105	102	23	78	177	140	96	111	1003
16 - 17	358	633	777	759	304	260	309	342	317	349	4408
18 - 20	743	1157	1258	1059	476	270	480	384	385	598	6810
21 - 24	748	1069	1175	1030	403	183	381	352	410	567	6318
25 - 70	3360	4281	4835	4554	1782	746	1002	1084	1087	1744	24475
71 -	1	1	1	2	3	1	7	3	9	8	36
Yhteensä	5281	7241	8151	7506	2991	1538	2356	2305	2304	3377	43050

Taulukosta nähdään, että lasten ja varsinkin yli 70-vuotiaiden korttista ajo on vähäistä, tai sitten se ei johda kiinnijoutumiseen. Vahvana erottuu myös tapausten määrän väheneminen tarkastelujaksolla, vaikka kehitys ei olekaan suoraviivaista. Muiden päätelmien teko helpottuu, kun rinnalle otetaan taulukot prosentuaalisista osuuksista taulukon sarakkeittain ja riveittäin.

Taulukko 2. Ajo-oikeudetta ajo vuosina 1988-1997. Prosenttiosuudet vuosittain.

IKÄRYHMÄ	1988	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	Yhteensä
-15	7,1	10,0	10,5	10,2	2,3	7,8	17,6	14,0	9,6	11,1	100
16 - 17	8,1	14,4	17,6	17,2	6,9	5,9	7,0	7,8	7,2	7,9	100
18 - 20	10,9	17,0	18,5	15,6	7,0	4,0	7,0	5,6	5,7	8,8	100
21 - 24	11,8	16,9	18,6	16,3	6,4	2,9	6,0	5,6	6,5	9,0	100
25 - 70	13,7	17,5	19,8	18,6	7,3	3,0	4,1	4,4	4,4	7,1	100
71 -	2,8	2,8	2,8	5,6	8,3	2,8	19,4	8,3	25,0	22,2	100
Yhteensä	12,3	16,8	18,9	17,4	6,9	3,6	5,5	5,4	5,4	7,8	100

Taulukko 3. Ajo-oikeudetta ajo vuosina 1988-1997. Prosenttiosuudet ikäryhmittäin.

IKÄRYHMÄ	1988	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	Yhteensä
-15	1,3	1,4	1,3	1,4	0,8	5,1	7,5	6,1	4,2	3,3	2,3
16 - 17	6,8	8,7	9,5	10,1	10,2	16,9	13,1	14,8	13,8	10,3	10,2
18 - 20	14,1	16,0	15,4	14,1	15,9	17,6	20,4	16,7	16,7	17,7	15,8
21 - 24	14,2	14,8	14,4	13,7	13,5	11,9	16,2	15,3	17,8	16,8	14,7
25 - 70	63,6	59,1	59,3	60,7	59,6	48,5	42,5	47,0	47,2	51,6	56,9
71 -	0,0	0,0	0,0	0,0	0,1	0,1	0,3	0,1	0,4	0,2	0,1
Yhteensä	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100

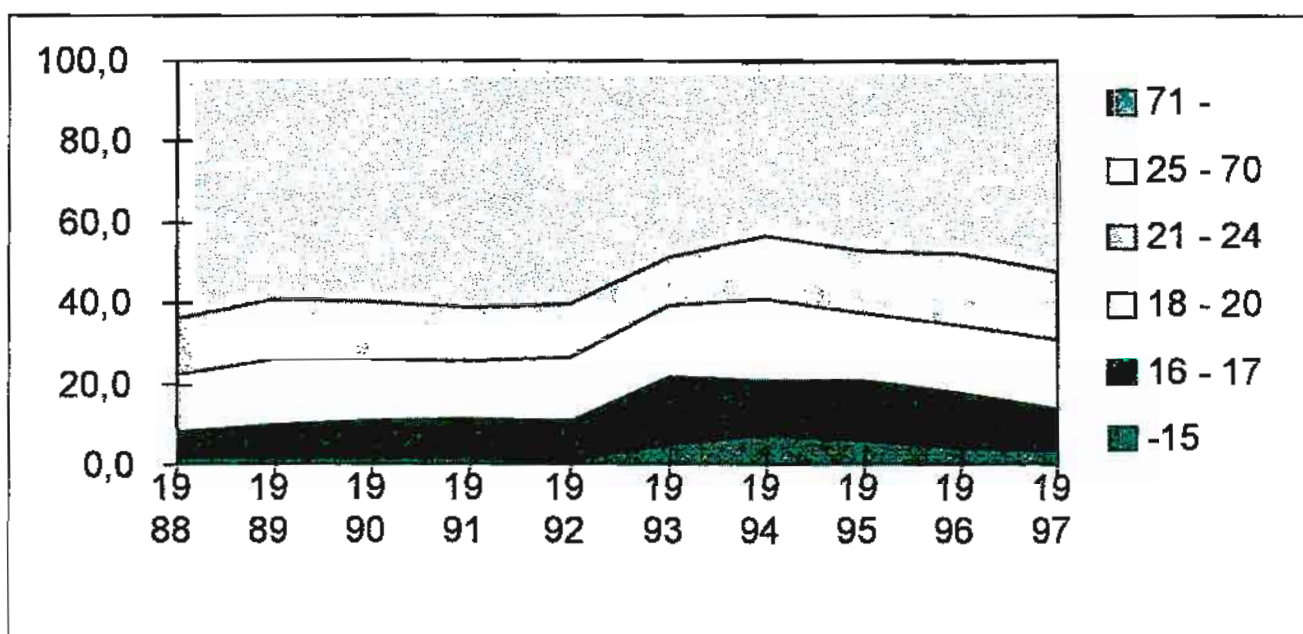
Kortitta ajon määrä vuosittain vaihtelee ja eroja on eri ikäryhmien välillä kehityksessä. Niitä ei voida kaikilta osin tulkita tapausten todellisen määrän vaihteluiksi liikenteessä, sillä vuosittaiset tapausmäärät eivät ole koko tarkastelujaksolta vertailukelpoisia, kuten alempana osoitetaan. Edustavimpina voidaan pitää tuoreimpia lukuja.

Viime vuosien lukujen valossa kortitta ajo on kasvussa, oltuaan alhaisimmillaan vuonna 1993 ja sen jälkeen kolme vuotta hyvin vakaalla tasolla. Nykyinen taso on kuitenkin vain alle puolet vuosikymmenen vaihteen tasosta. Tämä yleistys voidaan tehdä, vaikka ikäluokittain aikasarjat eivät ole edustavia.

Edelleen on todettavissa, että alle ajokortti-ikäisten nuorten (16-17 vuotta, 2 ikäluokkaa) ajoluparikoksia on ikäluokkaa kohti sama määrä kuin kortti-ikäisten jo saavuttaneidenkin (18-20 vuotta, 3 ikäluokkaa). Sen jälkeen kortitta ajo vähenee ikäluokkaa kohti, mutta suureen ikäluokkien ryhmään (25-70 vuotta, 46 ikäluokkaa) sijoittuu kuitenkin hieman yli puolet kaikista tapauksista.

Ikäluokkien osuuden vaihtelua vuosikymmenen aikana havainnollistaa kaavio 1. Vuosien 1992 ja 1993 väliin sijoittuu porrasmainen muutos, jossa nuorimpien ikäluokkien osuus kasvaa ja työikäisten pääjoukon osuus pienenee.

Kaavio 1. Eri ikäryhmien osuuden vaihtelu ajoluparikoksissa vuosina 1988-1997.



Jyrkkä muutos kuvastanee tilastonpidon toimintatapaa. Tilastonpitäjältä saadun haastattelutiedon mukaan yli 5 vuotta vanhat ajoluparikokset poistetaan rekisteristä erityisesti niiltä henkilöiltä, jotka pyytävät otteen omasta rekisteristään tai joilla merkintä voisi aiheuttomasti vaikuttaa ajolupapäätöksiin. On ilmeistä, että juuri nuorten kohdalla on tarvetta puhdistaa tilastoa - heillähän muut ajolupatoimenpiteet ovat todennäköisimpiä.

Tilaston päivittämistoimista seuraa, että yli 5 vuotta vanhat luvut ovat pienentyneet alkuperäisistä ja pienentyminen on kohdistunut vahvimmin nuorimpiin ikäluokkiin. Tämä varaus on otettu huomioon edellä tehdyissä päätelmissä.

Tilaston luonteesta johtuen kehitystrendejä koskevat tarkastelut on pakko pitää melko yleisellä tasolla. Tilastollisia merkitsevyyksiä ei myöskään erikseen esitetä, sillä kaikki päätelmät ovat tilastollisesti "erittäin merkitseviä", mikä johtuu siitä, että vertailtavina on suuret tapausmäärät.

2.2 Luokittelu sukupuolen mukaan

Ajoluparikokset ovat valtaosaltaan miesten tekoja, kuten taulukot 4 ja 5 osoittavat. Miesten ja naisten osuuksissa on kuitenkin lievä, mutta systemaattinen ja tilastollisesti erittäin merkitsevä kehityksen ero siten, että naisten osuus on kasvussa. Oltuaan vuosikymmenen alkupuolella alle 4 prosenttia, naisten osuus on viime vuosina kivunnut 5-6 prosentin välille. Muutos on suhteellisesti suuri, vaikka määrällisesti vielä pieni: naisiahan on näissä tilastoissa vain muutamia satoja, kun miesten määrä on useita tuhansia.

Taulukko 4. Ajo-oikeudetta ajo sukupuolen mukaan vuosina 1988-1997. Tapusten lukumäärä.

