

18.3.2026

EOAK/487/2024

Ratkaisija: Oikeusasiamies Jari Råman

Esittelijä: Vanhempi oikeusasiamiehensihteeri Anu Lempiäinen

POLIISIAJONEUVOJEN KULJETUSTURVALLISUUS

1 ASIA

Eduskunnan oikeusasiamies antoi 24.1.2024 vammaisen henkilön kohtelua poliisivankilassa koskevan päätöksen [EOAK/151/2023](#) (päätös löytyy oikeusasiamiehen kanslian verkkosivuilta). Kantelun käsittelyn yhteydessä kävi ilmi, että liikkumisvammaisen kantelija oli kuljetettu Oulusta Haukiputaan poliisivankilalle pakettiautomallisen poliisiauton kuljetustilan lattialla. Tieosuudella nopeusrajoitus oli ollut jopa 100 km/h.

Tapauksesta heräsi huoli siitä, miten turvallista vammaisen tai itsestään huolehtimaan kyvyttömän vapautensa menettäneen henkilön kuljettaminen poliisiajoneuvon kuljetustilan lattialla on. Tiedossa on, että esimerkiksi päihtyneitä henkilöitä kuljetetaan säännönmukaisesti poliisiajoneuvojen kuljetustilan lattialla. Kuljetusmatkat eivät myöskään aina ole lyhyitä, vaan poliisivankilaverkoston harvenemisesta johtuen kuljetusmatkaa voi kertyä jopa yli 100 kilometriä ja aikaa kuljetukseen voi kulua useampi tunti (esimerkiksi asiassa EOAK/7108/2024 vapautensa menettänyt henkilö oli kuljetettu Nurmeksesta Joensuuhun). Mediassa on myös uutisoitu poliisiajoneuvojen vakavistakin onnettomuuksista.¹ Myös poliisi on tiedottanut poliisiajoneuvojen liikenneonnettomuuksista.²

Oikeusasiamiehen aiemmassa ratkaisukäytännössä poliisiautojen kuljetustilan turvallisuutta on arvioitu apulaisoikeusasiamies Jussi Pajuojan vuonna 2017 antamassa ratkaisussa Dnro [2529/2/15](#). Ratkaisussa on arvioitu kuljetustilan turvallisuutta turvavöiden puuttumisen näkökulmasta. Tilannetta ei pidetty tyydyttävänä kuljetettavien turvallisuuden kannalta. Tilanne turvavöiden osalta on edelleen sama kuin vuonna 2017. Lattialla kuljettamista ei aiemmassa ratkaisukäytännössä ole arvioitu.

Oikeusasiamies Petri Jääskeläinen päätti ottaa poliisiajoneuvojen kuljetusturvallisuutta koskevan asian uudelleen käsiteltäväksi omasta aloitteestaan.

¹ Esimerkiksi: [Poliisiautoja kolaroinut ympäri Suomen lokakuussa - Ilta-Sanomat](#)

² Esimerkiksi: [Poliisiauton ja henkilöauton törmäys Lappeenrannassa - Poliisi](#) ja [Hälytysajossa ollut poliisiauto ja henkilöauto törmäsivät Salossa - Poliisi](#)

2 SELVITYS

2.1 Asiassa hankittu selvitys

Asiassa hankittiin selvitystä Poliisihallitukselta sekä Liikenne- ja viestintävirastolta (Traficom).

Asian selvittämiseksi oikeusasiamiehen kanslian virkamiehet tekivät myös poliisiajoneuvojen kuljetusturvallisuuteen kohdistuneen tarkastuksen Oulun poliisilaitokselle 11.3.2025.

2.2 Selvitettyjä seikkoja

Asiassa pyydettiin selvitystä muun muassa seuraavanlaisiin kysymyksiin.

- Minkälaisella ajoneuvokalustolla poliisi kuljettaa asiakkaita?
- Kuinka monta henkilöä voidaan ottaa kerralla kuljetettavaksi kuhunkin ajoneuvotyyppiin?
- Millä tavoin poliisi varmistaa kuljettamiensa henkilöiden turvallisuuden kuljetuksen aikana erilaisissa ajoneuvoissa?
- Onko poliisilla kuljetusturvallisuuteen liittyvää koulutusta ja ohjeistusta?
- Miten poliisi huomioi asiakkaan fyysisen tilan kuljetuksen aikana? Esimerkiksi miten kuljetetaan vammaiset, liikkumisesteiset henkilöt ja päihtymyksensä vuoksi liikkumaan kykenemättömät asiakkaat?
- Tieliikennelain 90 §:n mukaan kuljettajan ja matkustajan on autossa ajon aikana käytettävä istumapaikalle asennettua turvavyötä tai muuta turvalaitetta. Pakettiautomallisten poliisiajoneuvojen takatilassa olevissa istuimissa ei kuitenkaan ole turvavöitä. Mihin säännöksiin tämä perustuu?
- Tiedossa on, että turvavöitä poliisiauton takatilassa on pilotoitu. Pyydettiin selvitystä pilotoinnista ja siitä mikä asian tilanne on tällä hetkellä.
- Tieliikennelain 141 §:n mukaan kuljettajan ja matkustajan tulee käyttää istuma- tai seisomapaikkoja, jotka täyttävät niitä koskevat vaatimukset. Tiedossa on, että poliisiauton takatilan lattialla kuljettaminen ei ole mitenkään harvinaista esimerkiksi päihtyneiden kuljetuksessa. Mihin säännöksiin tämä perustuu?
- Pyydettiin selvitystä kuljetuksissa mahdollisesti tapahtuneista kuljetettavan loukkaantumiseen johtaneista onnettomuuksista vuosilta 2019–2023 ja mahdollisista kuljetuksen aikaisista kuolemantapauksista vuosilta 2020–2024.
- Pyydettiin selvitystä pakettiautomallisten poliisiajoneuvojen osalta ääniyhteydestä ohjaamon ja kuljetustilan välillä.

3 RATKAISU

3.1 Lähtökohdat

3.1.1 Lainsäädäntöä

Perustuslain 7 §:n 1 momentin mukaan jokaisella on oikeus elämään sekä henkilökohtaiseen vapauteen, koskemattomuuteen ja turvallisuuteen. **Momentin 3** mukaan vapautensa menettäneen oikeudet turvataan lailla.

Poliisin säilyttämien henkilöiden kohtelusta annetun lain (putkalaki) 9 luvun 1 §:n 1 momentin mukaan vapautensa menettäneitä ja säilytystilaa on valvottava siten kuin vapauteen kohdistuvan toimenpiteen tarkoitus, säilytystilan järjestys, säilytystilassa pitämisen varmuus, karkaamisen tai säilytystilasta luvatta poistumisen estäminen, vapautensa menettäneiden ja muiden henkilöiden turvallisuus ja rikoksen estäminen edellyttävät.

Putkalain 14 luvun 1 §:n mukaan vapautensa menettäneen kuljetuksessa on käytettävä tarkoitukseen sopivia, tarpeellisin turvalaittein varustettuja kuljetusvälineitä. **Tutkintavankeuslain 14 luvussa** on samansisältöiset säännökset. Kummankaan lain esitöissä ei ole täsmennetty sitä, mitä tarpeellisilla turvalaitteilla tarkoitetaan.

Putkalain 14 luvun 2 §:n 2 momentin mukaan kuljetus on suoritettava niin, ettei kuljetusaika muodostu kohtuuttoman pitkäksi huomioon ottaen kuljetuksen syy, kuljetusmatka ja kuljetettavan terveydentila.

Tieliikennelain 141 §:n 1 momentin mukaan autossa saa kuljettajan lisäksi olla enintään rekisteriin merkityn istuma- ja seisomapaikkaluvun mukainen määrä matkustajia. Kuljettajan ja matkustajien tulee käyttää istuma- tai seisomapaikkoja, jotka täyttävät niitä koskevat vaatimukset.

Tieliikennelain 184 §:ssä on lueteltu poikkeukset velvollisuudesta noudattaa liikennesääntöjä, liikenteenohjauslaitteita ja ajoneuvon käyttöä koskevia säännöksiä. Lainkohdan **1 momentin** mukaan tienkäyttäjä saa olla noudattamatta liikennesääntöjä, liikenteenohjauslaitteella osoitettua velvoitetta, määräystä, rajoitusta tai kieltoa taikka ajoneuvon käyttöä koskevaa säännöstä erityistä varovaisuutta noudattaen ja tehtävän sitä edellyttäessä mm.:

- 1) hälytysajoneuvon kuljettajana tai matkustajana;
- 2) poliisitehtävässä, tullitehtävässä tai rajavartiotehtävässä;

Ajoneuvolain 7 §:n 1 momentin mukaan, jos tässä laissa ei toisin säädetä eikä tämän lain nojalla toisin säädetä tai määrätä, ajoneuvon sekä sen osan, järjestelmän, komponentin ja erillisen teknisen yksikön on täytettävä ne tekniset vaatimukset, joita Suomessa sovellettiin ajoneuvon ensimmäisen käyttöönoton ajankohtana.

Ajoneuvolain 30 §:n 2 momentin mukaan *poliisiajoneuvo* on poliisin käyttöön erityisesti valmistettu tai varustettu ajoneuvo. Poliisiajoneuvon on oltava poliisin käyttöön soveltuva.

Ajoneuvolain 80 § 1 momentin mukaan yksittäishyväksyttävän ajoneuvon on vastattava ympäristö- ja liikenneturvallisuusominaisuuksiltaan EU-tyyppihyväksyntää tai kansallista piensarjatyypin hyväksyntää koskevia vaatimuksia. Saman lainkohdan **momentin 2** mukaan yksittäishyväksyttävä ajoneuvo voidaan kuitenkin vapauttaa EU-tyyppihyväksyntää tai kansallista piensarjatyypin hyväksyntää koskevista vaatimuksista autojen ja niiden perävaunujen puiteasetuksen 45 artiklan 1 kohdan mukaisesti määrittämällä sille vaihtoehtoiset vaatimukset. Edelleen **3 momentin** mukaan Liikenne- ja viestintävirasto antaa tarkemmat määräykset 2 momentissa mainitussa asetuksessa tarkoitetuista vaihtoehtoisista vaatimuksista.

Moottoriajoneuvojen ja niiden perävaunujen sekä tällaisiin ajoneuvoihin tarkoitettujen järjestelmien, komponenttien ja erillisten teknisten yksiköiden hyväksynnästä ja markkina- ja valvonnasta, asetusten (EY) N:o 715/2007 ja (EY) 595/2009 muuttamisesta sekä direktiivin 2007/46/EY kumoamisesta annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston (EU) asetuksen 2018/858 (jatkossa puiteasetus) artiklan 4 (1) a kohdan i alakohdassa on määritetty M1 luokan moottoriajoneuvoksi (eli henkilöautoksi) sellainen, jossa on kuljettajan istumapaikan lisäksi enintään kahdeksan istumapaikkaa ja jossa ei ole seisoville matkustajille varattua tilaa riippumatta siitä, onko istumapaikkoja vain yksi eli kuljettajan istumapaikka.

Puiteasetuksen 45 artiklan 1 kohdan mukaan jäsenvaltiot voivat [...] päättää myöntää tietyille ajoneuvoille vapautuksen yhdestä tai useammasta tämän asetuksen vaatimuksesta tai liitteessä II luetelluissa säädöksissä vahvistetuista vaatimuksista edellyttäen, että kyseiset jäsenvaltiot ovat vahvistaneet asiaankuuluvat vaihtoehtoiset vaatimukset.

Puiteasetuksen 57 ja 58 artikloissa on säädetty E-sääntöjen soveltumisesta. E-säännöt ja niiden muutokset sisältyvät EU:n tyyppihyväksyntälainsäädäntöön.

Asetuksen (EU) 2019/2144 (moottoriajoneuvojen ja niiden perävaunujen sekä näihin ajoneuvoihin tarkoitettujen järjestelmien, komponenttien ja erillisten teknisten yksiköiden tyyppihyväksyntävaatimuksista niiden yleisen turvallisuuden ja ajoneuvon matkustajien ja loukkaantumiselle alttiiden tienkäyttäjien suojelun osalta, Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) 2018/858 muuttamisesta ja Euroopan parlamentin ja neuvoston asetusten (EY) N:o 78/2009, (EY) N:o 79/2009 ja (EY) N:o 661/2009 sekä komission asetusten (EY) N:o 631/2009, (EU) N:o 406/2010, (EU) N:o 672/2010, (EU) N:o 1003/2010, (EU) N:o 1005/2010, (EU) N:o 1008/2010, (EU) N:o 1009/2010, (EU) N:o 19/2011, (EU) N:o 109/2011, (EU) N:o 458/2011, (EU) N:o 65/2012, (EU) N:o 130/2012, (EU) N:o 347/2012, (EU) N:o 351/2012, (EU) N:o 1230/2012 ja (EU) 2015/166 kumoamisesta) I liitteen mukaan ajoneuvojen turvavöiden kiinnityspisteiden vaatimuksia koskee E-sääntö n:o 14, turvavöitä ja turvajärjestelmiä sekä niiden asennusta E-sääntö n:o 16.

E-säännön 14 ensimmäisessä luvussa on määritelty sen soveltamisala. Sääntöä sovelletaan M- ja N-luokan ajoneuvoissa käytettäviin turvavöiden kiinnityspisteisiin, joita on tarkoitus käyttää aikuisille tarkoitetuilla istuimilla, joissa istumasuunta on eteenpäin, taaksepäin tai sivuille. **Viidennessä luvussa (5.3.1)** on todettu, että eräitä poikkeuksia lukuun ottamatta missä tahansa M- ja N-luokan ajoneuvossa olevien turvavöiden kiinnityspisteiden on oltava säännön vaatimusten mukaisia. Säännön **kuudennen liitteen** mukaan sivusuuntaisilla istuimilla ei tarvitse olla yhtään turvavyön kiinnityspistettä.

E-säännössä 16 ei myöskään ole turvavyövaatimuksia sivusuuntaisille istuimille.

Liikenne- ja viestintävirasto on antanut autojen ja niiden perävaunujen teknisiä vaatimuksia koskevan määräyksen

(Traficom/422611/03.04.03.00/2020), jolla annetaan muun muassa asetuksen 2018/858 45 artiklan ja ajoneuvolain 80 §:n mukaisesti vaihtoehtoisia kansallisia vaatimuksia. Määräyksen kohdan 3.10 mukaan turvavöiden kiinnityspisteitä koskevan E-säännön n:o 14 vaatimukset, turvavöitä ja turvajärjestelmiä sekä niiden asennusta koskevan E-säännön n:o 16 vaatimukset ja istuinten lujuutta koskevan E-säännön n:o 17 vaatimukset eivät koske poliisiajoneuvon, Tullin ajoneuvon ja rajavartiolaitoksen ajoneuvon etummaisen istuinrivin takana olevia istumapaikkoja.

3.1.2 Muita oikeuslähteitä

CPT:n (European Committee for the Prevention of Torture and Inhuman or Degrading Treatment or Punishment) suositus Transport of detainees (Factsheet, CPT/Inf (2018) 24)

CPT:n suositukset perustuvat sen pitkällä aikavälillä eri maissa tekemiin tarkastushavaintoihin. Suosituksessa esitetään CPT:n standardit vapautensa menettäneiden kuljetuksille ja se koskee myös poliisia.

CPT toteaa, että vapautensa menettäneitä tulee kuljettaa inhimillisesti, turvallisesti ja varmasti. Suosituksessa käydään läpi materiaaliin olosuhteisiin, vapautensa menettäneen henkilökohtaiseen turvallisuuteen, kuljetusturvallisuuteen sekä terveyteen liittyviä seikkoja.

Suosituksen mukaan vapautensa menettäneiden kuljettamiseen käytettävissä ajoneuvoissa tulee olla

- mahdollisuus levätä esimerkiksi penkillä tai istuimella (ettei tarvitse seistä);
- asianmukaiset turvavarusteet, kuten turvavyöt;
- mahdollisuus kommunikointiin vapautensa menettäneen ja henkilöstön välillä kuljetuksen aikana.

Kansainvälisessä ihmisoikeuskäytännössä on jopa katsottu, että epäillyn kuljettaminen poliisiajoneuvossa ilman turvavyötä on ihmisoikeusloukkaus, joka loukkaa vapautensa menettäneen oikeutta elämään ja turvallisuuteen³.

Apulaisoikeusasiamiehen poliisiautojen kuljetustilan turvallisuutta koskeva ratkaisu Dnro 2529/2/15

Poliisi vastaa vapautensa menettäneiden turvallisuudesta kuljetuksen aikana. Ratkaisussa on katsottu tämän edellyttävän kuljetustilan varustamista siten, ettei kuljetettavan terveydentila vaarannu puutteellisten turvavarusteiden vuoksi.

³ [Transporting Suspect in Police Vehicle without Seatbelt Is Violation of Human Rights, NHRCK Finds < Press Releases < Main Activities | National Human Rights Commission of Korea](#)

Apulaisoikeusasiamies ei katsonut olevan aihetta epäillä, etteikö poliisiajoneuvojen kuljetustilan varustelu olisi sinällään ollut ajoneuvolainsäädännön mukainen. Hänen käsityksensä mukaan säännökset mahdollistavat sen, ettei poliisiautojen kuljetustilassa tarvitse olla turvavöitä. Apulaisoikeusasiamies ei kuitenkaan pitänyt kuljetettavien turvallisuuden kannalta tyydyttävänä asiantilana sitä, että poliisiautojen kuljetustilassa ei ole turvavöitä. Hän totesi, että esimerkiksi onnettomuustilanteissa tai muissa äkkinäisissä liikennetilanteissa on täysin mahdollista, että kuljetettavalle aiheutuu vammoja, koska kuljetustilassa ei ole lainkaan turvavöitä tai muutakaan varustusta, joka pitäisi kuljetettavan paikallaan. Kameravalvonnalla ei ole mahdollista täysin ehkäistä tällaisia tilanteita.

Oikeusasiamiehen putkakuolemia koskeva päätös [EOAK/4103/2016](#)

Oikeusasiamies Jääskeläinen on putkakuolemia koskevassa päätöksessään ottanut kantaa myös kuljetuksen aikana tapahtuneisiin kuolemiin. Poliisihallituksen selvityksen mukaan vuosina 2014–2018 vapautensa menettäneitä oli kuollut kuljetuksen aikana seuraavasti:

- 2014: 3
- 2015: 3
- 2016: 0
- 2017: 2
- 2018: 3

Oikeusasiamies piti määrää yllättävän suurena. Hän katsoi keskeistä olevan, että poliisipartio tekee asiassa huolellisen arvion (ennen kuljettamista) ja matalalla kynnyksellä kutsuu paikalle tai konsultoi terveydenhuollon ammattilaisia. Samoin hänen näkemyksensä mukaan oli tärkeää, että kiinniotettua tarkkaillaan riittävän tehokkaasti kuljetuksen aikana (kameravalvonta/henkilökohtainen tarkkailu), mikä korostuu kuljetusmatkan pidentyessä.

Ratkaisussa viitattiin poliisin ohjeistukseen, jonka mukaan päihtynyt henkilö asetetaan kuljetuksen ajaksi päihtymysasteen edellyttämään asentoon, esimerkiksi kylkiasentoon, hengityksen varmistamiseksi. Tältä osin kysymyksiä herätti se, että uusissa ns. maijamallisissa poliisiautoissa takakuljetustila on niin pieni, että kylkiasento on mahdoton. Ylipäätään itseään hallitsemattoman päihtyneen pysyminen kuljetustilassa normaalisti istumassa tai muutoinkaan hengityksen kannalta hyvässä asennossa oli oikeusasiamiehen mukaan kyseenalaista. Tämä korosti edellä todettujen varotoimien tärkeyttä. Oikeusasiamies kiinnitti Poliisihallituksen huomiota esittämiinsä näkökohtiin kuljetuksen aikana tapahtuneiden kuolemien vähentämisessä.

3.2 Asiassa saadut selvitykset ja lausunnot

3.2.1 Poliisihallituksen selvitys ja lausunto 1.7.2024

Poliisihallituksen teknologiayksikkö ja poliisitoimintayksikkö ovat antaneet selvityksensä asiassa. Lisäksi Poliisihallitus on hankkinut selvitykset kaikilta poliisilaitoksilta ja Poliisiammattikorkeakoululta.

Poliisilaitosten selvitykset

Poliisihallitus on pyytänyt poliisilaitoksilta selvitystä kuljetuskalustosta, kerrallaan kuljetettavien henkilöiden määrästä, kuljetettavien turvallisuuden varmistamiskeinoista sekä, miten kuljetettavien fyysinen tila huomioidaan kuljetuksen aikana.

Poliisilaitokset toivat selvityksissään esiin kuljetukseen liittyvinä huomioina ja ongelmakohtina seuraavia seikkoja.

Kuljetustilan koko

- Pakettiautomallisten poliisiautojen kuljetustiloja on kahta eri mallia: koko auton levyinen tai noin puolen auton levyinen kuljetustila, jolloin toinen puoli on varattu tavaratilaksi. Kuljetustilassa on auton sivusuuntainen ns. klaffipenkki (1–2 kpl) istumista varten. Joissain ajoneuvomalleissa takatilan istuin voi olla myös kiinteä. Tilassa ei ole turvavöitä.
- Puolikas kuljetustila koettiin hankalaksi erityisesti liikkumiskyvyttömiä päihtyneiden sekä väkivaltaisten kuljetettavien osalta. Väkivaltainen henkilö saa kuljetustilasta tukea ja pystyy mm. estämään tehokkaasti ovien sulkemisen potkimalla. Liikkumisesteisten ja vammaisten osalta kuljetukseen voidaan joutua sitomaan useampi partio.⁴
- Vahvasti päihtyneen ja vetämättömän asiakkaan nostaminen ajoneuvoon vaatisi sellaisen tilan, että poliisi pystyy itsekin nousemaan ajoneuvoon nostamaan henkilöä.⁵
- Nykyajan pakettiautomalliset poliisiajoneuvot ovat ns. toimistoja, joiden kuljetustila on hyvin ahdas ja pieni ja siten rajoittaa kuljetettavia asiakkaita ja heidän mukanaan olevia tavaroita/välineitä.⁶

Ajotapa

- Kuljetukset pyritään aina tekemään mahdollisimman liikenneturvallisesti esim. hälytysajoa välttämällä.⁷ Partiot pyrkivät ajamaan mahdollisimman varovaisesti, kun heillä on asiakkaita kuljetettavanaan.⁸

⁴ Hämeen poliisilaitoksen selvitys 6.5.2024 POL-2024-36815

⁵ Kaakkois-Suomen poliisilaitoksen selvitys 12.4.2024 POL-2024-34907

⁶ Itä-Suomen poliisilaitoksen selvitys 21.4.2024 POL-2024-36158

⁷ Helsingin poliisilaitoksen selvitys 8.3.2024 POL-2024-34939

⁸ Kaakkois-Suomen poliisilaitoksen selvitys 12.4.2024 POL-2024-34907

- [Kun vahvasti päihtynyttä asiakasta kuljetetaan majan lattialla], tällöin ajonopeuteen ja -tyyliin tulee kiinnittää erityistä huomiota, ettei asiakas pääse lyömään itseään kuljetustilan seiniin tai muutoin loukkaamaan itseään, koska takatilassa ei ole käytettävissä turvavöitä.⁹

Henkilön kunto

- Vahvasti päihtynyt istutetaan pakettiautomallisen kuljetustilan lattialle selkä menosuuntaan, jotta hän ei pääse putoamaan penkiltä.¹⁰
- Päihtymyksen vuoksi liikkumaan kykenemättömät asiakkaat laitetaan lattialle kylkiasentoon makaamaan.¹¹
- Isolla kuljetustilalla varustetuissa partioautoissa on mahdollista kuljettaa päihtynyttä tai liikkumisrajoitteista asiakasta lattialla kylkiasennossa.¹²
- Mikäli asiakas on sellaisessa kunnossa, ettei hän kykene istumaan ajoneuvon penkillä, hänet sijoitetaan ajoneuvon kuljetustilan lattialle.¹³
- Vahvasti päihtyneet kuljetetaan käytännössä aina partioauton takatilassa. Jos kyseessä on jaettu kuljetustila, asiakas sopii helposti olemaan vaikka lattialla.¹⁴
- Huonokuntoisten kuljetus partioautossa tarpeen vaatiessa lattialla ja kyljellään. Huolehditaan siitä, että autoon laitettaessa hengitystiet pysyvät auki ja leuka ei ole rinnassa kiinni. Kantokuntoisia ei laiteta partioauton perään, vaan he ovat terveydenhuollon asiakkaita. Tarkoituksenmukaisesti, turvallisesti; avustetaan autoon ja autosta pois. Taluttaminen/nostaminen/istualleen reunalle ja vetäminen partioauton lattialla, nojaten seinää tai lattiaa vasten, jotta ei huoju tai kaadu tai lyö itseään, huomioidaan liikkumisrajoitteet. Jos asiakas on vahvasti päihtynyt mutta reagoi tai orientoituu riittävästi niin lattialle turvalliseen asentoon, kylkimakuu tavoitteena mutta kapeassa kuljetustilassa ei onnistu, silloin lattialle istumaan. Ongelmia on isokokoisien ja vetämättömien kanssa ahtaassa kuljetustilassa, koska kuljetettava joutuu olemaan melko mytyssä istuallaan.¹⁵

Pyörätuoli

- Pyörätuolilla liikkuva voidaan nostaa pyörätuolista istumaan poliisiautoon tai vaihtoehtoisesti nostaa hänet omassa pyörätuolissaan poliisiauton kuljetustilaan. Poliisilla ei ole autoissaan käytössä mitään pyörätuolien siirtoon taikka nostoon tarkoitettuja apuvälineitä (kuten perälautanostinta) taikka kuljetustilassa pyörätuolien kiinnittämiseen soveltuvia lukitusjärjestelmiä.¹⁶

⁹ Oulun poliisilaitoksen selvitys 14.5.2024 POL-2024-35104

¹⁰ Kaakkois-Suomen poliisilaitoksen selvitys 12.4.2024 POL-2024-34907

¹¹ Itä-Suomen poliisilaitoksen selvitys 21.4.2024 POL-2024-36158

¹² Itä-Uudenmaan poliisilaitoksen selvitys 7.5.2024 POL-2024-34968

¹³ Lapin poliisilaitoksen selvitys 13.5.2024; Sisä-Suomen poliisilaitoksen selvitys 30.4.2024 POL-2024-35179