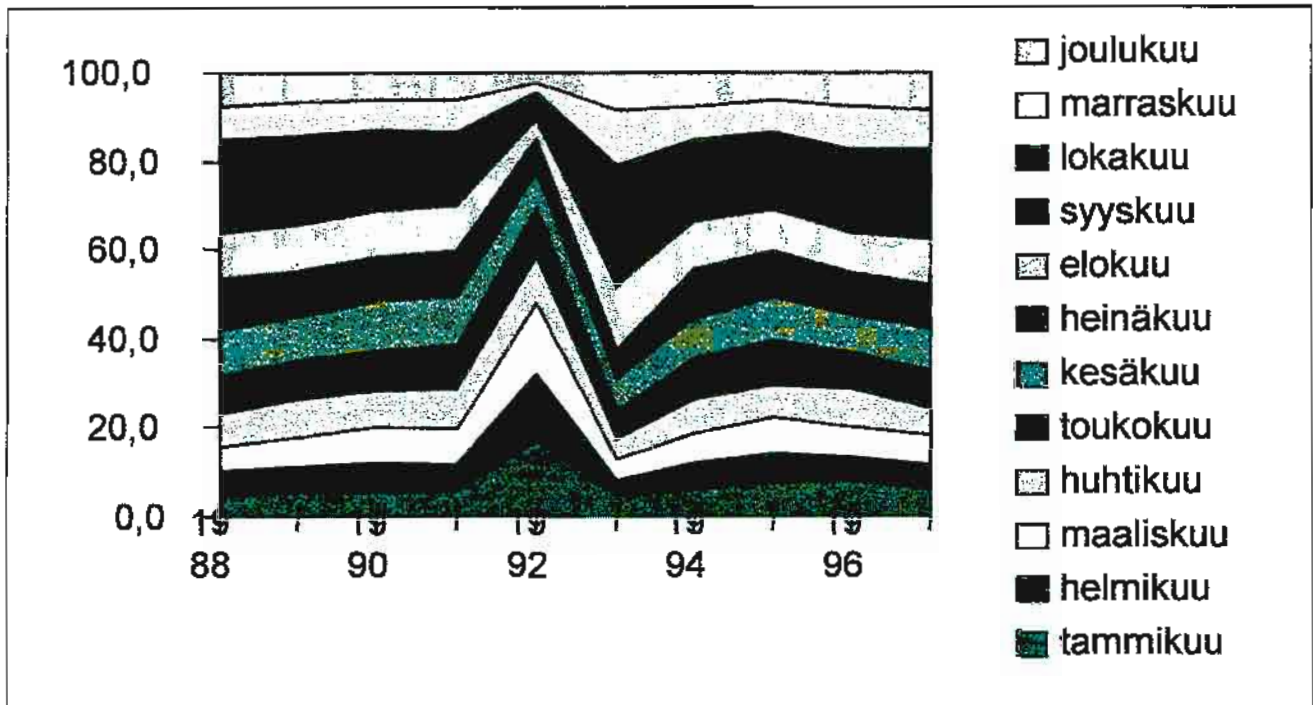
SUKUPUOLI	1988	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	Yhteensä
nainen	201	237	299	340	129	69	121	113	116	191	1816
mies	5080	7004	7852	7166	2862	1469	2235	2192	2188	3186	41234
Yhteensä	5281	7241	8151	7506	2991	1538	2356	2305	2304	3377	43050

Taulukko 5. Ajo-oikeudetta ajo sukupuolen mukaan vuosina 1988-1997. Prosentuaaliset osuudet.

SUKUPUOLI	1988	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	Yhteensä
nainen	3,8	3,3	3,7	4,5	4,3	4,5	5,1	4,9	5,0	5,7	4,2
mies	96,2	96,7	96,3	95,5	95,7	95,5	94,9	95,1	95,0	94,3	95,8
Yhteensä	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100

Ei ole perusteita olettaa, että tilastojen päivittämiseen liittyvät seikat selittäisivät eroja miesten ja naisten osuuksien kehityksessä. Kyse on näin ollen aidosta muutoksesta. Naisten osuus on kortista ajavista silti edelleenkin vähäinen verrattuna esim. siihen, että vahinkotilastoissa naisten osuus on noin neljännes. (Esim. Vakuutusyhtiöiden liikennevahinkotilasto 1996).

Kaavio 2. Kuukausittaisen prosenttiosuuden vaihtelu ajoluparikoksissa vuosina 1988-1997.



Kuten kuvio havainnollisesti näyttää, vuoden 1992 loppukuukausina ja vuoden 1993 alkukuukausina on poikkeuksellisen vähän tapauksia rekisterissä. Näin jyrkkiä ja äkillisiä muutoksia ei hevin voi tapahtua tapausten esiintymisessä liikenteessä, vaan kyseessä täytyy olla joko valvontatoimien tai tilastonpidon piirissä tapahtunut toiminnan muutos.

Sen sijaan on mahdollista, että kuukausittainen vaihtelu on todellisuudessaakin tasoittunut 1990-luvun jälkipuoliskolla, jolloin vahinkotilastoissakin esiintyy tasoittumista kuukausittaisissa kertymissä ja omaisuusvahinkojen luku on jopa korkeimmillaan talvikuukausina (vrt. Vakuutusyhtiöiden liikennevahinkotilasto 1996 ja Tilastokeskuksen Tieliikenneonnettomuudet 1996).

2.4 Luokittelu viikonpäivän mukaan

Tieliikenteen kielteiset tapahtumat keskittyvät viikonloppun, kun luokitusperusteena on viikonpäivät. Niinpä nyt käsiteltävän tilaston edustavuutta voidaan suorastaan testata katsomalla, esiintyykö tämä systemaattinen ilmiö myös ajoluparikoksissa.

Taulukko 8. Ajo-oikeudetta ajo viikonpäivän mukaan vuosina 1988-1997. Tapausten lukumäärät.

PÄIVÄ	1988	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	Yhteensä
maanantai	473	582	709	619	235	155	258	259	297	440	4027
tiistai	536	740	758	844	278	184	273	248	271	415	4547
keskiviik	501	774	848	823	372	187	281	312	316	453	4867
torstai	627	834	911	882	375	227	303	325	320	438	5242
perjantai	994	1424	1505	1371	568	259	400	413	390	565	7889
lauantai	1457	1905	2256	1980	774	350	473	426	396	570	10587
sunnuntai	693	982	1164	987	389	176	368	322	314	496	5891
Yhteensä	5281	7241	8151	7506	2991	1538	2356	2305	2304	3377	43050

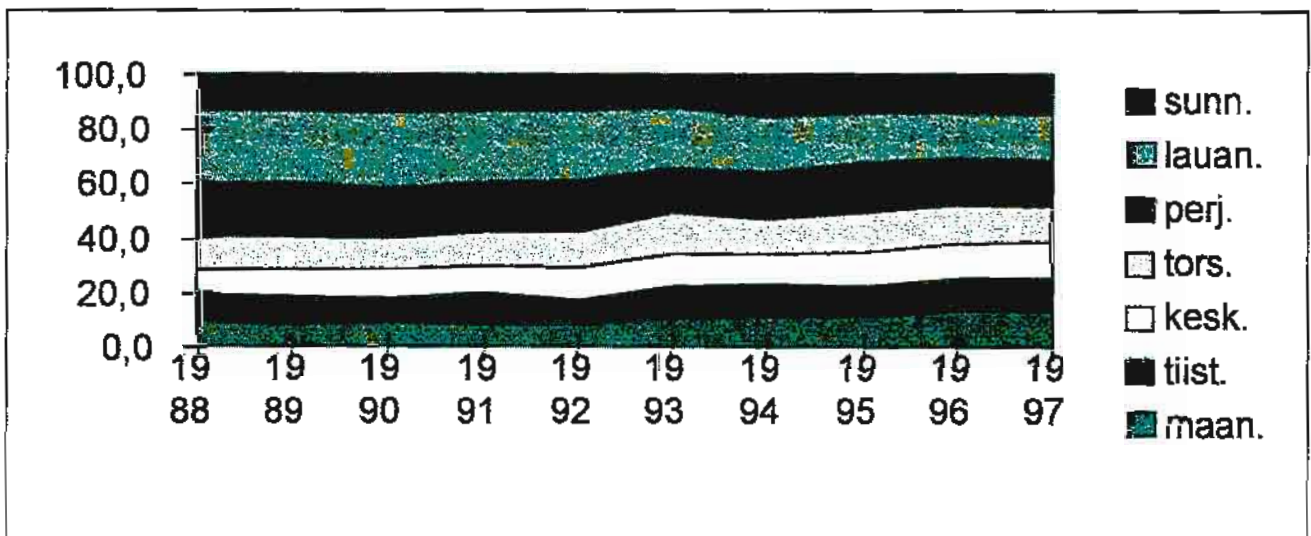
Taulukko 8 osoittaa, että kortitta ajaminen keskittyy viikonloppuun ja että tämä ilmiö on säilynyt koko tarkasteltavan vuosikymmenen ajan, joskin erot eri viikonpäivien välillä ovat pienentyneet. Muutos on nähtävissä paremmin, jos luvut muutetaan suoraan vertailukelpoisiksi prosenteiksi, joita taulukko 9 osoittaa.

Taulukko 9. Ajo-oikeudetta ajo viikonpäivän mukaan vuosina 1988-1997. Prosentuaaliset osuudet.

PÄIVÄ	1988	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	Yhteensä
maanantai	9,0	8,0	8,7	8,2	7,9	10,1	11,0	11,2	12,9	13,0	9,4
tiistai	10,1	10,2	9,3	11,2	9,3	12,0	11,6	10,8	11,8	12,3	10,6
keskiviikko	9,5	10,7	10,4	11,0	12,4	12,2	11,9	13,5	13,7	13,4	11,3
torstai	11,9	11,5	11,2	11,8	12,5	14,8	12,9	14,1	13,9	13,0	12,2
perjantai	18,8	19,7	18,5	18,3	19,0	16,8	17,0	17,9	16,9	16,7	18,3
lauantai	27,6	26,3	27,7	26,4	25,9	22,8	20,1	18,5	17,2	16,9	24,6
sunnuntai	13,1	13,6	14,3	13,1	13,0	11,4	15,6	14,0	13,6	14,7	13,7
Yhteensä	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100

Lauantaisin todettujen rikkomusten määrä oli kymmenen vuotta sitten yli 3-kertainen viikon alkupäiviin verrattuna. Viime vuosina vastaava ero on supistunut muutamaa prosenttiyksikköön, ks. kaavio 3.

Kaavio 3. Viikonpäivien välinen vaihtelu ajoluparikoksissa vuosina 1988-1997. Prosentuaaliset osuudet



2.5 Luokittelu alueellisesti maakunnittain

Ajoluparikosten alueellista jakaumaa ja sen vaihteluja voidaan tarkastella tekijän kotipaikan perusteella. Rekisterin aluejakona ovat kunnat. Niiden määrä on kuitenkin liian suuri aluejaon pohjaksi. Taloudellista ja tiedotuksellista aluejakoa vastaavat parhaiten maakunnat. Vaikka luokkia tällöinkin kertyy yli 20, voidaan mahdolliset tapausten alueelliset keskittymät tässä luokituksessa havaita. Taulukko 10 osoittaa lukumäärien jakauman ja taulukko 11 vastaavan tiedon prosentuaalisena jakaumana.

Taulukko 10. Ajo-oikeudetta ajo maakunnittain vuosina 1988-1997. Tapausten lukumäärät.

MAAKUNTA	1988	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	Yhteensä
Ahvenanmaa	5	6	1	6	6	1			1		26
Etelä-Karjala	198	258	263	224	95	30	56	66	62	83	1335
Etelä-Pohjanmaa	119	190	218	229	76	27	37	62	63	82	1103
Etelä-Savo	189	294	297	257	90	29	80	75	69	104	1484
Häme	163	263	294	282	113	45	77	73	83	84	1477
Itä-Uusimaa	92	129	133	101	41	29	32	34	14	35	640
Kainuu	110	130	136	126	50	16	16	29	26	43	682
Keski-Pohjanmaa	63	57	121	64	30	17	25	30	22	57	486
Keski-Suomi	264	375	405	347	153	77	110	130	125	168	2154
Kymenlaakso	206	323	321	318	125	38	84	58	79	91	1643
Lappi	200	275	327	331	142	65	108	73	105	124	1750
Pirkanmaa	389	602	633	547	197	94	140	152	116	211	3081
Pohjois-Karjala	182	237	319	269	128	44	69	52	52	82	1434
Pohjois-Pohjanmaa	275	433	494	515	288	153	172	164	191	219	2904
Pohjois-Savo	297	446	436	495	194	70	115	97	89	118	2357
Päijät-Häme	323	453	546	512	209	77	172	138	102	139	2671
Satakunta	274	314	364	354	127	70	72	98	69	166	1908
Uusimaa	1378	1739	1954	1796	585	328	575	594	656	1017	10622
Vaasan rannikkose	91	96	123	100	53	39	72	51	55	73	753
Varsinais-Suomi	411	552	668	581	249	233	270	232	211	323	3730
tuntematon	52	69	98	52	40	56	74	97	114	158	810
Yhteensä	5281	7241	8151	7506	2991	1538	2356	2305	2304	3377	43050

Taulukko 11. Ajo-oikeudetta ajo maakunnittain vuosina 1988-1997. Prosentuaaliset osuudet.

MAAKUNTA	1988	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	Yhteensä
Ahvenanmaa	0,1	0,1	0,0	0,1	0,2	0,1	0,0	0,0	0,0	0,0	0,1
Etelä-Karjala	3,7	3,6	3,2	3,0	3,2	2,0	2,4	2,9	2,7	2,5	3,1
Etelä-Pohjanmaa	2,3	2,6	2,7	3,1	2,5	1,8	1,6	2,7	2,7	2,4	2,6
Etelä-Savo	3,6	4,1	3,6	3,4	3,0	1,9	3,4	3,3	3,0	3,1	3,4
Häme	3,1	3,6	3,6	3,8	3,8	2,9	3,3	3,2	3,6	2,5	3,4
Itä-Uusimaa	1,7	1,8	1,6	1,3	1,4	1,9	1,4	1,5	0,6	1,0	1,5
Kainuu	2,1	1,8	1,7	1,7	1,7	1,0	0,7	1,3	1,1	1,3	1,6
Keski-Pohjanmaa	1,2	0,8	1,5	0,9	1,0	1,1	1,1	1,3	1,0	1,7	1,1
Keski-Suomi	5,0	5,2	5,0	4,6	5,1	5,0	4,7	5,6	5,4	5,0	5,0
Kymenlaakso	3,9	4,5	3,9	4,2	4,2	2,5	3,6	2,5	3,4	2,7	3,8
Lappi	3,8	3,8	4,0	4,4	4,7	4,2	4,6	3,2	4,6	3,7	4,1
Pirkanmaa	7,4	8,3	7,8	7,3	6,6	6,1	5,9	6,6	5,0	6,2	7,2
Pohjois-Karjala	3,4	3,3	3,9	3,6	4,3	2,9	2,9	2,3	2,3	2,4	3,3
Pohjois-Pohjanmaa	5,2	6,0	6,1	6,9	9,6	9,9	7,3	7,1	8,3	6,5	6,7
Pohjois-Savo	5,6	6,2	5,3	6,6	6,5	4,6	4,9	4,2	3,9	3,5	5,5
Päijät-Häme	6,1	6,3	6,7	6,8	7,0	5,0	7,3	6,0	4,4	4,1	6,2
Satakunta	5,2	4,3	4,5	4,7	4,2	4,6	3,1	4,3	3,0	4,9	4,4
Uusimaa	26,1	24,0	24,0	23,9	19,6	21,3	24,4	25,8	28,5	30,1	24,7
Vaasan rannikkose	1,7	1,3	1,5	1,3	1,8	2,5	3,1	2,2	2,4	2,2	1,7
Varsinais-Suomi	7,8	7,6	8,2	7,7	8,3	15,1	11,5	10,1	9,2	9,6	8,7
tuntematon	1,0	1,0	1,2	0,7	1,3	3,6	3,1	4,2	4,9	4,7	1,9
Yhteensä	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Alueellisessa jakaumassa on ulkomaiset tapaukset ja muutamat puuttuvat tiedot merkitty luokkaan "tuntematon". Yleispiirteinä on alueellisen jakautumisen muutosten vähäisyys vuodesta toiseen. Lievä siirtymä on kuitenkin tapahtunut siten, että Uudenmaan osuus on kasvanut ja Itä-Suomen (Kainuu, Kymenlaakso, Pohjois-Karjala, Pohjois-Savo) maakuntien osuus pienentynyt.

2.6 Luokittelu ajokorttitilanteen mukaan

Pitkähkön tarkastelujakson aikana tapahtuu kuljettajien ajokorttihuoneissa monenlaisia muutoksia. Ajokorttirekisteriä pidetään ajantasaisena siten, että kulloinkin ajokorttitilanne on luettavissa tietueesta "olotila". Tähän tietueeseen merkitään myös, jos rekisterissä oleva henkilö kuolee. Korttia joskus ajaneen kohdalla akuutti ajokorttitilanne kertoo, onko kortti sittemmin hankittu ja onko se edelleen voimassa vai tavalla tai toisella menetetty. Tavallisinta on menetys määräajaksi rangaistuksen sovituksena, mutta ajo-oikeus myös päättyy korttiin merkittynä aikana ja lyhyeksi määräajaksi annettu oikeus raukeaa määräajan loppuessa.

Tämän tutkimuksen aineistona olevien 43 050 aikaisemmin vuosina 1988-1997 korttia ajaneen ajokorttitilanne elokuussa 1998 oli taulukon 12 mukainen.

Taulukko 12. Ajo-oikeudesta vuosina 1988-1997 ajaneiden korttitilanne elokuussa 1998. Lukumäärät.

TILANNE	1988	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	Yhteensä
kuollut	125	139	121	138	55	14	29	15	20	68	724
ei suom.korttia	2248	2726	2864	2830	1163	667	1071	1137	1263	2010	17979
on ajo-oikeus	1480	2408	2925	2572	960	560	796	734	533	420	13388
kortti menetetty	1405	1934	2197	1929	799	294	440	413	466	858	10735
oikeus päättynyt	13	21	16	18	4	2	9	4	20	12	119
oikeus rauennut	10	13	28	19	10	1	11	2	2	9	105
Yhteensä	5281	7241	8151	7506	2991	1538	2356	2305	2304	3377	43050

Kuolleiden sekä niiden, joilla ajo-oikeus on päättynyt tai rauennut määrät ovat pieniä. Ymmärrettävästi kuolleiden määrä lisääntyy, mitä pitempi aika on kulunut ajoluparikoksen esiintymisestä. Poikkeuksen näyttää kuitenkin muodostavan vuosi 1997. Tuona vuonna korttia ajaneita on kuollut monikertainen määrä muihin tarkastelujakson vuosiin verrattuna.

Taulukko 13. Ajo-oikeudesta vuosina 1988-1997 ajaneiden korttitilanne elokuussa 1998. Prosentit.

TILANNE	1988	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	Yhteensä
kuollut	2,4	1,9	1,5	1,8	1,8	0,9	1,2	0,7	0,9	2,0	1,7
ei suom.korttia	42,6	37,6	35,1	37,7	38,9	43,4	45,5	49,3	54,8	59,5	41,8
on ajo-oikeus	28,0	33,3	35,9	34,3	32,1	36,4	33,8	31,8	23,1	12,4	31,1
kortti menetetty	26,6	26,7	27,0	25,7	26,7	19,1	18,7	17,9	20,2	25,4	24,9
oikeus päättynyt	0,2	0,3	0,2	0,2	0,1	0,1	0,4	0,2	0,9	0,4	0,3
oikeus rauennut	0,2	0,2	0,3	0,3	0,3	0,1	0,5	0,1	0,1	0,3	0,2
Yhteensä	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