¹⁴ Oulun poliisilaitoksen selvitys 14.5.2024 POL-2024-35104

¹⁵ Sisä-Suomen poliisilaitoksen selvitys 30.4.2024 POL-2024-35179

¹⁶ Helsingin poliisilaitoksen selvitys 8.3.2024 POL-2024-34939

- Mikäli henkilö käyttää esim. pyörätuolia, nostetaan henkilö pyörätuolin kera poliisin pakettiauton takatilaan tai joskus poikkeuksellisessa tapauksessa voidaan henkilö sijoittaa myös poliisiauton välitilaan.¹⁷
- Poliisi ei lähtökohtaisesti kuljeta vammaisia, liikkumisrajoitteisia tai humalatilansa vuoksi liikkumaan kykenemättömiä asiakkaita. Liikkumisrajoitteisille (vammaiset ja liikkumisesteiset) henkilöille tilataan tarvittaessa invataksi, millä hänet kuljetetaan tilanteesta riippuen joko kotiin tai terveystieteiden keskukseseen.¹⁸
- Asiakkaita, joilla on fyysisten rajoitteiden puolesta teknisiä apuvälineitä, ei ole kaikissa tilanteissa mahdollista kuljettaa, koska esimerkiksi pyörätuolia ei ole mahdollista kiinnittää partioautoon määräysten mukaisesti.¹⁹
- Esimerkiksi pyörätuoliasiakas vaatii käytännössä aina pakettiautomallisen ajoneuvon ja silloin pyörätuoli pitäisi saada jotenkin lukittua tai muuten varmistettua, ettei se liiku kuljetuksen aikana. Toisena vaihtoehtona on, että liikuntavammaisen otetaan partioauton keskitilaan ja laitetaan ajoneuvon istuimeen väliin kiinni ja pyörätuoli kuljetustilaan kyytiin.²⁰
- Liikkumisesteiset henkilöt autetaan maijan perään taluttamalla ja nousemista avustetaan. Rollaattori tai kepit otetaan kuljetuksen ajaksi välitilaan ja ne annetaan perillä takaisin. Liikkumisesteinen sijoitetaan kuljetustilaan ensisijaisesti hänen toivomallaan tavalla, mikäli hän itse on sellaisessa tilassa, että pystyy yhteistyöhön.²¹
- Käytännössä esimerkiksi pyörätuolissa oleva asiakas ei mahdu pyörätuolin kanssa kuljetustilaan, vaan hänet on nostettava kuljetustilaan ja pyörätuoli kuljetettava joko poliisiauton välitilassa tai toisella poliisiautolla.²²

Poliisiammattikorkeakoulun selvitys

Poliisiammattikorkeakoulu kuvaa selvityksessään, millaista vapautensa menettäneiden kuljetukseen liittyvää koulutusta poliisin AMK-tutkintokoulutuksen yhteydessä annetaan. Opetusta annetaan kenttätoiminnan koulutuskokonaisuuden aikana luennon ja käytännön harjoituksen muodossa. Lisäksi kädet selän taakse raudoitettujen henkilöiden kuljetusta harjoitellaan voimakäyttökoulutuksen yhteydessä.

Koulutukset kattavat henkilön kuljettamisen sekä henkilöautomallisissa että pakettiautomallisissa ajoneuvossa. Koulutukset sisältävät myös opettajan johdolla tehtäviä käytännön harjoituksia. Pakettiautomallisissa autoissa on pääosin käytössä koko auton levyinen kuljetustila.

¹⁷ Pohjanmaan poliisilaitoksen selvitys 12.4.2024 POL-2024-30067

¹⁸ Itä-Suomen poliisilaitoksen selvitys 21.4.2024 POL-2024-36158

¹⁹ Itä-Uudenmaan poliisilaitoksen selvitys 7.5.2024 POL-2024-34968

²⁰ Oulun poliisilaitoksen selvitys 14.5.2024 POL-2024-35104

²¹ Sisä-Suomen poliisilaitoksen selvitys 30.4.2024 POL-2024-35179

²² Lounais-Suomen poliisilaitoksen selvitys 15.3.2024 POL-2024-35533

Selvityksestä ei käy tarkemmin ilmi koulutuksen ajallinen tai sisällöllinen laajuus taikka se, millä tavalla asiakkaan fyysiset ominaisuudet (esimerkiksi liikkumisesteet tai vammaisuus) ja kunto (esimerkiksi päihtymystilan aste) opetetaan ottamaan huomioon kuljetuksissa.

Poliisihallituksen teknologiayksikön selvitys

Teknologiayksikön selvityksen mukaan vapautensa menettäneiden kuljetukseen käytetään tavallisimmin pakettiautorunkoisia partioautoja. Pakettiautorunkoisissa partioautoissa takatila voi ensinnäkin olla varustettu kahdella penkillä, yksi molemmilla sivuilla, jolloin kuljetustila on koko auton levyinen. Takatila voi olla varustettu myös yhdellä sivusuuntaisella penkillä, jolloin kuljetustila kattaa reilun puolet auton leveydestä ja osa takatilasta on varattu poliisipartion varusteiden kuljettamiseen.

Selvityksen mukaan kuljetettavien turvallisuudesta huolehdittaessa hyödynnetään ajoneuvokohtaisia varusteluratkaisuja. Kuljetustilat ovat kameravalvottuja ja tilaan voidaan kohdistaa myös visuaalista valvontaa katseluluukun/ikkunan kautta. Kuljetustilan sisäpinnat ja valitut materiaalearatkaisut parantavat teknologiayksikön mukaan kuljetusturvallisuutta.

Suomen lähialueiden tilanteen osalta teknologiayksikön selvityksessä todetaan seuraavaa.

- Ruotsissa merkittävä osa partioautoista on henkilöautomallisia. Siellä tiedetään olevan käytössä myös pakettiautorunkoisia, useamman henkilön kuljettamiseen soveltuvia, henkilöiden kuljettamiseen valmistettuja ajoneuvoja sekä pakettiautorunkoisia partioautoja, joiden takatilassa kyetään kuljettamaan yksi kiinniotettu henkilö.
- Norjassa on pakettiautorunkoisia partioautoja, joihin on asennettu turvavyöt asiakaskuljetustilaan.
- Virossa pakettiautorunkoisiin ajoneuvoihin on asennettu lanneturvavöitä.

Poliisihallituksen poliisitoimintayksikön selvitys

Poliisitoimintayksikön lausunnon mukaan yleisin poliisin käytössä oleva ajoneuvo, jolla vapautensa menettäneitä kuljetetaan, on pakettiautorunkoinen ja henkilöautoksi rekisteröity poliisiajoneuvo. Näissä autoissa on vapautensa menettäneiden kuljettamista varten erillinen kuljetustila, jonka tilavuus ja varustelu voivat vaihdella auton käyttöönottovuodesta johtuen. Kuljetustilassa on joko yksi tai kaksi alaspäin käännettävää istuinta, joka on sijoitettu auton kyljen suuntaisesti. Kuljetustilan istuimilla ei ole turvavöitä eikä muitakaan turvalaitteita.

Poliisin käytössä on myös henkilöautoiksi rekisteröityjä farmari- ja sedanmallisia poliisiajoneuvoja, joissa vapautensa menettäneitä kuljetetaan matkustamossa matkustajalle tarkoitetulla istuimella, jossa on turvavyöt. Näitä käytetään kuitenkin poliisitoimintayksikön mukaan vain tilanteissa, joissa muuta vaihtoehtoa ei ole, koska vapautensa menettäneen ottaminen henkilöauton matkustamoon on riski poliisin työturvallisuudelle.

Kuljetusturvallisuuden varmistamisen keinoina poliisitoimintayksikkö listaa seuraavat: turvallisuustarkastus, sijoittaminen autossa ja valvonta kuljetuksen aikana.

Turvallisuustarkastus

Poliisitoimintayksikkö toteaa, että vapautensa menettäneen kuljetusturvallisuuden varmistaminen alkaa kiinnioton yhteydessä tehtävällä turvallisuustarkastuksella. Turvallisuustarkastuksessa vapautensa menettäneeltä otetaan poliisin haltuun esineet ja aineet, joilla hän voi vaarantaa säilyttämisen taikka aiheuttaa vaaraa itselleen tai muille. Samassa yhteydessä selvitetään vapautensa menettäneen kuljetuskunto. Vapautensa menettänyt voi olla esimerkiksi voimakkaasti päihtynyt, aggressiivinen, vammainen tai liikkumisesteinen. Tällöin poliisi selvittää, millä tavoin vapautensa menettänyt voidaan parhaiten kuljettaa määränpäähän.

Sijoittaminen autossa

Poliisitoimintayksikön mukaan pakettiautomallisen ajoneuvon tapauksessa vapautensa menettänyt nousee itse kuljetustilaan tai tarvittaessa poliisi avustaa hänet sinne. Jos vapautensa menettänyt on aggressiivinen, ei suostu menemään kuljetustilaan omatoimisesti tai vastustaa kiinniottoa poliisi voi joutua laittamaan hänet kuljetustilaan voimakeinoin. Poliisi voi myös joutua sitomaan aggressiivisen vapautensa menettäneen kädet käsiraudoilla ennen hänen sijoittamistaan autoon.

Vapautensa menettäneitä pyritään poliisitoimintayksikön mukaan sijoittamaan autoon yksi kerrallaan, mutta kuljetustilassa voidaan kuljettaa kahta vapautensa menettänyttä, jos se on tarkoituksenmukaista eikä kuljetettava ole aggressiivinen. Esimerkiksi rauhallisia päihtyneitä voitaisiin kuljettaa kaksi samassa kuljetustilassa, jos siellä on kaksi istuinta. Joissain poliisin käytössä olevissa autoissa kuljetustilaan voi poliisitoimintayksikön mukaan mahtua jopa neljä matkustajaa.

Poliisitoimintayksikön selvityksen mukaan vapautensa menettäneet noudattavat pääasiassa poliisin antamia ohjeita ja käskyjä ajoneuvoon nousemisessa ja sijoittumisessa. Poliisilla on kuitenkin tehtäviä, joissa se joutuu käyttämään kohdehenkilöön voimakeinoja vastarinnan murtamiseksi ja kiinniottamisen toimittamiseksi. Poliisi voi joutua sitomaan tällaisen henkilön karkaamisen estämiseksi, väkivaltaisen käyttäytymisen hillitsemiseksi tai uhkaavan väkivallan torjumiseksi. Sitominen voi kattaa käsien lisäksi myös jalkojen sitomisen. Jalat joudutaan poliisitoimintayksikön mukaan sitomaan silloin, kun vapautensa menettänyt vaikeuttaa hänen sijoittamistaan kuljetustilaan potkimalla. Jos vapautensa menettäneen sitominen rajoittaa huomattavasti hänen liikkumisvapauttaan, hän ei voi välttämättä istua. Usein poliisitoimintayksikön mukaan onkin niin, että vapautensa menettänyt sijoitetaan tällöin kuljetustilan lattialle sellaiseen asentoon, jossa kuljettaminen voi tapahtua mahdollisimman turvallisesti ja olosuhteisiin nähden miellyttävästi.

Valvonta kuljetuksen aikana

Poliisitoimintayksikkö toteaa, että kuljetuksen aikana kuljetustilaa voidaan valvoa teknisesti kuljetustilan katossa olevalla kameralla. Laite voi kuvan lisäksi välittää ääntä ja se mahdollistaa kuvan ja äänen tallentamisen. Tallentaminen tehdään poliisin harkinnan mukaan. Kuljetustilassa olevaa vapautensa menettänyttä voidaan valvoa myös fyysisesti kuljetustilan ja ohjaamon välissä olevasta välitilasta käsin, jossa on ikkunallinen aukko kuljetustilaan. Tällöin toinen poliisipartion jäsenistä matkustaa välitilassa olevalla penkillä ja valvoo sieltä vapautensa menettänyttä. Vaihtoehtona on vielä se, että poliisi menee kuljetustilaan vapautensa menettäneen kanssa, jos se työturvallisuuden ja tilan näkökulmasta on mahdollista. Kuljetus voidaan tarpeen vaatiessa myös keskeyttää vapautensa menettäneen terveydentilan tai muun seikan varmistamiseksi. Paikalle voidaan myös pyytää ensihoitoyksikkö tarkastamaan vapautensa menettäneen kuntoa.

Vapautensa menettäneen fyysinen tila arvioidaan poliisitoimintayksikön mukaan tapauskohtaisesti. Poliisi pyrkii kuitenkin käyttämään vapautensa menettäneiden kuljettamiseen poliisin käytössä olevia ajoneuvoja. Kuljetustavan valintaan vaikuttaa poliisitoimintayksikön mukaan ensisijaisesti se, voidaanko henkilöä yleensääkään kuljettaa poliisin käytössä olevalla autolla. Tämän jälkeen merkitystä on tehtävän kiireellisyydellä eli onko poliisilla aikaa selvittää vaihtoehtoja erilaisille kuljetustavoille.

Kuljetustilan turvavyösäätelystä

Poliisitoimintayksikkö viittaa edellä mainittuihin E-sääntöihin, joiden perusteella sivusuuntaisilla istuimilla ei tarvitse olla turvavyön kiinnityspisteitä. Poliisitoimintayksikkö toteaa, että esimerkiksi henkilöautossa oleva sivusuuntainen istuin on näin ollen tyyppihyväksyntävaatimusten mukainen, vaikka siinä ei ole turvavyön kiinnityspisteitä eikä siten turvavöitäkään. E-sääntöjen perusteella poliisitoimintayksikkö kyseenalaistaa kuitenkin sitä, onko poliisiajoneuvo, jonka kuljetustilassa on sivusuuntaiset istuimet, ollenkaan liikennekelppoinen. Kyse on poliisitoimintayksikön mukaan siitä, voiko muussa ajoneuvossa kuin M3 luokan linja-autossa olla sivusuuntaisia istuimia, koska sen paremmin E-säännössä 14 kuin 16:kaan ei ole turvavyövaatimuksia M1-luokan henkilöautoille.