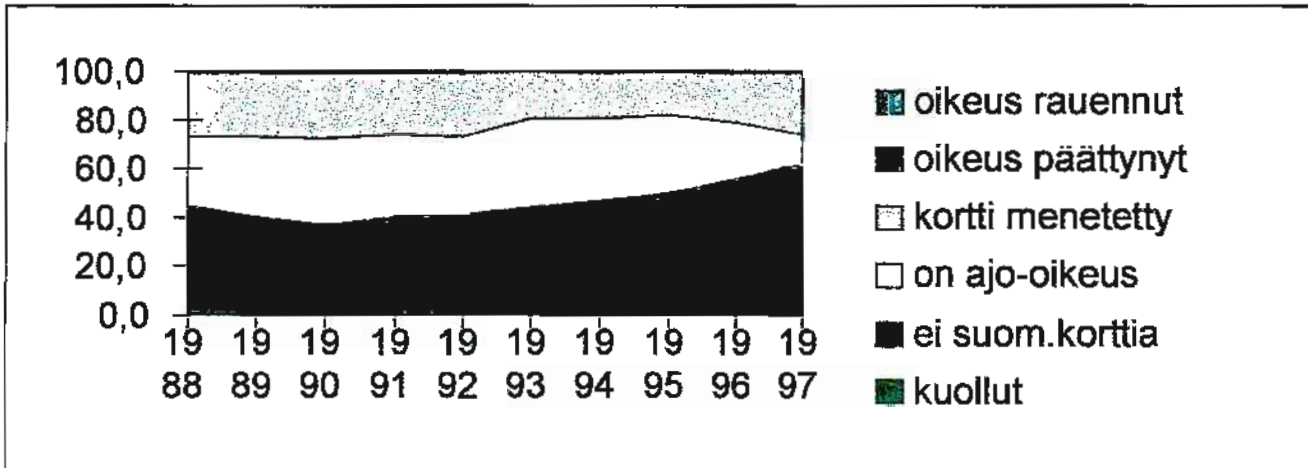
Lukujen muuttaminen prosenteiksi helpottaa kehitystrendien tarkastelua. Taulukko 13 osoittaa, että

valtaosa - yli 70 prosenttia - korttia ajavista on kokonaan vailla suomalaista ajokorttia, koska vielä seuraavana vuonnakin kortti on kokonaan hankkimatta noin 60 prosentilla ja vain 12 prosenttia on saanut kortin joko hankkimalla tai peruutusjakson päätyttyä. Tämän tilaston mukaan kortin hankinta ja rangaistusten päätyminen jatkuvat vain kolmen vuoden ajan ajokorttirikoksen esiintymisestä,

minkä jälkeen tilanne vakiintuu siten, että ajo-oikeuden omaavien osuus jää kolmannekseen koko joukosta. Kaavio 4 havainnollistaa kuvaa kehityksestä.

Viittä vuotta vanhempien ajokorttirikosten rekisteriä leimaavat ajo-oikeuden menetykset enemmän kuin sitä nuorempien tapausten rekisteriä. Poikkeus on tässäkin vuosi 1997, jolloin kortin menetys esiintyy jälleen neljänneksellä sen vuoden kortista ajaneista.

*Kaavio 4. Ajokorttitilanne elokuussa 1998 henkilöillä, joilla on ajoluparikos vuosi-
na 1988-1997. Osuudet prosentteina vuotuisista määristä.*



Tämän luokituksen tuloksia tulkitessa on vaikeutena tietojen eriaikaisuus. Luokitusmuuttuja kuvaa tilannetta tarkasteluhetkellä, siis missä olotilassa henkilö on ajokortin suhteen, kun taas luokitellut asiat ovat samojen henkilöiden historiaa.

Yllättävältä vaikuttaa joka tapauksessa tulos, että 5-10 vuotta sitten korttista ajamiseen syyllistyneistä olisi nyt korttinsa menettäneitä - siis ajokiellossa - noin neljännes ja että tämä osuus pysyy vakiona vuodesta toiseen koko 5-vuotisjakson.

Jossain määrin yllättävää on sekin, että joskus korttista ajaneista noin 40 prosenttia ei näytä edes kymmenen vuoden kantamalla hankkivan korttia. Kortti joko hankitaan pian tai sitä ei hankita ollenkaan.

2.7 Luokittelu muiden rikkokusten perusteella

Edellä olevan perusteella on ounasteltavissa, että korttista ajaneilla on rekisterisään koko joukko muitakin liikenneriikoksia. Näitä haettiin seuraavilla tuomiope-
rusteilla:

- 0 ei muita rikoksia kuin ajo-oikeudetta ajo
- 1 rattijuopumus, RL 23:1
- 2 törkeä rattijuopumus, RL 23:2
- 3 huumaantuneena ajaminen, RL 23:3
- 4 törkeä liikenteen vaarantaminen, TLL 99
- 6 uusia kuljettajia koskevien määräysten rikkominen
- 7 toistuvat liikenneriikkomukset
- 8 vakava piittaamattomuus liikenteessä
- 9 rattijuopumus ulkomailla

Erillisiksi ryhmiksi poimittiin ne, joilla esiintyi jonakin vuonna kaksi tai jopa kolme muuta liikenne rikosta. Tulokset tästä luokituksesta näkyvät taulukossa 14.

Taulukko 14. Ajo-oikeudetta ajaneiden muut liikenne rikokset vuosittain. Henkilöiden lukumäärät

MUU \$	1988	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	Yhteensä
0	1	2	10	7	19	594	1408	1324	1383	2013	6761
1	5067	6819	6375	2436	1011	337	330	237	228	303	23143
2	14	42	1319	4659	1780	524	490	636	565	832	10861
3		6	43	110	46	34	47	44	81	134	545
4	54	161	180	200	93	40	60	50	35	62	935
6					1						1
8			1	2				3		1	7
9			1								1
21				1							1
31			7	23	14	1	6	3	4	12	70
41	145	211	215	65	27	8	15	7	7	20	720
431				3				1	1		5
Yht.	5281	7241	8151	7506	2991	1538	2356	2305	2304	3377	43050

Tulos osoittaa, että kortilla ajaneilla on paljon muita rikkomuksia. Vuotta 1993 edeltävältä ajalta ajokorttirekisterissä on merkintä ajo-oikeudetta ajamisesta miltei yksinomaan vain niillä, joilla on myös muita liikenne rikkomuksia. Mutta yllättävän korkea on muiden rikkomusten osuus myös niillä, joilla ajoluparikos on hyvin tuore. Tämä näkyy selvästi, kun luvut muutetaan prosenteiksi, jossa vuosittainen kertymä on kantalukuna, taulukko 15.

Taulukko 15. Ajo-oikeudetta ajaneiden muut liikenne rikokset vuosittain. Prosentuaaliset osuudet.

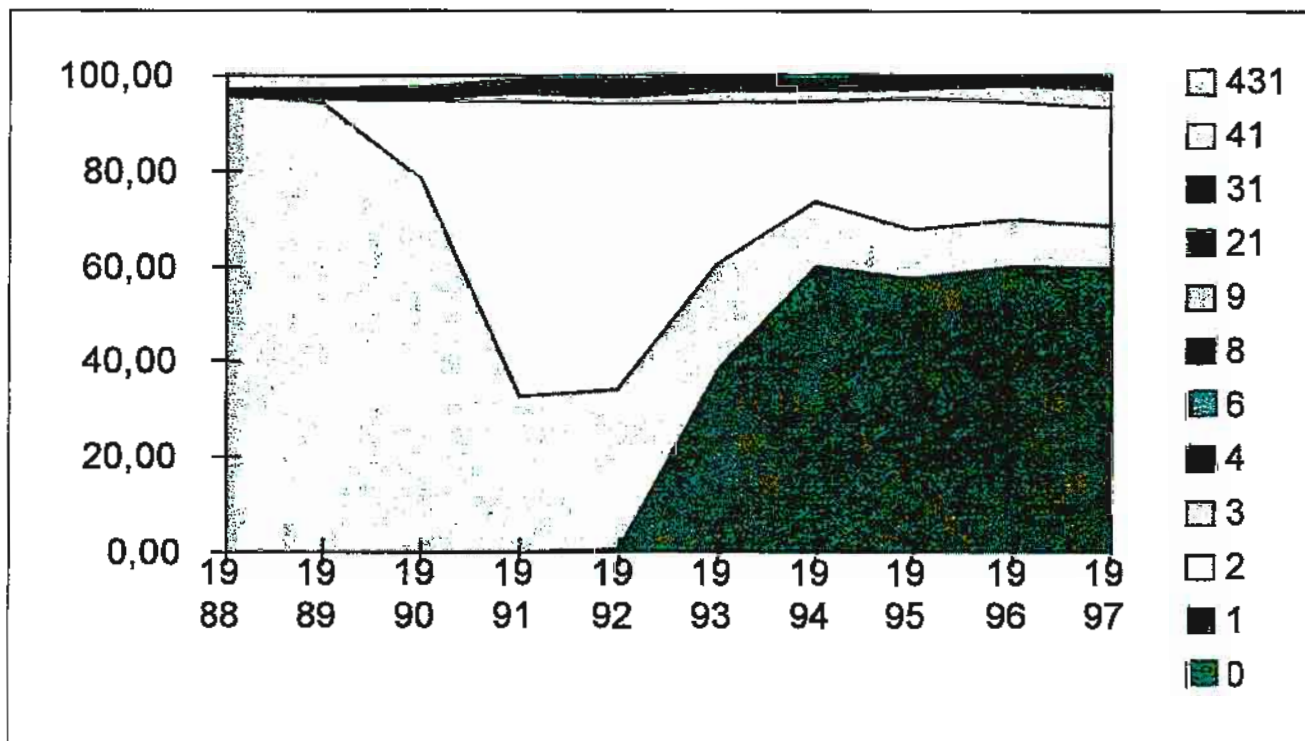
MUU \$	1988	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	Yhteensä
0	0,02	0,03	0,12	0,09	0,64	38,62	59,76	57,44	60,03	59,61	15,70
1	95,95	94,17	78,21	32,45	33,80	21,91	14,01	10,28	9,90	8,97	53,76
2	0,27	0,58	16,18	62,07	59,51	34,07	20,80	27,59	24,52	24,64	25,23
3	0,00	0,08	0,53	1,47	1,54	2,21	1,99	1,91	3,52	3,97	1,27
4	1,02	2,22	2,21	2,66	3,11	2,60	2,55	2,17	1,52	1,84	2,17
6	0,00	0,00	0,00	0,00	0,03	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
8	0,00	0,00	0,01	0,03	0,00	0,00	0,00	0,13	0,00	0,03	0,02
9	0,00	0,00	0,01	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
21	0,00	0,00	0,00	0,01	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
31	0,00	0,00	0,09	0,31	0,47	0,07	0,25	0,13	0,17	0,36	0,16
41	2,75	2,91	2,64	0,87	0,90	0,52	0,64	0,30	0,30	0,59	1,67
431	0,00	0,00	0,00	0,04	0,00	0,00	0,00	0,04	0,04	0,00	0,01
Yht.	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00

Neljän ensimmäisen vuoden aikana ajoluparikokseen syyllistyneistä rekisterissä on noin 40 prosentilla myös muita liikenne rikoksia. Tänä aikana yli puolet muista rikoksista on törkeitä rattijuopumuksia ja myös tavallisten rattijuopumusten osuus

on huomattava. Rekisteröidyt ajoluparikokset liittyvät näin ollen hyvin voimakkaasti alkoholiin. Kaikista kortilla ajavista alkoholin vaikutuksen alaisia on noin 35 prosenttia.