Poliisitoimintayksikkö toteaa, että törmäystilanteessa sivusuuntainen istuin on matkustajalle vaarallinen. Vaarallisemmaksi sen tekee se, ettei istuinpaikalla ole liikkumista rajoittavaa turvavyötä. Kuljetustilan turvavyötön istuin on poliisitoimintayksikön mukaan yhtä vaarallinen kuin mikä tahansa muukin istuin, jossa istutaan käyttämättä turvavyötä.

Tällaisten istuinten turvattomuus on poliisitoimintayksikön mukaan todettu kumotun moottoriajoneuvoista istuinten, niiden kiinnityspisteiden ja pääntukien osalta annetun neuvoston direktiivin 74/408/ETY muuttamisesta annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2005/39/EY johdanto-osassa, jonka kappaleiden 8 ja 9 mukaan

Tutkimusten mukaan sellaisia sivuttaissuuntaisia istuimia, joihin asennettavat turvavyöt takaisivat matkustajille saman turvan kuin eteenpäin suunnatut istuimet, ei ole mahdollista tuottaa. Sivuttaissuuntaiset istuimet on sen vuoksi turvallisuussyistä kiellettävä tietyissä ajoneuvoluokissa.

Säännösten, jotka sallivat kaksipisteturvavöillä varustetut sivuttaissuuntaiset istuimet tietyissä M3-luokan ajoneuvoissa, olisi oltava luonteeltaan väliaikaisia, kunnes yhteisön lainsäädäntö, jolla direktiivi 70/156/ETY laaditaan uudelleen ja jolla yhteisön tyyppihyväksyntä ulotetaan koskemaan kaikkia ajoneuvoja, myös M3-luokan ajoneuvoja, tulee voimaan.

Poliisitoimintayksikkö toteaa, että direktiivillä lisättiin direktiiviin 74/408/ETY uusi 3 a artikla, jonka ensimmäisen kappaleen mukaan

”sivuttaissuuntaisten istuimien asentaminen M1-, N1-, M2- (alaluokka III tai B) ja M3-luokan (alaluokka III tai B) ajoneuvoihin kielletään”. Tätä kappaletta ei kuitenkaan sovellettu ambulansseihin eikä muihinkaan ajoneuvoihin, jotka lueteltiin 70/156/ETY 8 artiklan 1 kohdan ensimmäisessä luetelmakohtassa. Luetelmakohtaan sisältyivät asevoimien, siviilipuolustuksen, palontorjunnan ja yleisen järjestyksen ylläpidosta huolehtivien yksiköiden käyttöön tarkoitetut ajoneuvot eli poliisiajoneuvot.

Poliisitoimintayksikkö toteaa, että direktiivi 70/408/ETY on kumottu asetuksella (EY) 661/2009. Asetus on sittemmin kumottu moottoriajoneuvojen ja niiden perävaunujen sekä näihin ajoneuvoihin tarkoitettujen järjestelmien, komponenttien ja erillisten teknisten yksiköiden tyyppihyväksyntävaatimuksista niiden yleisen turvallisuuden ja ajoneuvon matkustajien ja loukkaantumiselle alttiiden tienkäyttäjien suojelun osalta, Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) 2018/858 muuttamisesta ja Euroopan parlamentin ja neuvoston asetusten (EY) N:o 78/2009, (EY) N:o 79/2009 ja (EY) N:o 661/2009 sekä komission asetusten (EY) N:o 631/2009, (EU) N:o 406/2010, (EU) N:o 672/2010, (EU) N:o 1003/2010, (EU) N:o 1005/2010, (EU) N:o 1008/2010, (EU) N:o 1009/2010, (EU) N:o 19/2011, (EU) N:o 109/2011, (EU) N:o 458/2011, (EU) N:o 65/2012, (EU) N:o 130/2012, (EU) N:o 347/2012, (EU) N:o 351/2012, (EU) N:o 1230/2012 ja (EU) 2015/166 kumoamisesta annetulla Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksella (EU) 2019/2144, johon on viitattu jo aiemmin. Voimassa olevan sääntelyn perusteella autojen ja niiden perävaunujen puitesääntely ei enää pidä sisällään vastaavanlaista kieltoa asentaa M1-, N1-, M2- (alaluokka III tai B) ja M3-luokan (alaluokka III tai B) ajoneuvoihin sivusuuntaisia istuimia. Eikä sääntely pidä sisällään sellaista säännöstä, jonka mukaan puitesääntelyä ei miltei osin sovelleta poliisiajoneuvoihin.

Poliisitoimintayksikkö toteaa näkemyksensä, ettei E-sääntöjenkään perusteella ole selvää, voiko poliisiajoneuvossa kuitenkin olla sivusuuntaisia istuimia. Ainoa selkeä asia poliisitoimintayksikön mukaan on, ettei sivusuuntaisia istuimia koske E-säännön 14 vaatimukset turvavöiden kiinnityspisteistä. Poliisiajoneuvot ovat määräaikaikatsastusvelvollisia. Poliisiajoneuvo määräaikaikatsastetaan ensimmäisen kerran neljän vuoden kuluttua ajoneuvon käyttöönotosta. Poliisitoimintayksikön tiedossa ei ole yhtäkään tapausta, jossa määräaikaikatsastus olisi keskeytetty siitä syystä, ettei kuljetustilan istuimilla ole sen paremmin turvavyön kiinnityspisteitä kuin turvavöitäkään.

Vapautensa menettäneiden kuljettaminen kuljetustilan lattialla

Poliisitoimintayksikkö toteaa, että kuljetustilan lattia voi joissain tilanteissa olla ainoa mahdollinen paikka kuljettaa vapautensa menettänyt. Tästä esimerkkeinä on aggressiivinen vapautensa menettänyt, jonka kädet ja jalat on täytynyt sitoa kuljetuksen ajaksi sekä sellainen voimakkaasti päihtynyt vapautensa menettänyt, joka ei kykene istumaan kuljetustilan sivusuuntaisella istuimella. Sen sijaan päihtynyt voi istua kuljetustilan lattialla selkä ajosuuntaan päin.

Poliisitoimintayksikön mukaan kuljetustilan lattia on liikenneturvallisuuden ja kuljetusturvallisuuden kannalta yhtä huono paikka kuljettaa vapautensa menettänyttä kuin kuljetustilassa oleva turvavyötön istuin. Kummallakaan paikalla ei ole turvalaitteita ja kummallakin paikalla vapautensa menettänyt on yhtä altis vaaroille ja vahingoille, jos poliisi joutuu kuljetuksen aikana liikenneonnettomuuteen. Riski tälle on poliisitoimintayksikön mukaan aina olemassa. Poliisitoimintayksikkö kuitenkin toteaa, että kuljetettavan vapautensa menettäneen toimintakyky, aggressiivisuus, tehtävän olosuhteet ja kiireellisyys määrittelevät paljon sitä, millä tavoin vapautensa menettänyt kuljetetaan. Tällöin on poliisitoimintayksikön mukaan valittava, mikä kuljetustapa on kaikista turvallisim ja tarkoituksenmukaisin, vaikka poliisin käytössä olevan auton kuljetustila ei kuitenkaan ole kaikilta osin turvallisim vapautensa menettäneelle.

3.2.2 Turvavöiden pilotointi poliisiajoneuvojen kuljetustilassa

Edellä mainitussa apulaisoikeusasiamiehen päätöksessä Dnro 2529/2/15 apulaisoikeusasiamies piti perusteltuna, että vuonna 2018 käynnistyvän poliisiajoneuvoihin liittyvän sopimuskauden varustelukilpailutuksessa otettaisiin koeluontoisesti käyttöön turvavyöt joidenkin poliisiautojen kuljetustilassa. Tästä saatujen kokemusten perusteella oli mahdollista arvioida turvavöiden laajempaa käyttöönottoa.

Poliisihallitus ilmoitti 20.12.2017 apulaisoikeusasiamiehelle, että asia otetaan huomioon seuraavassa varustekilpailutuksessa keväällä 2018. Poliisihallitus suunnitteli uusien pakettiautorunkoisten partioautojen kuljetustilan siten, että turvavöiden asentaminen ja käyttö tulee mahdolliseksi. Kyseisen varusteluratkaisun tuotanto alkoi syksyllä 2018. Turvavöiden asentamisen mahdollistava varustelu sisällytettiin 16:sta ensimmäiseen ajoneuvoon. Ajoneuvot jakautuivat valtakunnallisesti useampaan eri poliisiyksikköön.

Kokeilun aloittamisen jälkeen Poliisihallitus sai kertomansa mukaan useita poikkeamailmoituksia uudistetun kuljetustilan käytöstä. Poliisihallituksen teknologiayksikön mukaan uudenlainen kiinniotettujen kuljetustila soveltuu heikosti tai ei ollenkaan poliisiajoneuvoihin. Teknologiayksikkö toteaa, että kuljetustilan johdosta kirjattiin huomattavasti enemmän poikkeamailmoituksia verrattuna normaaliin ajoneuvotoimitusten aiheuttamaan poikkeamailmoitusmäärään. Poikkeamailmoitusten perusteella kokeiltu turvalaiteratkaisu johti teknologiayksikön näkemyksen mukaan sekä vapautensa menettäneen turvallisuuden että työtään tekevien poliisimiesten työturvallisuuden vaarantumiseen.

Poliisitoimintayksikkö päätti, että turvavyön käytön pilotointi poliisiajoneuvon kuljetustilassa päätetään siitä aiheutuneiden turvallisuuspoikkeamien vuoksi.

Poliisitoimintayksikkö toteaa kuitenkin selvityksessään, että vaikei ajoneuvolainsäädäntö sinällään edellyttäkään turvavöitä poliisiajoneuvon kuljetustilassa, tämä ei yksistään tarkoita sitä, että matkustaminen kuljetustilassa olisi turvallista. Esimerkiksi onnettomuustilanteissa tai muissa äkkinäisissä liikennetilanteissa on täysin mahdollista, että kuljetettavalle aiheutuu vammoja, koska kuljetustilassa ei ole lainkaan turvavöitä tai muutenkaan varustusta, joka pitäisi kuljetettavan paikallaan.

Turvavyöpilotin epäonnistuminen ei poliisitoimintayksikön mukaan voi tarkoittaa sitä, etteikö jollain toisella ratkaisulla olisi ehkä saatavissa parempia tuloksia. Siksi poliisitoimintayksikkö kertoo esittäneensä teknologiayksikölle, että se jatkaisi erilaisten vaihtoehtojen kartoittamista, joilla vapautensa menettäneiden turvallisuus saadaan kuljetuksen aikana turvattua. Toistaiseksi käyttökelpoista kuljetusturvallisuutta parantavaa turvalaiteratkaisua ei ole saatu kehitettyä. Poliisitoimintayksikkö kertoo kuitenkin edellyttäneensä teknologiayksikköä kartoittamaan erilaisia vaihtoehtoja kuljetusturvallisuuden parantamiseksi.

Turvallisuuspoikkeamatilasto turvavyöpilotoinnista 2019

Oikeusasiamiehellä on ollut käytettävissään turvavyöpilotoinnin turvallisuuspoikkeamatilasto vuodelta 2019.

Turvallisuuspoikkeamatilastoon on neljän kuukauden ajalta kirjattu yhteensä 13 turvallisuuspoikkeamaa ja kaksi läheltä piti -tilannetta. Näistä neljässä on mainittu turvavyö. Yksikään turvavyömaininta ei liity konkreettiseen vaaratilanteeseen vaan siihen, että turvavyötä ei ole voitu laittaa kiinni tai kuljetettava on avannut sen kuljetuksen aikana.

Suurin osa turvallisuuspoikkeamista liittyy uuden automallin takatilan pienempään kokoon ja penkin suuntautumiseen toisella tavalla. Poikkeamailmoitusten mukaan asiakasta ei esimerkiksi ole saatu mahtumaan takatilaan halutulla tavalla (lattialle), asiakasta ei ole mahdolluttu nostamaan autoon tai asiakas on pystynyt penkin sijoittelun vuoksi potkimaan ovea. Lisäksi kameran toiminnassa oli ilmennyt ongelmia; useammassa tapauksessa se näytti still-kuvaa tai oli myykkä.

3.2.3 Poliisiajoneuvojen kuljetusturvallisuuteen kohdistunut tarkastus Oulun poliisilaitokselle 11.3.2025

Oikeusasiamiehen kanslian virkamiehet tekivät tarkastuksen Oulun poliisilaitokselle perehtyäkseen poliisiajoneuvojen kuljetusturvallisuuteen käytännön tasolla. Tarkastukseen osallistui virkamiehiä Oulun poliisilaitoksen lisäksi Poliisihallituksen teknologiayksiköstä.

Tilaisuudessa esiteltiin poliisiajoneuvoja, joita poliisi käyttää vapautensa menettäneiden kuljetuksiin (henkilöautorunkoisia ja pakettiautorunkoisia). Lisäksi käytiin läpi aiemmin saadun selvityksen perusteella esiin nousseita kysymyksiä.

Tarkastuksella saatua selvitystä

Ylivoimaisesti suurin osa vapautensa menettäneiden kuljetuksista tapahtuu pakettiautorunkoisilla ajoneuvoilla. Asiakkaita (kuten lapsia ja vanhuksia) voidaan kuljettaa myös henkilöautomallisen ajoneuvon takapenkillä. Uutena on otettu käyttöön muutama henkilöauto, joissa on takapenkillä rakennettu yhden hengen suljettu kuljetustila. Näissä on turvavyöt käytettävissä.

Tällä hetkellä käytössä olevista pakettiautomallisista ajoneuvoista noin puolessa on koko ajoneuvon levyinen kuljetustila ja puolet on kapeaa mallia, jossa osa takatilasta on varattu tavarankuljetukseen.

Kaikissa pakettiautomallisissa partioautoissa on sivusuuntaiset penkit. Penkkien sijoittamista takaseinälle oli kokeiltu ns. turvavyöpilotoinnin yhteydessä ja ne oli arvioitu vaarallisiksi erityisesti työturvallisuuden näkökulmasta, joten niistä on luovuttu.

Pyörätuolin mahtuminen autoon on hankalaa, eivätkä sähköpyörätuolit mahdu autoon lainkaan. Takatilaan ei voi nostaa asiakasta pyörätuolin kanssa, koska ensinnäkin tila on liian matala ja toisekseen tuolia ei saa kiinnitettyä säännösten edellyttämällä tavalla.

Tarkastuksen yhteydessä saadussa selvityksessä perusteltiin huonokuntoisten, päihtyneiden ja vammaisten vapautensa menettäneiden kuljettamista epätyytyttävissä olosuhteissa, esimerkiksi ilman pyörätuolia tai sellaisessa kunnossa, että tarvitsisi oikeammin ambulanssia sillä, ettei henkilöä voida jättää pakkaseen kylmettymään ja sillä että ambulanssia voidaan tilanteen edellyttäessä lähteä ajamaan myös vastaan. Toimitaan siis terveysturvallisuus edellä. Väkivaltaista henkilöä ei tarkastuksella saadun selvityksen mukaan oteta ambulanssin kuljetettavaksi mahdollisesta voimakkaasta päihtymysasteesta huolimatta.

Kaikissa autoissa kuljetustilaa voidaan valvoa kameralla, mutta kameraa ei aina laiteta kuvaamaan. Tarve kuvaamiselle arvioidaan selvityksen mukaan erikseen, kyse on siis valinnasta. Kaikissa ajoneuvoissa ei myöskään ole kahta näyttöä, jotta voitaisiin samaan aikaan katsoa kameran kuvaa kuljetustilasta ja muita tarpeellisia näkymiä, kuten karttaa tai muita järjestelmiä. Kamera mahdollistaa kuvan ja äänen tallentamisen, mutta se laitetaan tallentamaan lähinnä tilanteissa, joissa asiakas riehuu takatilassa. Tällöin voidaan todentaa materiaaalisten vahinkojen syntyminen ja asiakkaan partioon kohdistama väkivalta. Kuvaaminen on oikeusturvakysymys poliisille näissä tilanteissa. Esimerkkinä tällaisesta vaaratilanteesta kerrottiin tapauksesta, jossa oli revitty irti ikkunanpieliä ja askarreltu niistä astalo. Selvityksen mukaan kuljetustilan rakenteita muutetaan poikkeamailmoitusten perusteella turvallisemmiksi.

Tarpeen mukaan kuljetustilassa olevaa vapautensa menettänyttä voidaan tarkkailla auton välitilasta käsin ikkunan / luukun kautta. Tätä kautta on käytössä näkö- ja puheyhteys tilojen välillä. Tätä ei ilmeisesti tapahdu kovin usein. Tarkastuksella nähdyissä autoissa välitilasta luukun kautta valvomista ei ollut tehty helpoksi. Luukun edessä ei esimerkiksi ollut mitään istuinta partionjäsenelle tai luukun tiellä oli välitilan kiinteän tuolin selkänoja.

Tarvittaessa voi toinen partionjäsen mennä myös takatilaan asiakkaan kanssa kuljetuksen ajaksi. Tätä ei kuitenkaan tapahdu usein, lähinnä jos kyse on itsetuhoisesta henkilöstä.

Siitä missä suhteessa kuljetettava sijoitetaan auton lattialle tai penkille kuljetuksen ajaksi, ei osattu antaa arviota. Todettiin, että jos henkilö pystyy istumaan penkillä, niin hänet sijoitetaan siihen. Lattialla kuljetetaan henkilöt, jotka ovat liian voimakkaasti päihtyneitä voidakseen pysyä penkillä, vammansa vuoksi penkillä istumaan kykenemättömät sekä henkilöt, jotka on aggressiivisen käyttäytymisensä vuoksi jouduttu raudoittamaan kuljetuksen ajaksi. Kerrottiin, että joissain tapauksissa raudoitettuna ainoa mahdollinen kuljetusasento oli mahallaan kuljetustilan lattialla.

Selvityksen mukaan sopiva kuljetusasento arvioidaan henkilön kunnon perusteella. Sopiva asento riippuu siitä, pysyykö henkilö istuma-asennossa.

Tarkastuksella havainnoitiin, että aikuinen henkilö ei koko autonkaan levyisessä kuljetustilassa mahdu lattialle varsinaiseen kylkiasentoon, vaan kyseeseen tulee lähinnä jonkinlainen sikiöasento.

Vapautensa menettäneen tarkkailu matkan aikana tapahtuu kaikissa tapauksissa pääasiassa kameran välityksellä myös silloin, jos henkilö kuljetetaan kyljellään. Tarvittaessa partionjäsen menee välitilaan ja tarkkailee vapautensa menettänyttä luukun kautta tai menee takatilaan yhdessä vapautensa menettäneen kanssa. Kameran välityksellä tehtävä tajunnantilan, hengityksen ja mahdollisen oksentamisen havainnointi jäi epäselväksi.

Turvavöiden käyttöä poliisiajoneuvojen kuljetustilassa on pilotoitu. Pilotti keskeytettiin turvallisuuspoikkeamien suureksi koetun määrän vuoksi. Poliisihallituksen edustajien mukaan pilotille ei ole tulossa jatkoa. Uusia kuljetusvaihtoehtoja kuitenkin kehitellään, esimerkkinä tuotiin esiin henkilöautomallisen poliisiauton takapenkille rakennettu yhden hengen kuljetustila, jossa on turvavyö. Saadun selvityksen mukaan käytännössä asiakkaat eivät tuossakaan vaihtoehdossa käytä turvavyötä, vaikka se siellä on.

Havaintoja koeajolta

Koeajo suoritettiin pakettiautomallisella poliisiajoneuvolla, jossa oli koko auton levyinen kuljetustila. Koeajon tarkoituksena oli perehtyä vapautensa menettäneen kuljetusolosuhteisiin käytännössä. Ajettu reitti kulki taajamassa ja moottoritiellä talvisissa olosuhteissa. Toinen tarkastajista havainnoi olosuhteita kuljetustilassa sekä penkillä että lattialla istuen. Toinen tarkastajista havainnoi olosuhteita auton välitilasta käsin.

Pakettiautomallisen poliisin partioauton kuljetustila on korkeussuunnassa melko matala ja pituussuunnassa suhteellisen lyhyt, näin on sekä kapeassa että täysleveässä takatilassa. Penkillä istuessa 172 cm henkilön pää on jo hyvin lähellä kattoa, joten tien ollessa epätasainen täytyy varoa, ettei pää osu kattoon. Takatilan sisätilojen muodot on suurelta osin pyöristetty ja ulokkeet on pyritty minimoimaan. Auton mallista riippuen takatilassa on kuitenkin myös turvallisuutta potentiaalisesti vaarantavia ulokkeita ja teräväreunaisia koloja. Näitä oli erityisesti taitettavien penkkien rakenteissa. Myös ikkunoiden kalterimaiset rakenteet joissain ajoneuvomalleissa voivat olla vaaralliset esimerkiksi itsetuhoisten asiakkaiden kohdalla.

Auton pituussuuntaisia, alaslaskettavia ns. klaffipenkkejä on molemmilla puolilla autoa yksi. Penkille mahtuu luontevasti yksi aikuinen puolelleen eli kaksi asiakasta mahtuu hyvin yhtä aikaa kyytiin penkeille. Penkit on melko liukasta vanerityyppistä materiaalia eikä niitä ole muotoiltu, näin ollen selälle ei saa juurikaan tukea istuttaessa. Lisäksi liukas materiaali vaikeuttaa penkillä pysymistä kovemmassa vauhdissa tai tehtäessä voimakkaampia ohjausliikkeitä.

Lattialla selkä menosuuntaan istuttaessa jalat eivät mahdu olemaan suorana, kun ovet laitetaan kiinni. Käytännössä tulee istua joko jalat koukussa, istumasuunta kulmittain tai selkä sivuseinää vasten. Selkä sivuseinää vasten istuttaessa jalkapohjien ja vastakkaisen sivuseinän väliin jäävä matka on noin 10–15 cm, eli varsinaiseen kylkiasentoon tila ei riitä.

Kulmittain lattialla istuttaessa penkin rakenteet painavat kylkeen ja vastaavasti selkä sivuseinää vasten penkin rakenteet painavat selkää.

Koska kuljetustilassa ei ole turvavyötä tai muitakaan turvalaitteita, jotka pitäisivät kuljetettavan paikoillaan mahdollisessa kolaritilanteessa tai ulosajossa, vapautensa menettänyt heiluu takatilassa esteettömästi, jolloin on potentiaalinen mahdollisuus lyödä esimerkiksi päänsä kattoon, seiniin tai penkin rakenteisiin. Penkin rakenteissa on terävähköjä kulmia.

Jos henkilö ei itse pysty kannattelemaan itseään istuma-asennossa, penkillä istuessa ei saa tukea mistään. Sama tilanne on lattialla istuttaessa, mutta kapeamman mallisessa kuljetustilassa yltää kyllä ottamaan tukea sivuseinistä. Istuminen kuljetustilassa ei joka tapauksessa ole miellyttävää varsinkaan pitkillä siirtymillä.

Kommunikointi ajon aikana luukun kautta takatilan ja välitilan välillä on ajomelun vuoksi hankalaa. Saa huutaa aika kovaa, että kuuluu mitään tai saa sanotusta selvää. Tilanne luonnollisesti on vielä vaikeampi etupenkille kuulumisen suhteen. Ilmeisesti kamera kuitenkin välittää myös ääntä, jos sitä käytetään.

3.2.4 Lisäselvitys Poliisihallitukselta ja Traficomilta

Asiassa oli saadun selvityksen ja tehdyn tarkastuksen jälkeen edelleen epäselviä kysymyksiä. Näin ollen lisäselvitystä hankittiin Poliisihallitukselta ja Traficomilta.

Lisäselvitystä pyydettiin Poliisihallitukselta seuraavista seikoista.

- Poliisin näkemys sääntelystä, joka mahdollistaa vapautensa menettäneen lattialla kuljettamisen
- Ääniyhteydestä pakettiautomallisen poliisiajoneuvon kuljetustilan ja ohjaamon välillä
- Kuljetuksen aikaiset putkakuolemat 2020–2024
- Poikkeamailmoitukset vuodelta 2024, joissa oli kysymys kuljetusturvallisuuteen liittyvistä seikoista
- Ajoneuvovaurioilmoitukset vuodelta 2024, joissa oli kysymys kuljetusturvallisuuteen liittyvistä seikoista.
- Selvitys turvavöiden käyttöön liittyvästä poliisiajoneuvojen kehitystyöstä ja tämän hetken tilanteesta.

Traficomilta pyydettiin selvitystä seuraavasti.

- Mihin säännöksiin perustuu, ettei poliisiajoneuvojen katsastuksessa ole kiinnitetty huomiota turvavöiden puuttumiseen kuljetustilasta.
- Onko sivusuuntaisten istuinten käyttö poliisiautoissa nyky sääntelyn mukaan mahdollista.
- Mihin sääntelyyn vapautensa menettäneiden kuljettaminen lattialla perustuu.

Poliisihallituksen lisäselvitys 27.6.2025

Vapautensa menettäneen kuljettaminen poliisiajoneuvon takatilan lattialla

Poliisitoimintayksikön tulkinnan mukaan poliisiajoneuvon kuljetustilassa olevat istumapaikat ja istuimet ovat puiteasetuksen (EU) 854/2018 määritelmien mukaisia. Kyseessä on näin ollen tieliikennelain 141 §:n 1 momentissa tarkoitettu istumapaikka, jota vapautensa menettäneen – eli matkustajan – on lähtökohtaisesti käytettävä matkustamiseen.

Poliisitoimintayksikkö viittaa tieliikennelain poikkeussääntöön eli 184 §:ään, jonka perusteella poliisilla on mahdollisuus olla noudattamatta liikennesääntöjä, liikenteenohjauslaitteella osoitettua velvoitetta, määräystä, rajoitusta tai kieltoa taikka ajoneuvon käyttöä koskevaa säännöstä.

Mahdollisuus poiketa tieliikennelain säännöksistä on sidottu poikkeamista edellyttävään poliisitehtävään ja erityiseen varovaisuusvelvollisuuteen. Poliisi voi esimerkiksi poiketa turva- ja suojalaitteita koskevista säännöksistä, jos poliisitehtävä sitä edellyttää, mutta tällöinkin on noudatettava erityistä varovaisuutta.