Selvin päin kortilla ajamiseen syylistyneet näyttävät häipyvän ajokorttirekisteristä, kun rikoksesta on kulunut viisi vuotta. Tätä tilaston muutosta havainnollistaa kuva 5.

Kuva 5. Ajo-oikeudetta ajaneiden muut liikenneriikokset vuosittain. Prosentuaaliset osuudet.



Laadullisesti ajokorttirekisterin tapaukset muodostavat kaksi kokolailla erilaista osajoukkoa. Vuoden 1992 ja sitä vanhemmat ovat miltei yksinomaan liikenteen vaarantajia joko rattijuopumuksen tai sen ja siihen liittyvän, yksittäisenä tekona törkeäksi liikenteen vaarantamiseksi kirjatun tapahtuman kanssa. Vuodesta 1993 alkaen yli puolella rekisterin tapauksista ei ole muita rikkomuksia kuin ajo-oikeudetta ajo.

Tulos kuvastanee rekisterin puhdistamista siten, että viittä vuotta vanhempina tapauksina jäävät mukaan vain ne, joilla on ajo-oikeusrikoksen lisäksi muita - vakavampia - rikoksia rekisterissään. Toisaalta näitä rikoksia kertyy sitä enemmän mitä vanhemmasta ajo-oikeusrikoksesta on kyse. Näin ollen on ennakoitavissa, että tulevina vuosina tapausten määrä ei supistu rekisterissä aivan niin pieneksi kuin vuosien 1993-1997 monirikoksisten tapausten määrä (noin 1000 per vuosi) osoittaisi. Mutta siitä huolimatta on selvää, että 1990-luvun alussa ilmitullut ajo-oikeusrikosten määrä vuotta kohti on ainakin 5-kertainen viime vuosiin verrattuna.

Kokonaiskuvan saamiseksi korttita ajaneista on taulukkoon 16 laskettu prosentuaaliset osuudet nykyisen ajokorttitilanteen ja rekisteriin kertyneiden muiden rikosten mukaan ristiintaulukoituina. Vuosikymmenen alun suuret luvut värittävät tilastoa. Suurimmaksi yksittäiseksi ryhmäksi - 21 prosentin osuudella - kohoaa joukko, jolla ei edelleenkään ole ajokorttia ja joka on syyllistynyt myös juopuneena ajamiseen. Jos myös törkeän rattijuopumustuomion saaneet otetaan mukaan, kortittomia rattijuoppoja on aineistossa 31 prosenttia.

Taulukko 16. Ajo-oikeudetta ajaneet nykyisen ajokorttitilanteen ja rekisteriin kertyneiden muiden rikosten mukaan ristiintaulukoituina. Prosentuaaliset osuudet koko joukosta (saraketunnus, ks. s.8)

	0	1	2	3	4	6	8	9	21	31	41	431	Yht.
kuoll.	0,1	1,0	0,5	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	1,7
ei kort.	8,5	21,0	10,0	0,7	0,8	0,0	0,0	0,0	0,0	0,1	0,7	0,0	41,8
on kort.	4,4	17,7	7,2	0,2	1,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,6	0,0	31,1
menet.	2,6	13,9	7,4	0,4	0,3	0,0	0,0	0,0	0,0	0,1	0,3	0,0	24,9
päätt.	0,1	0,1	0,1	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,3
rauen.	0,0	0,1	0,1	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,2
Yht.	15,7	53,8	25,2	1,3	2,2	0,0	0,0	0,0	0,0	0,2	1,7	0,0	100,0

Kokonaisuutena ajo-oikeudetta ajamisen tilasto on, kuten jo edellä todettiin, alkoholitapausten värittämä. Rattijuopumuksesta tai törkeästä rattijuopumuksesta tuomittujen osuus on yhteensä 79 prosenttia eli tapausmääränä 34 000, kun koko joukko on 43 000.

Kokonaiskuvan taakse jää kuitenkin piiloon aineiston kaksijakoisuus: viiden viimeisen vuoden tapausjoukko on toisenlainen kuin sitä vanhempi. Tämän takia aineistoa kuvataan seuraavassa luvussa vielä kahtena eri ryhmänä, viittä vuotta nuoremmat ja vanhemmat tapaukset.

3 Kaksi kautta: vuodet 1988-1992 ja vuodet 1993-1997

Edellä olevat tulosanalyysit paljastivat, että kaksi kautta eroavat toisistaan ajokorttirikoksiin syyllistyneiden ikäjakauman sekä ajokorttitilanteen ja muiden rikosten kertymän osalta. Näille kolmelle muuttujalle on seuraavassa muodostettu tarkastelut siten, että kaksi aikajaksoa erotetaan toisistaan.

Taulukko 17. Ajo-oikeudetta ajo ikäryhmittäin kahtena kautena: 1988-92 ja 1993-97. Lukumäärät ja prosentuaaliset osuudet ikäryhmittäin.

IKÄ	1 kausi	2 kausi	Yht.	1 kausi %	2 kausi %
-15	401	602	1003	1,29	5,07
16 - 17	2831	1577	4408	9,08	13,27
18 - 20	4693	2117	6810	15,06	17,82
21 - 24	4425	1893	6318	14,20	15,93
25 - 70	18812	5663	24475	60,35	47,67
71 -	8	28	36	0,03	0,24
Yht.	31170	11880	43050	100,00	100,00

Vanhemmassa ryhmässä on mukana iältäänkin vanhempia enemmän kuin tuoreempien tapausten ryhmässä. Tätä ei kuitenkaan voida lukea siten, että tekijäin ikä olisi rekisterissä lisääntynyt, vaan joko korttita ajo on vähentynyt yli 25-vuotiaiden ryhmässä ja nuorten osuus siten kasvanut, tai sitten rekisteristä on poistettu erityisesti viittä vuotta vanhempia nuorten rikkomuksia.

Vastaavasti on nähtävissä ero nykyisessä ajokorttitilanteessa. Korttita ajaneiden "olomuoto" ajokortin suhteen eroaa sen mukaan, miten kauan sitten ajokorttirikos on tapahtunut. Erot näkyvät sekä absoluuttisina että prosentuaalisina taulukosta 17.

Taulukko 17. Ajo-oikeudetta ajaneiden ajokorttitilanne tutkimushetkellä kausina 1988-92 ja 1993-97. Tapausten lukumäärät ja prosentuaaliset osuudet

TILANNE	1 kausi	2 kausi	Yht.	1 kausi %	2 kausi %
kuollut	578	146	724	1,85	1,23
ei suom.korttia	11831	6148	17979	37,96	51,75
on ajo-oikeus	10345	3043	13388	33,19	25,61
kortti menetetty	8264	2471	10735	26,51	20,80
oikeus päättynyt	72	47	119	0,23	0,40
oikeus rauennut	80	25	105	0,26	0,21
Yhteensä	31170	11880	43050	100,00	100,00

Suurin ero kahden kauden välillä on kuitenkin muiden liikenne rikosten kertymisessä. Taulukko 18 kuvastaa näitä eroja.

Taulukko 18. Ajo-oikeudetta ajaneiden muut liikenne rikokset kausina 1988-92 ja 1993-97. Tapausten lukumäärät ja prosentuaaliset osuudet.

MUU §	1 kausi	2 kausi	Yht.	1 kausi %	2 kausi %
0	39	6722	6761	0,13	56,58
1	21708	1435	23143	69,64	12,08
2	7814	3047	10861	25,07	25,65
3	205	340	545	0,66	2,86
4	688	247	935	2,21	2,08
6	1		1	0,00	0,00
8	3	4	7	0,01	0,03
9	1		1	0,00	0,00
21	1		1	0,00	0,00
31	44	26	70	0,14	0,22
41	663	57	720	2,13	0,48
431	3	2	5	0,01	0,02
Yht.	31170	11880	43050	100	100

Muiden liikenne rikosten esiintyminen kortilla ajaneilla on siinä määrin erilaista, että aineisto muodostaa kaksi eri aikasarjaa. Sen takia on jatkossa otettu vertailuun vain viisivuotiskausi 1993-1997, kun ajokorttirikosten esiintymistä rinnastetaan liikenteen muihin indikaattoreihin yhteyksien osoittamiseksi.

Jo tähänastisten tarkastelujen perusteella on kuitenkin ennakoitavissa, että rinnakkaisvaihtelujen esiintyminen ajokorttirekisterin tietoihin kortilla ajosta täytyy olla melko satunnaista, koska ajokorttirikosten vuosittainen vaihtelukin näyttää melko satunnaiselta vuodesta 1993 alkaen.