Poliisitoimintayksikkö toteaa, että 184 §:n poikkeussäännön perusteella tieliikenteen säännöistä voidaan poiketa erityisissä tilanteissa. Yksi yleisimmistä poikkeustilanteista poliisitoimintayksikön mukaan on poliisitehtävä, joka edellyttää esimerkiksi ylinopeuden ajamista tai kiellettyyn paikkaan pysäköimistä.

Poliisitoimintayksikön mukaan tieliikennelain 184 §:n soveltaminen ei ole itsetarkoitus edes poliisitoiminnassa. Mikä tahansa poliisitehtävä ei edellytä eikä voikaan edellyttää tieliikennelaista poikkeamista. Sen sijaan joka kerta tulee arvioida, millaista perusoikeutta käsillä olevalla tehtävällä suojataan.

Poliisitehtävä ja poliisiauton hälytysääni- ja valomerkkien käyttäminen eivät vielä takaa turvallista siirtymistä tehtäväpaikalle. Tämän vuoksi tieliikennelain 184 §:ssä on säädetty, että sitä soveltavan tienkäyttäjän on noudatettava erityistä varovaisuutta. Tämä tarkoittaa poliisitoimintayksikön mukaan sitä, että vastuu vaaran ja vahingon välttämisestä on sillä, joka poikkeaa tieliikennelain säännöksistä.

Poliisitoimintayksikkö toteaa, että vapautensa menettäneen kuljettaminen on joko erillinen poliisitehtävä tai osa meneillään olevaa poliisitehtävää. Siksi se on peruste soveltaa tieliikennelain 184 §:n 1 momenttia, jos tehtävä sitä edellyttää. Samalla on kuitenkin noudatettava erityistä varovaisuutta.

Poliisitoimintayksikön mukaan olennaisin kysymys on, onko vapautensa menettäneen kuljettaminen sellainen poliisitehtävä, joka voi edellyttää tieliikennelain säännöksistä poikkeamista. Usein tätä kysymystä lähestytään poliisitoimintayksikön mukaan siitä näkökulmasta, onko poliisitehtävän perusteena oleva perus- ja ihmisoikeuksien suojeluintressi tärkeämpi kuin sivullisten liikenneturvallisuus eli oikeastaan heidän oikeutensa terveyteen, koskemattomuuteen ja turvallisuuteen. Jos intressi on korkea, kynnys poiketa tieliikennelain säännöksistä on matalampi.

Poliisitoimintayksikkö toteaa, että vapautensa menettäneen kuljetuksessa poliisi on vastuussa vapautensa menettäneen kuljetusturvallisuudesta. Tämä tarkoittaa, että poliisin tulee suorittaa kuljetus niin turvallisesti ja liikennesääntöjä noudattaen, ettei kuljetusturvallisuus vaarannu. Tällaisesta näkökulmasta katsottuna on poliisitoimintayksikön mukaan selvää, että vapautensa menettäneen tulee kuljetustilassa käyttää lähtökohtaisesti siellä olevaa istuinta kuljetustilan lattialla istumisen sijaan.

Vapautensa menettäneen kuljetusturvallisuus voi poliisitoimintayksikön mukaan kuitenkin joskus edellyttää, että vapautensa menettänyttä kuljetetaan kuljetustilan lattialla. Hän voi esimerkiksi olla niin päihtynyt, ettei hän kykene istumaan kuljetustilan istuimella. Tällöin poliisitehtävä eli vapautensa menettäneen kuljetusturvallisuuden turvaaminen voi poliisitoimintayksikön näkemyksen mukaan edellyttää tieliikennelain säännöksistä ja etenkin 141 §:n 1 momentin käytösäännöstä poikkeamista.

Kuljetuksen aikaiset kuolemat 2020–2024

Poliisitoimintayksikön tietojen mukaan vuosien 2020–2024 aikana kuljetuksen aikaisia kuolemia on tapahtunut yksitoista kertaa jakautuen seuraavasti.

- 2020: 1
- 2021: 4
- 2022: 1
- 2023: 2
- 2024: 3

Poliisihallituksen selvityksessä on kerrottu kuvaukset vuoden 2024 kuolemantapauksista. Kaikissa kolmessa tapauksessa päihtynyt vapautensa menettänyt oli laitettu poliisiajoneuvon takatilaan istuma-asentoon kuljetuksen ajaksi ja vapautensa menettäneen vointia oli tarkkailtu kameran kautta vaihtelevalla intensiteetillä. Kaikissa näissä tapauksissa vapautensa menettänyt oli havaittu poliisivankilalle saavuttaessa elottomaksi ja siellä oli aloitettu elvytystoimet.

Poliisitoimintayksikön johtopäätökset

Poliisitoimintayksikkö toteaa, että sen käsityksen mukaan poliisin säilyttämien henkilöiden kohtelusta annetun lain 14 luvun 1 §:n ja liikennettä koskeva sääntely ovat ristiriidassa keskenään. Yhtäältä vapautensa menettäneiden kuljetuksessa on käytettävä tarkoitukseen soveltuvia, tarpeellisin turvalaittein varustettuja kuljetusvälineitä, mutta toisaalta poliisi voi käyttää sellaisia poliisiajoneuvoja, joiden kuljetustilan istuimissa ei tarvitse olla sen paremmin turvavöitä kuin niiden kiinnityspisteitäkään.

Poliisitoimintayksikkö toteaa, että tieliikennelain 184 §:n 1 momentti mahdollistaa joka tapauksessa sen, että poliisi voi poiketa sekä turvavyön käyttämisestä koskevasta käytösäännöstä että vaatimusten mukaisen istumapaikan käyttöä koskevasta käytösäännöstä, jos poliisitehtävä sitä edellyttää, kunhan kuljetuksessa noudatetaan erityistä varovaisuutta. Poliisitoimintayksikkö onkin sitä mieltä, ettei lainsäädäntö yksiselitteisesti edellytä, että poliisiajoneuvossa pitäisi olla vapautensa menettäneen kuljettamista varten turvavyöllä varustettu istumapaikka ja vaikka edellyttäisikin, sen käytöstä voidaan poiketa, jos poliisitehtävä sitä edellyttää.

Poliisitoimintayksikön mukaan laissa säädetyt vaatimukset ja poliisitoimintaa määrittelevät reunaehdot ovat kokonaisuus, johon poliisi voi toimintansa tueksi aina vedota. Tämä ei kuitenkaan poliisitoimintayksikön mukaan tarkoita, etteikö poliisi voi halutessaan pyrkiä järjestämään toimintaansa niin, että kattavuuden ja turvallisuuden osalta ylittää laissa määritellyn vähimmäistason. Mikään ei poliisitoimintayksikön näkemyksen mukaan esimerkiksi estä poliisia varustamasta poliisiajoneuvojen kuljetustilaa tarpeellisin ja asianmukaisin turvalaittein. Lain vähimmäistason ylittävä toiminta on kuitenkin poliisitoimintayksikön mukaan resurssikysymys, jota ei voida sivuuttaa. Lähtökohta on, että viranomaistoiminta on sillä tavalla resursoitua, että sillä katetaan laissa säädettyjen tehtävien hoitamisesta aiheutuneet menot.

Poliisitoimintayksikön johtopäätöksenä kuolemien osalta on, ettei sen näkemyksen mukaan vuoden 2024 tapaukset ole johtuneet puutteellisesta kuljetusturvallisuudesta. Toisin sanoen kuolema ei ole aiheutunut osaksikaan siitä, ettei kuljetusta suoritettu turvallisesti. Vaikuttaakin poliisitoimintayksikön mukaan siltä, että poliisiajoneuvon kuljetustila on vapautensa menettäneelle turvallinen -toisin sanoen kuljetustilassa on turvallista matkustaa, minkä lisäksi vapautensa menettäneitä kuljetetaan turvallisesti. Poliisitoimintayksikkö kuitenkin kertoo ymmärtävänsä, että yksikin liikenneonnettomuus, jossa poliisiajoneuvoon kohdistuu korkeaenerginen isku, voi olla kuljetustilassa olevalle vapautensa menettäneelle kohtalokkaampaa kuin ohjaamossa oleville poliisimiehille pelkästään siitä syystä, että vain poliisimiehillä on käytössään istumapaikalle asennetut turvalaitteet ja muu ajoneuvon turvatekniikka, kuten turvatyyny.

Kuljetusturvallisuuteen liittyvät poikkeamailmoitukset vuodelta 2024

Poliisihallituksen esikunnan selvityksen mukaan kuljetusturvallisuuteen liittyvistä seikoista ei ole tehty yhtään havaintoilmoitusta vuoden 2024 aikana. Selvityksen mukaan havaintoina on kirjattu törmäämisiä poliisiajoneuvoilla (kolareita, peruutettu tolppia päin, tuntematon ajoneuvo törmännyt poliisiautoon), mutta näistä ei käy ilmi oliko poliisiajoneuvo tapahtumahetkellä kuljetustehtävällä.

Kuljetusturvallisuuteen liittyvät ajoneuvovaurioilmoitukset vuodelta 2024

Poliisihallituksen teknologiayksikön mukaan poliisilla on käytössään ajoneuvovaurioilmoitusjärjestelmä, johon on ohjattu kirjattavaksi kaikki ajoneuvoja koskevat vauriot mutta ei kuljetusturvallisuuteen liittyviä tapahtumia, joita varten poliisilla on erillinen poikkeamailmoitusjärjestelmä.

Puheysteys kuljetustilan ja ohjaamon välillä pakettiautomallisissa poliisiajoneuvoissa

Poliisihallituksen teknologiayksikön selvityksen mukaan kuljetustilan ja ohjaamotilan välillä ei ole teknisesti rakennettua keskusteluyhteyttä, vaan normaalilla verbaalilla viestinnällä on katsottu voitavan kommunikoida ohjaamosta asiakastilaan. Kuljetustilan ja välitilan väliseinään on rakennettu visuaalisen tilantarkastuksen ja kommunikoinnin mahdollistava luukku. Ajoneuvoissa oleva kamerajärjestelmä ei välitä ääntä vaan pelkästään kuvaa.

Turvavöiden käyttöön liittyvän poliisiajoneuvojen kehitystyön tilanne

Teknologiayksikkö listaa selvityksessään turvavyöpilotoinnin keskeyttämisen jälkeen poliisin ajoneuvoihin tehtyjä mm. kuljetusturvallisuuteen liittyviä parannuksia: äänimaailmaa saatu alennettua, kameravalvonnan laatua on parannettu, kuljetustilan rakenteita on tehty turvallisemmiksi, kuljetustilan penkkejä on vahvistettu ja erilaisia henkilöautoihin rakennettuja kuljetustiloja on pilotoitu.

Traficom selvitys 15.11.2014

Traficom viittaa selvityksessään sääntelyn osalta ajoneuvolain 7 §:n 1 momenttiin, puiteasetukseen (EU) 2018/858 sekä sen viittaamiin erityisdirektiiveihin, EU-asetuksiin, EY-asetuksiin ja E-sääntöihin 14, 16 ja 17.

Traficom selvityksen mukaan Poliisihallituksen omistamat ja poliisilaitosten ja -yksiköiden hallinnassa olevat pakettiauton alustalle valmistetut poliisiajoneuvot hyväksytään liikenteeseen käytettäväiksi ajoneuvolain 2 §:n 54 kohdassa tarkoitetussa kansallisessa yksittäishyväksynnässä. Ajoneuvolain 80 §:n 1 momentin mukaan yksittäishyväksyttävän ajoneuvon on vastattava ympäristö- ja liikenneturvallisuusominaisuuksiltaan EU-tyyppihyväksyntää tai kansallista piensarjatyypin hyväksyntää koskevia vaatimuksia. Pykälän 2 momentin mukaan yksittäishyväksyttävä ajoneuvo voidaan kuitenkin vapauttaa EU-tyyppihyväksyntää tai kansallista piensarjatyypin hyväksyntää koskevista vaatimuksista puiteasetuksen 45 artiklan 1 kohdan mukaisesti määrittämällä sille vaihtoehtoiset vaatimukset. Pykälän 3 momentin mukaan Liikenne- ja viestintävirasto antaa tarkemmat määräykset puiteasetuksessa tarkoitetuista vaihtoehtoisista vaatimuksista. Liikenne- ja viestintävirasto on antanut autojen ja niiden perävaunujen teknisiä vaatimuksia koskevan määräyksen, jonka kohdan 3.10 (selostettu edellä) perusteella E-sääntöjen mm. turvavöitä koskevat vaatimukset eivät koske mm. poliisiajoneuvoja.

Edellä esitetyn perusteella Traficom toteaa, että pakettiautomallisten poliisiautojen kuljetustilaan saa asentaa sivusuuntaisia istuimia, eikä näitä istuimia tarvitse varustaa turvavöillä.

3.3 Asian arviointi

Poliisi vastaa vapautensa menettäneen kuljetusturvallisuudesta. Saadun selvityksen mukaan kuljetusturvallisuudesta huolehditaan seuraavilla keinoilla.

- kuljetuskunnon huolellinen arviointi
- asianmukaisen kuljetustavan valitseminen
- turvallisuustarkastus
- kuljetettavan mahdollisimman turvallinen sijoittaminen kuljetustilaan
- turvalaitteiden käyttäminen
- ajotavan sopeuttaminen kuljetustilanteeseen
- kuljetuksen aikainen kuljetettavan tarkkailu
- yhtäjaksoisen kuljetusajan pitäminen kohtuullisena
- kuljetuksen mahdollinen keskeyttäminen

Suurin osa vapautensa menettäneiden kuljetuksista tapahtuu pakettiautomallisella poliisin partioautolla.