4 Ajoluparikosten rinnastus muihin liikenteen indikaattoreihin

Vaikka aikasarja vuodesta 1993 on vielä lyhyt, vuosittaisia ajoluparikosten määriä voidaan vertailla moniin muihin tieliikenteen indikaattoreihin. Vertailtaviksi muuttujiksi kerättiin tietoja seuraavista seikoista:

1. Ajoluparikosten määrät ajokorttirekisterissä
2. Ajoluparikosten määrät ajokorttirekisterissä alle 18 vuotiailla eli "alaikäisten kortilla ajo"
3. Ajoluparikosten määrät ajokorttirekisterissä 18-24 vuotiailla eli "nuorten kortilla ajo"
4. Liikenne rikosten määrä (tuhansina) SVT:n julkaisussa "Poliisin tietoon tullut liikenne rikollisuus"
5. Ajo-oikeudetta ajon määrät SVT:n julkaisussa "Poliisin tietoon tullut liikenne rikollisuus"
6. Ajoneuvon luvaton käyttö ja anastukset
7. Liikenne onnettomuuksissa kuolleiden määrät
8. Liikenne onnettomuuksissa kuolleiden määrät, 15-24 vuotiaat
9. Vakuutusyhtiöille ilmoitettujen liikenne vahinkojen määrät, LVK:n tilastojulkaisut
10. "Ei ajokorttia"-tapausten määrät vakuutusyhtiöiden korvaamissa vahingoissa, LVK:n tilastojulkaisu

11. Uhrien lukumäärä onnettomuusryhmässä "ei ajokorttia", LVK:n tilasto
12. "Ei ajokorttia"-kuljettajien määrät Tilastokeskuksen vuosijulkaisussa Tielii-
kenneonnettomuudet
13. Alle 18 vuotiaiden kuljettajien vahingot Tilastokeskuksen julkaisussa Tielii-
kenneonnettomuudet
14. Ajokortittomien kuolonlokarit tutkijalautakuntien selvittämissä tapauksissa,
VALT julkaisu
15. Liikennekäyttäytymisindeksit, Liikenneturvan julkaisut
16. Liikenteen ilmapiiri, kevätlukemat Suomen Gallup Markkinatutkimus Oy
17. Liikenteen ilmapiiri 15-24 vuotiaiden arvioimana, em. julkaisu
18. Liikenteen ilmapiiri, osaindikaattori "liikennesääntöjen noudattaminen", em.
julkaisu

Indikaattoreita kertyy helposti suuri joukko. Mukaan on otettu hyvin valikoiden vain sellaisia, joilla voisi olla riippuvuutta ja siten tulkinnallista merkitystä korttita-
ajon vaihteluun. Nuorten osalta julkaistut tilastot on otettu erillisinä muuttujina
mukaan. Sen lisäksi liikennerikosten kokonaismäärä ja usein korttita tapahtuva
"ajoneuvon luvaton käyttö" on otettu mukaan rikostilastoista.

Ajatuksena on verrata ensinnäkin ajokorttirekisteriin merkittyjä "ajo-oikeudetta
ajoja" virallisen rikostilaston samalla nimikkeellä tilastoituihin lukuihin. Toinen
vertailukohde on onnettomuudet ja niiden uhrien määrät. Ajokorttita ajettujen on-
nettomuustapausten määrät on erotettu sekä vakuutusyhtiöiden korvaamien va-
hinkojen, poliisin kokoamien henkilövahinkojen että tutkijalautakuntien selvittä-
mien kuolonkolarien tilastoissa. Kolmas vertailukohde on liikennekäyttäytymisen
yleisindeksi, joka sisältää kymmenen eri seikkaa rattijuopumuksesta ja nopeuk-
sista aina turvavyön ja kypärän käyttöön. Indeksissä ei ole mukana korttita aja-
mista. Lopulta rinnastus on tehty kaksi kertaa vuodessa tehtävään Gallup-
arvioon liikenteen ilmapiiristä. Kouluarvosanoina ilmaistavan kokonaismittan rin-
nalle on otettu mukaan tässäkin nuorten arviot sekä erikseen se osuus vastaa-
jista, joka kulloinkin on arvioinut liikennesääntöjen noudattamisen parantuneen.

Tilastoperustassa on ilmeisiä ongelmia. Poliisin tietoon tulleina tapauksina on
kirjattu viime vuosina "ajo-oikeudetta ajoja" noin 15 000. Tätä taustaa vasten
ajokorttirekisterin tapausten määrät vaikuttavat pieniltä, vaikka kyse onkin eri ti-
lastoyksiköistä. Rikostilastossa yksikkönä on teko, kun taas ajokorttirekisterissä
seurataan yksilöitä, rikosten tekijöitä. Näiden kahden tilaston valossa vaikuttaa
siltä, että jokaisella tekijällä on tilillään keskimäärin 3-4 tekoa, ilmitullutta korttita
ajoa, vuodessa. Tämä ei tunnu uskottavalta. Tilastonpito kaipaa tarkistusta.

Toinen seikka on puuttuvien tietojen runsaus. Sekä vakuutusyhtiöiden korvaa-
mia onnettomuuksia että Tilastokeskuksen kirjaamia henkilövahinkoja kuvaavis-
sa tilastoissa on yhtenä luokkana "ei ajokorttia", mutta luokka "tieto puuttuu" on
tapausmäärältään 10-kertainen tai ylikin. Näin ollen ilman ajokorttita ajettujen va-
hinkojen määrä tilastoissa on epätarkka. On näet luultavaa, että tieto puuttuu
herkästi juuri niistä tapauksista, joissa puuttuu ajokorttikin.

Näillä varauksilla voidaan katsoa, miltä rinnastettavat luvut ja riippuvuutta ku-
vaavat korrelaatiot näyttävät. Niitä on koottu taulukkoon 19.

Taulukko 19. Ajokorttirekisterin ajo-oikeudetta ajojen määrät ja eräiden muiden tieliikenteen indikaattoreiden rinnastus.

VERRATTAVAT	1993	1994	1995	1996	1997	Yht.	Korrel.
Ajoluparikoksia	1538	2356	2305	2304	3377	11880	1,00
Ajol alle 18 v.	338	486	482	413	460	2179	0,64
Ajol 18-24 v.	463	861	736	795	1165	4020	0,99
Rikostilasto liik.	387,9	345,2	351,7	350,8	327,4	1763	-0,94
Rikostilasto kort.	19272	14983	14464	15265	15503	79487	-0,61
Luvaton käyttö	21059	21043	19772	20261	22015	104150	0,49
Onn. kuolleita	484	480	441	404	438	2247	-0,43
Kuolleita 15-24 v	97	96	82	106	74	455	-0,67
LVK ilmoitetut	94448	96809	96266	96431	97101	481055	0,86
LVK korttita	1856	1826	1700	1737	...	7119	-0,65
LVK korttita uhr.	684	614	591	568	...	2457	-0,91
SVT korttita	184	152	223	188	...	747	0,01
SVT alle 18 v kulj	246	249	320	240	...	1055	0,29
VALT korttita	20	17	15	16	17	85	-0,47
Käyttäytymisind.	504	500	505	510	506	2525	0,17
Ilmapäiri-indeksi	7,07	7,08	7,2	7,11	7,17	35,63	0,59
Ilmapäiri, 15-24 v	7,11	7,16	7,1	7,1	7,23	35,7	0,82
Ilmapäiri, säännöt	24	24	22	23	18	111	-0,89

Liikennevakuutuskeskuksen tilasto vakuutusyhtiöiden korvaamista vahingoista valmistuu noin vuoden viiveellä sen takia, että korvauspäätökset vievät aikaa ja lopullisia määriä edeltävän vuoden ilmoituksiin perustuvista tapauksista ei voida suoraan kirjata. Viralliseen tilastoon kuuluva Tieliikenneonnettomuudet valmistuu samoin vasta vuoden viiveellä. Näiltä osin vuoden 1997 tiedot eivät ole vielä käytettävissä syyskuussa 1998.

Lyhyistä lukusarjoista - yleisimmin viisi havaintopistettä - lasketut lineaarista riippuvuutta kuvaavat korrelaatiokertoimet näyttävät vaihtelevan paljon, mutta kyse on pääosin satunnaisvaihtelusta. Tilastollisen merkitsevyyden raja on 5-vuotisjaksoille lasketuissa korrelaatioissa 0.81 ja 4-vuotisjaksoille lasketuissa 0.88, kun riskitasoksi hyväksytään 5 %.

Kaiken lisäksi merkitsevät riippuvuudet ovat monessa tapauksessa odotusten vastaisia: niitä esiintyy sellaisten muuttujien kohdalla, joissa korkeaa riippuvuutta ei voida odottaa ja puuttuu sieltä, missä riippuvuutta pitäisi olla. Vieläkin hämmästyttävämpää on, että riippuvuuksilla on joissain tapauksissa "väärä" etumerkki.

Ajokorttirekisterin vuotuisten ajoluparikosten määrät eivät kovarioi merkitsevästi liikenne rikostilaston ajo-oikeudetta ajon määrien, ajoneuvojen luvattoman käytön, tai minkään kolmen onnettomuuslukusarjan kanssa, jotka kuvaavat korttita ajettujen vahinkojen lukua.

Ajokorttirekisterin vuotuisten ajoluparikosten määrät osoittavat merkitsevää negatiivista korrelaatiota vuotuisiin liikenne rikosten kokonaismääriin ja uhrien määriin vakuutusyhtiöiden korvaamisissa, korttita ajetuissa onnettomuuksissa.

Nuorten, 15-25 v. mielestä liikenteen ilmapiiri on sitä parempi mitä enemmän ajoluparikoksia esiintyy.

Pari odotusten suuntaistakin merkitsevää korrelaatiota esiintyy. Ilmapiiriarvioinneissa liikennesääntöjen noudattaminen koetaan sitä heikommaksi mitä enemmän ajokorttirekisteriin kertyy ajoluparikoksia. Samoin vakuutusyhtiöille ilmoitettujen vahinkojen määrä on sitä korkeampi mitä enemmän ajoluparikoksia on kirjattu ajokorttirekisteriin.

Kokonaiskuva on sekava, jopa ristiriitainen. Ajokorttirekisterin tiedot korttista ajamisesta eivät liity muiden tilastojen korttista ajamisen määriin tai spesifeihin korttista ajamisen seurauksiin tai jopa osoittavat käänteistä yhteyttä mm. korttista ajettuihin onnettomuuksiin. Sen sijaan hyvin yleisluonteiset indikaattorit - vahinkoilmoitusten kertymä vakuutusyhtiöille ja kuljettajien kokemus sääntöjen noudattamisesta liikenteessä - heijastavat korttista ajajien määrää.

Koska nuorten ajoluparikoksilla saattaa olla toisenlaiset riippuvuudet kuin koko joukolla ne on otettu kantajoukoksi taulukossa 20, jossa verrattavat muuttujat ovat samalla prosentteja koko jaksosta. Toisena korrelaatioiden tarkastelun perustana on rikostilaston ajo-oikeudetta ajot.