Seuraavassa arvioidaan edellä mainittuja keinoja pakettiautomallisen partioauton kuljetustilan näkökulmasta.

Kuljetuskunto

Perustuslain 7 §:n 1 momentin mukaan jokaisella on oikeus elämään sekä henkilökohtaiseen vapauteen, koskemattomuuteen ja turvallisuuteen. Saman lainkohdan 3 momentin mukaan vapautensa menettäneiden oikeudet turvataan lailla.

Putkalain 1 luvun 3 §:n mukaan vapautensa menettäneiden oikeuksia ei saa tämän lain säännösten nojalla rajoittaa enempää kuin vapauteen kohdistuvan toimenpiteen tarkoitus, säilytysvarmuus, säilytystilan järjestyksen säilyminen sekä vapautensa menettäneiden ja muiden henkilöiden turvallisuus välttämättä vaativat.

Perustuslakivaliokunta on putkalakia koskevassa lausunnossaan²³ todennut edellä mainitun lainkohdan osalta, että rajoitustoimenpiteen oikeasuhtaisuuteen vaikuttavana seikkana mainittu turvallisuus on aiheellista muotoilla tarkoittamaan perustuslain 7 §:n 1 momentissa mainittua henkilökohtaista turvallisuutta.

Poliisilain 1 luvun 2 §:n mukaan poliisin on kunnioitettava perusoikeuksia ja ihmisoikeuksia sekä toimivaltuuksia käyttäessään valittava perusteltavissa olevista vaihtoehdoista se, joka parhaiten edistää näiden oikeuksien toteutumista.

²³ PeVL 21/2006 vp - HE 90/2005 vp

Poliisilain 1 luvun 3 §:n mukaan poliisin toimenpiteiden on oltava puolustettavia suhteessa tehtävän tärkeyteen, vaarallisuuteen ja kiireellisyyteen, tavoiteltavaan päämäärään, toimenpiteen kohteena olevan henkilön käyttäytymiseen, ikään, terveyteen ja muihin vastaaviin häneen liittyviin seikkoihin sekä muihin tilanteen kokonaisarviointiin vaikuttaviin seikkoihin. (Suhteellisuusperiaate)

Poliisilain 1 luvun 4 §:n mukaan poliisin toimenpiteillä ei kenenkään oikeuksiin saa puuttua enempää eikä kenellekään saa aiheuttaa suurempaa vahinkoa tai haittaa kuin on välttämätöntä tehtävän suorittamiseksi. (Vähimmän haitan periaate)

Putkalain 5 luvun 1 §:n 1 momentin mukaan vapautensa menettäneellä on oikeus hänen lääketieteellisten tarpeidensa mukaiseen terveyden- ja sairaanhoitoon.

Poliisin säilyttämien henkilöiden kohtelusta annetun Poliisihallituksen ohjeen (2020/2013/5490, putkaohje) valvontaa koskevan kohdan 1.3 mukaan säilytystilassa olevaa vapautensa menettänyttä ei saa jättää valvonnatta. Päihtyneenä säilöön otettua on kohdeltava hänen päihtymysasteensa edellyttämällä tavalla. Jos päihtyneen tiedetään esimerkiksi kaatuneen, eikä hänen toimittamistaan hoitoon ole pidetty perusteltuna, koska hänen reagointinsa on vaikuttanut normaalilta hänen päihtymystilaansa nähden, valvontahenkilöstön on erityisesti tarkkailtava tällaisen henkilön kuntoa ja hengitystä säilössäpidon aikana. Lisäksi erityistä huomiota on kiinnitettävä vapautensa menettäneen poikkeavaan levottomuuteen tai pitkäaikaiseen liikkumattomuuteen. Kaikkia päihtyneitä säilöön otettuja tulee pyrkiä valvomaan erityisen tarkasti kiinniottoperusteesta huolimatta.

Korostan, että edellä mainittuja säilytystilaa koskevia säännöksiä tulee soveltaa vapautensa menettäneisiin jo kuljetuksen aikana.

Poliisihallituksen putkaohjeen liitteen 4 mukaan kiinnioton yhteydessä poliisin on arvioitava, johtuuko henkilön käyttäytyminen päihtymyksestä vai esimerkiksi päihtymystä muistuttavasta sairaudesta. Ennen säilöön laittamista kiinniotettu on tarkastettava mahdollisten vammojen havaitsemiseksi. Jos henkilön tiedetään kaatuneen tai hänet on löydetty maasta makaamasta, mutta hän on reagoinut puhutteluun normaalisti ja kyennyt tuettuna kävelemään, tarkastus on tehtävä erityisen huolellisesti vammojen toteamiseksi ja hoitoon toimittamisen tarpeellisuuden selvittämiseksi. Lisätutkimuksia tarvitsevia vammoja voivat liitteen mukaan olla pään alueen vammat, kuten tuoreet mustelmat ja kuhmut.

Minulla ei ole syytä epäillä, etteikö poliisi pääsääntöisesti pystyisi arvioimaan kiinni otettavan henkilön päihtymyksen tilaa ja kuljetuskuntoa hyvin. Poliisi ei kuitenkaan ole terveydenhuollon ammattihenkilö ja oikeusasiamiehen ratkaisukäytännössäkin²⁴ on todettu, että maallikon ei välttämättä ole helppoa erottaa sitä, onko henkilön oireiden taustalla päihtymyksen ohella tai sijasta muutakin, kuten esimerkiksi kaatuilun aiheuttama aivovamma tai sairauskohtaus. Oikeusasiamies on myös todennut kiinniotetun terveydentilan arvioinnin huolellisuusvelvoitteen olevan korostunut tilanteissa, joissa tiedossa on pitkä kuljetusmatka säilytystilaan.

Poliisivankiloihin tehtyjen tarkastusten yhteydessä tietooni on myös saatettu, että poliisin ja terveydenhuollon välinen työnjako voimakkaasti päihtyneistä ja itsestään huolehtimaan kyvyttömistä huolehtimisen osalta on usein jännitteinen. Viranomaisten välillä on ollut eri näkemys siitä kenen hoidettavaksi niin sanotut rauhalliset päihtyneet kuuluisivat. Jos päihtynyt henkilö ei ole aggressiivinen, poliisilla ei sinänsä olisi intressiä ottaa häntä kiinni, vaan ongelman ollessa enemmän terveydellinen, oikeampi hoitopaikka olisi esimerkiksi selviytymisasema. Toisaalta vaikka henkilö olisi miten huonossa kunnossa, mutta aggressiivinen, niin saadun selvityksen mukaan terveydenhoitohenkilökunta, kuten ensihoito, ei ota häntä hoitoonsa.

Kuten edellä on todettu poliisi ei ole terveydenhuollon asiantuntija olkoonkin, että jo poliisin säilytystiloihin pääseminen sinänsä on monelle itsestään huolehtimaan kykenemättömälle hengen pelastava tapahtumainkulku erityisesti talvisissa olosuhteissa.

Poliisivankilatarkastusten yhteydessä saamani kuvan perusteella selviytymisasemaverkosto ei ainakaan valtakunnan tasolla ole riittävän kattava, jotta sellaiset päihtyneet, jotka eivät varsinaisesti kuuluisi poliisin säilytettäväksi voisivat saada tarvitsemansa hoivan terveydenhuollon piiristä.

Näkemykseni mukaan kuljetuskunnon arvioimisen tulisi kaikissa tilanteissa joka tapauksessa perustua puhtaasti kiinni otetun terveydentilaan ja sen asianmukaiseen arviointiin. Jo aiemmassa oikeusasiamiehen ratkaisukäytännössä²⁵ on pidetty keskeisenä, että poliisipartio tekee asiassa huolellisen arvion (ennen kuljettamista) ja matalalla kynnyksellä kutsuu paikalle tai konsultoi terveydenhuollon ammattilaisia.

²⁴ EOAK/7108/2024

²⁵ EOAK/4103/2016

Kuljetustapa

Kuljetustavalla viitataan tässä yhteydessä siihen, minkälaisen ajoneuvon yksittäisen kiinniotetun kuljettaminen vaatii turvallisuuden näkökulmasta. Pääosa vapautensa menettäneiden kuljetuksista voidaan epäilemättä hoitaa turvallisesti pakettiautomallisella partioautolla, olkoon takatila sitten koko auton levyinen tai ns. kapeaa mallia.

Suurin kysymysmerkki kuljetustavan osalta liittyy sellaisten henkilöiden kuljettamiseen, jotka tarvitsevat pyörätuolia liikkumiseensa. Poliisilaitosten selvityksissä oli esitetty seuraavia kuljetustapoja pyörätuolia käyttäville vapautensa menettäneille:

- invataksi,
- henkilöautomallinen poliisiajoneuvo,
- henkilö sijoitetaan ilman pyörätuolia partioauton välitilaan turvavyölliseen istuimeen ja pyörätuoli sijoitetaan kuljetustilaan,
- henkilö sijoitetaan kuljetustilaan toivomallaan tavalla ja pyörätuoli kuljetetaan välitilassa tai toisella autolla,
- henkilö sijoitetaan pyörätuolissaan istuen kuljetustilaan.

Totean säännöstenkin perusteella olevan selvää, ettei pyörätuolissa istuvaa henkilöä voida kuljettaa pakettiautomallisen partioauton kuljetustilassa pyörätuolinsa kanssa (pyörätuolissa istuen), ensinnäkin koska pyörätuolin ja matkustajan tulee olla luotettavasti kiinnitettävissä ajoneuvoon, eikä tämä selvitysten mukaan ole mahdollista pakettiautomallisen partioauton kuljetustilassa. Lisäksi kuljetustila on muutoinkin liian ahdas.

Pyörätuolia liikkumiseen tarvitsevien asiakkaidenkin kunto ja kyky hallita itseään esimerkiksi lattialla istuessa vaihtelee tapauskohtaisesti. Myöskin pyörätuolit voivat olla erilaisia ja esimerkiksi sähköpyörätuolia ei saadun selvityksen mukaan pysty kuljettamaan partioauton kyydissä lainkaan.

Totean, että kysymys on viimekädessä esteettömyydestä.

Oikeusasiamies Jääskeläinen on poliisivankiloiden esteettömyyttä koskevassa ratkaisussaan ([EOAK/6945/2024](#)) nähnyt esteettömyyteen liittyvän koulutuksen ja ohjeistuksen merkityksen suurena, sillä toimintaperiaatteet erityistarpeita omaavien asiakkaiden kohdalla on syytä olla tiedossa jo kiinniottotilanteessa. Oikeusasiamies katsoi, että poliisihallinnon yleisen ohjeistuksen lisäksi tulisi olla myös poliisilaitoskohtaista ohjeistusta muun muassa siitä, mihin säilytystilaan vammaiset ja liikkumisesteiset asiakkaat voidaan sijoittaa ja miten kuljetus toteutetaan, jos se ei normaalilla poliisiajoneuvolla ole mahdollista.

Tiedossani ei ole, että tällaista ohjeistusta olisi edelleenkaan olemassa. Tietooni ei ole myöskään saatettu asiassa mahdollisesti annetun koulutuksen tilannetta.

Toinen kuljetustapaan liittyvä kysymys on se, onko kuljetettava sellaisessa kunnossa, että hän pystyy turvallisesti matkustamaan istuma-asennossa penkillä tai kuljetustilan lattialla. Tämä tarkoittaa käytännössä sitä, että onko henkilö mahdollista sijoittaa partioauton kuljetustilaan kuljetuskuntonsa edellyttämällä tavalla turvallisesti, siten että esimerkiksi hengitystiet pysyvät auki.

Poliisihallinnon ohjeistuksesta ja poliisilaitosten selvityksistä käy ilmi kuljetukseen liittyvä käytäntö, jonka mukaan voimakkaasti päihtynyt henkilö asetetaan kuljetuksen ajaksi päihtymysasteen edellyttämään asentoon, esimerkiksi kylkiasentoon, hengityksen varmistamiseksi. Tämä käytäntö on herättänyt kysymyksiä jo aiemmassa oikeusasiamiehen ratkaisukäytännössä ²⁶, jossa oli todettu, että ns. maijamallisissa poliisiautoissa takakuljetustila on niin pieni, että kylkiasento on mahdoton. Sama seikka todettiin myös Oulun poliisilaitokselle suoritetun tarkastuksen yhteydessä. Ylipäättään itseään hallitsemattoman päihtyneen pysyminen kuljetustilassa normaalisti istumassa tai muutoinkaan hengityksen kannalta hyvässä asennossa on näkemykseni mukaan kyseenalaista. Tämä on todettu myös aikaisemmassa oikeusasiamiehen ratkaisussa.

Huomioni kiinnittyy myös vuoden 2024 kuljetuksen aikana tapahtuneisiin kuolemiin, joista kaikissa päihtynyttä vapautensa menettänyttä oli kuljetettu istuma-asennossa kuljetustilan lattialla, olkoonkin ettei kuljetusasennon vaikutuksesta menehtymiseen ole tietoa.

Poliisilain 2 luvun 2 §:n 1 momentin mukaan poliisimiehellä on oikeus ottaa kiinni henkilö hänen suojaamiseksi henkeä, ruumiillista koskemattomuutta, turvallisuutta tai terveyttä välittömästi uhkaavalta vakavalta vaaralta, jos henkilö ei kykene pitämään huolta itsestään eikä vaaraa voida muuten poistaa tai henkilöstä huolehtia muilla keinoin. Saman lainkohdan 3 momentin mukaan päihtyneenä kiinni otetun säilössä pitämisestä säädetään päihtyneiden käsittelystä annetussa laissa.