Taulukko 20. Ajokorttirekisterin ajo-oikeudetta ajot muihin tieliikenteen indikaattoreihin verrattuna. Prosentuaaliset osuudet tarkastelujakson kertymistä ja korrelaatiot alle 18 v ajoluparikoksiin (Korr. 1) ja rikostilaston ajo-oikeutetta ajajien lukuihin (Korr. 2)

VERRATTAVAT	1993	1994	1995	1996	1997	Korr. 1	Korr. 2
Ajoluparikoksia	12,9	19,8	19,4	19,4	28,4	0,64	-0,61
Ajol. alle 18 v.	15,5	22,3	22,1	19,0	21,1	1,00	-0,92
Ajol. 18-24 v.	11,5	21,4	18,3	19,8	29,0	0,67	-0,64
Rikostilasto liik.	22,0	19,6	19,9	19,9	18,6	-0,81	0,82
Rikostilasto kort.	24,2	18,8	18,2	19,2	19,5	-0,92	1,00
Luvaton käyttö	20,2	20,2	19,0	19,5	21,1	-0,09	0,30
Onn. kuolleita	21,5	21,4	19,6	18,0	19,5	-0,18	0,52
Kuolleita 15-24 v	21,3	21,1	18,0	23,3	16,3	-0,47	0,26
LVK ilmoitettut	19,6	20,1	20,0	20,0	20,2	0,86	-0,88
LVK korttista	26,1	25,6	23,9	24,4	..	-0,51	0,73
LVK korttista uhr.	27,8	25,0	24,1	23,1	..	-0,65	0,90
SVT korttista	24,6	20,3	29,9	25,2	..	0,03	-0,16
SVT alle 18 v kulj	23,3	23,6	30,3	22,7	..	0,52	-0,45
VALT korttista	23,5	20,0	17,6	18,8	20,0	-0,78	0,95
Käyttäytymisind.	20,0	19,8	20,0	20,2	20,0	-0,27	-0,08
Ilmapiiri-indeksi	19,8	19,9	20,2	20,0	20,1	0,57	-0,59
Ilmapiiri, 15-24 v	19,9	20,1	19,9	19,9	20,3	0,37	-0,17
Ilmapiiri, säännöt	21,6	21,6	19,8	20,7	16,2	-0,35	0,31

Tämä lisätarkastelu osoittaa, että merkitsevät riippuvuudet vähenevät, kun kantamuuttujaksi otetaan alle 18 vuotiaiden korttista ajo. Mutta edelleenkin ajokorttirekisterin luvut ja rikostilaston luvut vaihtelevat käänteisesti ja merkitsevä korrelaatio vahinkolukuihin esiintyy vain vakuutusyhtiöille ilmoitettujen tapausten kokonaismääriin.

Hieman johdonmukaisempi kuva saadaan, kun kantamuuttujana on rikostilaston luvut kortitta ajon määristä. Tällöin riippuvuus on ennakoitavalla tavalla merkitsevä paitsi kaikkiin liikennerikoksiin, myös uhrimääriin vakuutusyhtiöiden korvaamisissa, kortitta ajetuissa vahingoissa. Myös tutkijalautakuntien toteamat kortittomien kuljettajien määrät kuolonkolareissa osoittavat yhteyttä tähän kantamuuttujaan.

Tarkastelun perusteella on ilmeistä, että tilastot ajoluparikoksista ovat edustavuudeltaan puutteellisia. Etenkin ajokorttirekisterin lukujen ennustavuus kortitta ajettujen onnettomuuksien esiintymiseen osoittautui edellä joko vähäiseksi tai jopa käänteiseksi. Tämän täytyy merkitä joko ajoneuvorekisterin lukujen tai vahinkotilastojen lukujen - tai molempien - alhaista reliabiliteettia. Vahinkotilastoissa voidaan epäillä olevan puutteellinen kattavuus kortittomuustietojen osalta, koska tietoja ei saada kaikista tapauksista. Vakuutusyhtiöiden vahinkotilastoja vääristää myös mopovahinkojen yhdistäminen muihin moottoriajoneuvovahinkoihin. Mutta ajoluparikosten tietoon tulo on vielä monin verroin satunnaisempaa ja kattavuus alhaisempaa. Seuraavaksi onkin syytä tarkastella piiloon jäävää ajoluparikollisuutta.

5 Ajo-oikeudetta ajo piilorikollisuutena

Edellä on jo havaittu, että ajokorttirekisteriin kertyy ajo-oikeudetta ajoja vain murto-osa siitä, mitä kirjataan vastaavalla nimikkeellä rikostilastoon. Kaiken lisäksi näiden tilastojen kuvaama kehityssuunta vuosina 1993-97 on vastakkainen: ajokorttirekisterissä tapausten määrä lisääntyy 2-kertaiseksi, kun taas rikostilastossa niiden määrä alenee useilla tuhansilla eli noin 20 prosenttia.

Vaikka kyse on eri tilastoyksiköistä, tekojen määrästä rikostilastossa ja tekijöiden määrästä ajokorttirekisterissä, ristiriita tilastoissa on ilmeinen.

Ristiriitaiset tilastot ovat mahdollisia, jos ne edustavat vain suppeaa osaa todellisten tapausten määrästä. Tämä on ilmeistä kummankin tilaston kohdalla. Valtaosa ajo-oikeudetta ajamisesta jää piilorikollisuudeksi, jossa tekijä ei joudu kiinni. Siitä seuraa, että tapaus tai tekijä eivät tule mihinkään rekistereihin.

Todellisesta kortitta ajojen määrästä ei ole suoria otoksiin perustuvia arvioita. Välillisiä tietoja sen sijaan saadaan kahdestakin lähteestä.

Vakuutusyhtiöiden korvaamista onnettomuuksista on ollut kortittomien kuljettajien ajamia vuosina 1993-97 melko vakioinen 1700-1850 välillä oleva määrä. Se on 3.2 prosenttia kaikista korvatuista vahingoista. Kortittomuustieto saattaa jäädä melko usein ilmoittamatta. Korvatuista vahingoista onkin noin 20 prosenttia sellaisia, joissa ajokorttietä puuttuu. Tilastossa on mukana myös mopovahingot, joista suurin osa sattuneet kortittomille, mutta osuus kortitta ajaneista voi olla enintään kolmannes. Voidaan melko varmasti päätellä, että ainakin 2 prosenttia vahingoista on sellaisilla moottoriajoneuvoilla kortitta ajettuja, joissa on korttipakko.

Jos kortittomien kuljettajien riski joutua liikennevahinkoon olisi 10-kertainen keskimääräiseen riskiin verrattuna, heitä tarvittaisiin 0.2 prosenttia koko kuljettajakunnasta tuottamaan rekisteröidyn onnettomuusmäärän. Tämä riskitaso vastaa yhden promillen juopumuksen aiheuttamaa vahinkoriskiä ja saattaisi siten olla kokolailla realistinen kortittomien kuljettajien riskitasoksi.

Kaikista moottoriajoneuvoilla tapahtuvista päivittäisistä lähdöistä laskettuna kortittomien lähtöjä olisi noin 10 000. Vuotuiseksi kortittomien lähtöjen määräksi on näin ollen laskettavissa yli 3.5 miljoonaa ja kiinnijoutumisriski yksittäisestä teosta on alle 5 promillea.

Toinen peruste arvioida kortittomien määrää liikenteessä on poliisin toteamisen tapausten tiheys sellaisissa valvontatilanteissa, joissa kortti tarkistetaan kaikilta kuljettajilta. Haastattelemani poliisimies, jolla on pitkä kokemus valvontatyöstä arvioi, että kortittomien osuus olisi samaa suuruusluokkaa kuin rattijuoppojen osuus. Kortittomuudesta ei kuitenkaan ole tehty samanlaista otostilastoa kuin rattijuopoista, joiden määrä liikennevirrassa on viime vuosina ollut 0.2 prosenttia. Liikennerikosten tilastoon rattijuopumuksia kertyy vuosittain noin 21 000.

Nämä luvut täsmäävät hyvin edellä esitettyyn laskelmaan, jossa kortitta ajamisen määrää on arvioitu vahinkoseuraamusten perusteella. Liikennevalvonnan yhteydessä muodostunut käsitys kortittomien määrästä antaa siis saman arvion kuin vahinkomääristä laskemalla saadaan.

6 Tiivistelmä tuloksista

Tilastollisen tarkastelun tulokset lyhyenä koontana ovat seuraavat:

Ajokorttirekisteristä löytyi kymmenvuotisjaksolta 1988-1997 yhteensä 43 050 tapausta, joilla on rekisterissään merkintä "ajo-oikeudetta ajo". Tapausten määrä on korkeampi jakson alkupuolella (5000-8000 vuotta kohti) kuin jakson loppupuolella (1500-3000 vuotta kohti). Tilasto osoittaa hyvin voimakasta ilmitulleen ajoluparikollisuuden vähentymistä, koska kymmenvuotisjakson alkupuolen tilastosta on poistettu pääosin muut kuin rattijuoppouteen syyllistyneet. Kun tilaston puhdistus otetaan huomioon, ajokorttirekisteriin kirjattu rikollisuus on pudonnut viime vuosina alle viidennekseen vuosikymmenen takaisesta tasosta.

Iän mukainen luokittelu osoitti, että (i) yli 70-vuotiaita joukossa on vain muutamia, (ii) nuoria 16-17 vuotiaita ja 18-20 vuotiaita on ikäluokkaa kohti yhtä paljon (noin 5 prosenttia kortittomista), vaikka yleisen ajokortti-iän saavuttaminen osuu tälle välille, ja (iii) kortitta ajo ikäluokkaa kohti vähenee 21 ikävuodesta alkaen. Yhteenlaskien pääosa kortitta ajajista on kuitenkin aikuisikäisiä 25-70 vuotiaita.

Naisten osuus ajoluparikoksen tekijöistä on pieni, mutta lisääntymään päin. Tarkastelujakson alussa osuus oli 4 prosenttia ja on siitä kasvanut 5-6 prosentin välille.

Kuukausittainen tapausten kertymä keskittyi tarkastelujakson alussa kesäkelien kauteen, mutta kauden loppua kohti on tapahtunut hieman tasoittumista. Mur-

rosmainen heilahdus kertyneissä tapausmäärissä esiintyy vuoden 1992 loppupuolen ja vuoden 1993 alkupuolen aikana. Tilastonpidossa voi perustellusti epäillä virhettä tai laiminlyöntiä.

Viikonpäivistä tapaukset keskittyvät viikonvaihteeseen. Kolmena päivänä perjantaista sunnuntaihin kertyi jakson alussa 60 prosenttia kaikista tapauksista ja jakson lopussakin tämä osuus oli 50 prosenttia.

Alueellisesti ajoluparikokset ovat melko tasaisesti jakautuneita, joskin viime vuosina Uudenmaan osuus on hieman kasvanut ja Itä-Suomen maakuntien osuudet vastaavasti vähentyneet.

Kortitta ajavista lähes 70 prosenttia jää pysyvästikin kortittomiksi. Muut hankkivat kortin rikosta seuraavien kolmen vuoden kuluessa siten, että kortillisten osuus lisääntyy keskimäärin 10 prosenttiyksikköä vuodessa.

Kiinnijoutuneista kortitta ajajista noin 40 prosentilla on myös muita liikenne rikoksia, lähinnä rattijuopumuksia. Alkoholin vaikutuksen alaisena tehdään noin 35 prosenttia kaikista ajoluparikoksista.

Ajokorttirekisteriin kirjatun ajoluparikollisuuden vuosittainen vaihtelu vertailukelpoiselta jaksolta 1993-1997 ei osoita ennustettavaa rinnakkaisvaihtelua muiden liikennekäyttäytymisen indikaattoreiden, kortitta ajettujen vahinkojen vaihtelun tai edes rikostilastoon kirjatun ajoluparikollisuuden vaihtelun kanssa. Kun muissa tilastoissa esiintyy ennustettavaa rinnakkaisvaihtelua, on epäiltävissä, että juuri ajokorttirekisterin tiedoilla on alhainen reliabiliteetti.

Ilmi tullut ajo-oikeudetta ajo kattaa vain pienen osan kaikista tapauksista. Kahden toisistaan riippumattoman - kortitta ajettujen onnettomuuksien osuudesta lasketun ja poliisin valvontatoimista saadun - arvion mukaan piiloon jäävien tapauksien osuus on yli 99 prosenttia kaikista ajoluvattomista lähdöistä. Vuoden pituisena aikana jatkuvasti kortitta ajavan riski joutua kiinni on alle 5 prosenttia, ja paljastuminen tapahtuu todennäköisimmin liikennevahingon tai muun liikenne rikoksen käsittelyn yhteydessä.

Kortittomien kuljettajien osuus liikennevahingoista on erottuva. Vakuutusyhtiöiden korvaamissa vahingoissa on vuosittain 3.2 prosenttia "ei ajokorttia" - tapauksia. Henkilövahinkojen osuus on näissä korkea, koska uhreista osuus on noin 6.5 prosenttia. Mopoilijoiden aiheuttamat vahingot ovat tilastossa mukana ja niissä henkilövahinko on todennäköinen. Tilastokeskuksen henkilövahinkolukuihin sisältyy noin 200 kortitonta autonkuljettajaa vuosittain, mikä on noin 2.2 prosentin osuus kuljettajista. Tutkijalautakuntien selvittämissä kuolonkolareissa ajokortittomien osuus noin 15 prosenttia vahinkojen määrästä. Tästä noin puolet on kortittomia mopoilijoita. Kortittomien autoilijoiden määrä on noin 7 prosenttia tutkituista onnettomuuksista ja noin 4 prosenttia osallisista kuljettajista. Kortittomien kuljettajien osuus nousee vakavimmissa vahingoissa. Tämä kuvastanee lähinnä sitä, että lievät kortittomien kolarit jäävät "piilovahingoiksi", kuten kortittomuuskin jää valtaosaltaan piilorikollisuudeksi.

Vahinkoseuraamuksien lisäksi ajoluparikoksiin kytkeytyy toinenkin haikka liikenne turvallisuudelle. Ennen ajokortti-ikää esiintynyt kortitta ajo ennakoii muita lii-

kennerikoksia. Todennäköisesti juuri kortitta ajo muodostaa ensimmäisen tietojen normeista piittaamattoman teon ajoneuvon käytössä. Teot voivat toistua ilman kiinnijoutumista. Kortitta ajaminen ei sellaisinaan ole ehkä kovin vaarallista, mutta sen kautta tapahtuva kasvaminen normeista piittaamattomuuteen on. Piittaamattomuus yleistyy pian moniin vakaviin rikkomuksiin ja laiminlyönteihin.

7 Suosituksia ja jatkotoimia

Kannanottoina muutamiin ajankohtaisiin ja muutamiin ikuisuuskysymyksiin voidaan selvitykseen nojautuen esittää seuraavaa:

1. Ajokortti-ian alentamista ei voida asiallisesti perustella sillä, että kortitta ajaminen tällöin vähentyisi. Nykyiseen ikärajaan ei liity kynnystä siten, että sen edellä ajettaisiin enemmän kortitta kuin sen jälkeen. Kortin saamisen aikaistaminen näyttäisi johtavan vain kortitta ajamisen aikaistumiseen, ei sen vähentymiseen.
2. Kiinnijoutumisriskin lisääminen ajoluparikoksissa on välttämätöntä monesta syystä. Se vähentäisi itse tekoja, se antaisi nykyistä olennaisesti edustavamman tietopohjan todellisesta tilanteesta liikenteessä, ja se vähentäisi kortitta ajamiseen liittyvää normeista piittaamattomuuden omaksumista. Ajoneuvohallinnon taholta voitaisiin tehdä aloite ja tukea sitä virittämällä julkinen keskustelu asiasta. Aihe kiinnostaa poliisiviranomaisten ohella myös liikenneviranomaisia, vakuutusala ja autokoulualaa.
3. Tilastopohjan parantaminen sekä kattavuutta lisäämällä että tietojen käytettävyyttä kehittämällä on välttämätöntä. Tilastopohjan tulisi antaa paitsi edustava kuva ajoluparikollisuudesta myös mahdollisuus seurata yksilökohtaisesti "urakehitystä" niiden kohdalla, joilla esiintyy kortitta ajoa jo varhaisvaiheessa. Tämä antaisi mahdollisuuden myös yksilöllisten interventtioiden vaikutusten arviointiin.
4. Tarkentuvan tilastopohjan avulla tulisi selvittää myös kuljettajakoulutuksen vaikutuksia uudella tavalla. Siinä verrataan kortitta ajamisen riskiä rinnastuskelpoiseen ajokortillisten ryhmän riskiin. Tuloksesta voidaan arvioida, mikä on kuljettajakoulutuksen ja tutkinnon vaikutus riskin alentamisessa - jos sellaista yleensäkin on. Vaikutusten puuttumisesta esitetään toistuvasti väitteitä (esim. Spurgeland, 1997), mutta kortittomien ja kortillisten riskivertailuja ei ole tehty, koska tietopohja on ollut riittämätön. Hanke edellyttäisi tietopohjan parantamista myös vahinkotilastojen osalta.
5. Piilorikollisuuden määrittelemiseksi suoraan mittaustuloksena tulisi ajo-oikeudetta ajosta tehdä vuosittain samankaltainen otostarkkailu kuin mitä ratijuopumuksen esiintymisestä tehdään ns. R-tutkimuksina (Pikkarainen & Penttilä, 1991). Tämän mittauksen tuloksena ajokorttirikos voitaisiin liittää yhtenä komponenttina liikennekäyttäytymisindeksiin, joka kuvaa vahinkoriskiin kytkeytyviä tienkäyttäjien toimintoja liikenteessä.

6. Nuorten kuljettajien vahinkoriskejä määriteltäessä altistuksen mittana on tavallisimmin ajokorttimäärä. Kortittomina onnettomuuksia ajavien kuljettajien osuus vääristää tällöin tuloksia siten, että nuorten ikäluokkien riskit näyttävät todellista korkeammilta. Tämä saattaa olla kohtalokasta, kun vertailuja käytetään useimmiten juuri kuljettajakoulutuksen tuloksellisuuden arviointiin. Erityisen arveluttaviksi tulevat kansainväliset vertailut, jos kortittomien osuus vaihtelee maasta toiseen, mikä on ilmeistä. EU-maista vain Saksa näyttää ottavan kortittomien osuuden huomioon riskilaskelmissa (Twisk, 1994). Suomi voisi toimia kansainvälisellä tasolla aktiivisesti, jotta tilastojen vertailukelpoisuutta tältä osin parannettaisiin ja tulkintavirheiltä välttyttäisiin.

Kirjallisuus

Pikkarainen, J. & Penttilä, A. 1991. Rattijuoppouden yleisyyden muutokset. Teoksessa: T. Peltoniemi (toim.) *Moni ottaa ja ajaa. Rattijuoppous Suomessa*. Helsinki. Valtion painatuskeskus.

Poliisin tietoon tullut rikollisuus. Tilastokeskus, SVT, Oikeus, vuosikirjat 1988 - 1997.

Raportti liikennevahinkojen tutkijalautakuntien tutkimista moottoriajoneuvossa kuolleiden onnettomuuksista vuonna 1988 (Ja sama raportti vuosilta 1989-97). Helsinki. Liikennevakuutuskeskus.

Sornikivi, U.-M. 1996. Yhdeksän vuosikymmentä liikenteen turvallisuutta. Ajoneuvojen rekisteröinti, katsastus ja kuljettajien tutkiminen. Helsinki. Autorekisterikeskus.

Spurgeland, T. 1997. Samla vurdering av foraropplaeringa. Skien, Norway. Public Roads Administration.

Tieliikenneonnettomuudet. Tilastokeskus, SVT, Liikenne ja matkailu, vuosikirjat 1988-1997.

Twisk, T.M.A. 1994. Young driver accidents in Europe. Characteristic young driver accidents in the member states of the EU. Leidschendam, The Netherlands. SWOV.

Vakuutusyhtiöiden liikennevahinkotilasto 1996 (ja sama vuosilta 1988-95). Helsinki. Liikennevakuutuskeskus.