Päihtyneiden käsittelystä annetun lain 1 §:n 1 momentin mukaan henkilöä, joka on päihtymyksen vuoksi otettu kiinni poliisilain 2 luvun 2 §:n 1 momentissa mainitussa tarkoituksessa, on käsiteltävä ja hoidettava niin kuin tässä laissa säädetään.

Päihtyneiden käsittelystä annetun lain 2 §:n 1 momentin mukaan edellä 1 §:n 1 momentissa tarkoitettu henkilö, joka ei käyttäytymisellään aiheuta vaaraa muiden henkilöiden turvallisuudelle, on poliisin toimitettava päihtyneiden selviämisasemalle tai muuhun hoitopaikkaan, jollei päihtyneestä voida huolehtia muulla tavoin. Saman lainkohdan 2 momentin mukaan väkivaltaisesti käyttäytyvä tai väkivaltaiseksi tiedetty päihtynyt sekä päihtynyt, jota ei muusta syystä voida toimittaa 1 momentissa tarkoitettulle selviämisasemalle tai hoitopaikkaan, on otettava poliisin säilytystilaan.

²⁶ EOAK/4103/2016

Edelleen saman lainkohdan 3 momentin mukaan, jos päihtyneen terveydentila antaa siihen aihetta, hänet on viipymättä toimitettava sairaalahoitoon tai ryhdyttävä muuhun hänen tilansa vaatimaan toimenpiteeseen.

Edellä mainittujen lainkohtien perusteella päihtyneen toimittaminen poliisin säilytystiloihin on viime sijainen keino ainakin tilanteissa, joissa henkilön kiinniottamiselle ei ole muuta perustetta kuin päihtymyksen aiheuttama kykenemättömyys pitää huolta itsestään. Poliisilain nojalla poliisilla on oikeus ottaa tällainen henkilö kiinni ja päihtyneiden käsittelystä annetun lain perusteella poliisilla on rauhallisen päihtyneen osalta velvollisuus toimittaa hänet selviämisasemalle tai muuhun hoitopaikkaan. Poliisilla on siis velvollisuus kuljettaa päihtyneitä. Edellä todetusti kuljetuspäätöstä tehtäessä on kuljetuskuntoa arvioitava asianmukaisesti myös siitä näkökulmasta, onko poliisin partioauton takatila soveltuva esimerkiksi voimakkaasti päihtyneen vapautensa menettäneen kuljettamiseen.

Kuljetettavan sijoittaminen kuljetustilassa

Asiassa saadun selvityksen mukaan kuljetettava voidaan sijoittaa partioauton kuljetustilaan istumaan penkille tai lattialle.

Tieliikennelain vahva pääsääntö on se, että ajoneuvon kuljettajan ja matkustajien tulee käyttää istuma- tai seisomapaikkoja (141 §). Tieliikennelaissa on kuitenkin mahdollistettu poikkeus tästä ajoneuvon käyttöä koskevasta säännöstä, jonka mukaan hälytysajoneuvon kuljettajana tai matkustajana tai poliisitehtävässä tienkäyttäjä saa olla noudattamatta istuinpaikan käyttövaatimusta, jos noudatetaan erityistä varovaisuutta ja jos tehtävä sitä edellyttää (184 §).

Lain esitöiden²⁷ mukaan tieliikenteen säännöksistä poikkeaminen on vaativa tehtävä. Esitöissä kiinnitetään huomiota muun ohella nopeuden kasvamisen vaikutuksesta havaintojen tekemiseen kuljettajan ja muun tienkäyttäjän näkökulmasta. Säännöistä poikkeavan kuljettajan on varmistettava, että muut tienkäyttäjät havaitsevat hänet ja hänen taitojensa ja kykyjensä on oltava tehtävän edellyttämällä tasolla kaikissa liikennetilanteissa. Poikkeuspykälä antaa esitöiden mukaan kuitenkin lähtökohtaisesti mahdollisuuden poiketa kaikista siinä mainituista säännöistä: liikennesäännöt, liikenteen ohjauslaitteen osoittamat määräykset, rajoitukset tai kiellot sekä ajoneuvon käyttöä koskevat säännöt. Esitöiden mukaan lainkohdassa mainitulla tehtävällä puolestaan tarkoitettaisiin lainsäädännössä määriteltyjä asianomaisen viranomaisen tehtäviä.

²⁷ HE 180/2017 vp., s. 279

Esitöiden mukaan poikkeussäännökset eivät ole itsetarkoitus, vaan käsillä olevan tehtävän tulee edellyttää säännöstä poikkeamista. Tällöin tulee arvioida sitä, millaista perusoikeutta (oikeushyvä) käsillä olevalla tehtävällä suojataan. Säännöksistä poikkeaminen tulee suhteuttaa suojattavaa oikeushyvää vasten niin, että tehtävällä ei vaaranneta muiden tienkäyttäjien turvallisuutta tarpeettomasti.

Lainvalmisteluaineistoon kuuluvassa Liikenne- ja viestintävaliokunnan mietinnössä²⁸ on poikkeuspykälää koskien kiinnitetty huomiota pykälän eräille viranomaisille mahdollistamaan poikkeamiseen liikennesäännöistä ja mm. ajoneuvojen käyttöä koskevista säännöistä. Valiokunta on todennut, että poikkeamismahdollisuus koskee esim. pysäköintiä ja ajoneuvokohtaisia enimmäisnopeuksia.

Lain esitöiden perusteella on näkemykseni mukaan selvää, ettei poikkeuspykälää säädettäessä ole ajateltu poliisin kuljetettavana olevan vapautensa menettäneen turvallisuutta tai oikeuksia, vaan huomiota on ainoastaan kiinnitetty muihin tienkäyttäjiin ja heidän turvallisuuteensa.

Vaikka sääntelyn mukaan myös istuimenkäyttövelvollisuudesta voidaan poliisitehtävällä poiketa, niin suhtaudun kuitenkin pidättyvästi siihen, että tästä velvollisuudesta poikkeamista tehtäisiin muutoin kuin erittäin poikkeuksellisesti. Totean, että lattialla kuljettaminen ei voi olla päihtyneidenkään kohdalla pääsääntö. Jos henkilö ei pysty matkustamaan istuimessa, tulisi poliisin tarkasti harkita onko hänen kuljetuskuntonsa sellainen, että poliisin tulisi häntä ylipäättään lähteä kuljettamaan.

Kuljetusta harkittaessa tulisi tilanteen kokonaisarviointissa ottaa huomioon poliisin tehtävän perusteena oleva perus- ja ihmisoikeuksien suojeluintressi suhteessa sivullisten vastaavien oikeuksien suojeluintresseihin eli osallisten oikeus elämään, koskemattomuuteen ja turvallisuuteen. Jos suojeluintressi on korkea, kynnys poiketa tieliikennelainkin säännöksistä on luonnollisesti matalampi.

Jos lattialla kuljettamiseen kuitenkin kokonaisharkinnan perusteella ryhdytään, tulisi kuljetettavan tarkkailun joka tapauksessa olla tehostettua ja kuljetusmatkojen maltillisia.

Tarpeellisten turvalaitteiden käyttäminen

Putkalaki edellyttää, että vapautensa menettäneen kuljetuksessa on käytettävä tarkoitukseen sopivia, tarpeellisin turvalaittein varustettuja kuljetusvälineitä. Pykälä on kirjoitettu ehdottomaan muotoon, mutta siitä tai lain esitöistä ei käy ilmi mitä tarpeellisella tarkoitetaan turvalaitteiden yhteydessä.

²⁸ LiVM 16/2018 vp – HE 180/2017 vp

Liikenneturvallisuuden näkökulmasta voidaan kuitenkin kiistatta todeta, että turvavyö on auton turvalaitteista tärkein. Liikenneturvan²⁹ mukaan enintään 7 km/h nopeudella tapahtuvassa kolarissa aikuinen saattaa kyetä käsillään estämään iskeytymisen rattiin, kojetauluun tai selkänojaan. 50 km/h nopeudella törmäyspaino on 40-kertainen ja 100 km/h nopeudella törmäyspaino on jo 150-kertainen. Käsillä ei kyetä estämään iskeytymistä tai autosta ulos sinkoutumista. Näin ollen turvavyötön matkustaja altistuu jo taajamanopeudessa tapahtuvassa törmäyksessä melkoisille voimille, vaikka hän olisikin täysissä ruumiin voimissa, saati jos hän on voimakkaasti päihtynyt tai liikkumisesteinen. Kuljetustilassa matkustavan näkökulmasta tilannetta hankaloittaa sekin, ettei kuljetustilasta ole mahdollista nähdä ulos ja varautua äkillisiin tilanteisiin.

Voimassa olevan EU-sääntelyn nojalla poliisin ajoneuvot on vapautettu etummaisen istuinrivin takana olevien istumapaikkojen osalta turvavöitä koskevista vaatimuksista. Tämä perustuu mm. puiteasetuksen 45 artiklan 1 kohtaan, joka antaa jäsenvaltioille mahdollisuuden kansallisessa yksittäishyväksynnässä tehdä lisäpoikkeuksia asetuksen vaatimuksista tai asetuksen liitteessä II luetelluissa säädöksissä vahvistetuista vaatimuksista edellyttäen, että kyseiset jäsenvaltiot ovat vahvistaneet asiaankuuluvat vaihtoehtoiset vaatimukset. Ajoneuvolain 80 §:n 3 momentin nojalla Liikenne ja viestintävirasto on antanut mainitut vaihtoehtoisen vaatimukset asiaa koskevassa määräyksessään, jonka perusteella nuo vaihtoehtoiset vaatimukset tarkoittavat poliisin ajoneuvojen kohdalla vapautusta mm. turvavöitä koskevista vaatimuksista.

Voidaan siis todeta, että putkalain asettamat edellytykset tarpeellisista turvalaitteista ja poliisin ajoneuvojen turvalaitteita koskeva sääntely, joka vapauttaa poliisin kuljetustilan turvavöitä koskevista vaatimuksista, ovat tavoitteiltaan ristiriitaiset. Lähtökohta on se, että EU-sääntely asettaa kansalliselle lainsäädännölle ns. minimitason, josta kansallisesti voidaan säätää yksilön oikeudet paremmin turvaavia säännöksiä. Mielestäni se, että EU-sääntelyllä poliisin ajoneuvot on vapautettu turvavöitä koskevista vaatimuksista kuljetustilan osalta ei voi tarkoittaa sitä, ettei turvalaitteita ole lainkaan, erityisesti kun otetaan huomioon puiteasetuksessa edellytetyt vaihtoehtoiset vaatimukset sekä putkalain edellytys tarpeellisin turvalaittein varustetuista kuljetusvälineistä vapautensa menettäneiden kuljetuksissa.

Poliisi vastaa kuljetettavien turvallisuudesta kuljetuksen aikana. Oikeusasiamiehen ratkaisukäytännössä³⁰ on todettu tämän edellyttävän kuljetustilan varustamista siten, ettei kuljetettavan terveydentila vaarannu puutteellisten turvavarusteiden vuoksi.

²⁹ [Turvavyö tulee kiinnittää aina. Myös linja-autossa. - Liikenneturva](#)

³⁰ Apulaisoikeusasiamiehen ratkaisu Dnro 2529/2/15

Turvavöitä partioauton takatilassa on pilotoitu 2019. Poliisihallituksen selvityksen mukaan pilotti päätettiin kuitenkin lopettaa, koska uudenlaisen kuljetustilan käytöstä kirjattiin huomattavasti enemmän poikkeamailmoituksia verrattuna normaaliin. Poliisihallituksen mukaan kokeiltu turvaratkaisu johti sekä vapautensa menettäneen että poliisin turvallisuuden vaarantumiseen. Poliisihallituksen selvityksestä ei kuitenkaan käy ilmi millä tavalla turvallisuus olisi vaarantunut.

Käytössäni olleiden turvavyöpilottiin liittyneiden turvallisuuspoikkeamailmoitusten perusteella en voi olla vakuuttunut Poliisihallituksen sen pohjalta tekemästä arviosta ainakaan turvavöiden aiheuttamien vaaratilanteiden osalta. Yhdessäkään pilottiin liittyvässä poikkeamailmoituksessa ei raportoitu turvavyön aiheuttamasta vaaratilanteesta. Poikkeamailmoitukset koskivat ainoastaan sitä, että turvavyötä ei ollut saatu laitettua kiinni asiakkaalle tai että asiakas oli irrottanut turvavyön matkan aikana. Suurimmat ongelmat poikkeamailmoitusten mukaan liittyivät kuljetustilan pienempään kokoon ja siihen, että istuin oli sijoitettu uudella tavalla kuljetustilan takaseinälle.

Kuten aiemmassa apulaisoikeusasiamiehenkin ratkaisussa on todettu, pidän sinänsä mahdollisena sitä, että turvavöiden käyttö joissain tilanteissa voi olla mahdotonta ja jopa vaarantaa kuljetuksen. Tällaiset seikat tulee toki ottaa huomioon turvavyöratkaisua suunniteltaessa. Turvavöiden käyttö on kuitenkin todettu muualla maailmassa mahdolliseksi myös poliisin suorittamissa vapautensa menettäneiden kuljetuksissa ja onpa jopa katsottu kuljettaminen ilman turvavyötä ihmisoikeusloukkaukseksi.

Joka tapauksessa on selvää, että turvavyötön istuin on turvallisuusriski kuljetettavalle, samoin kuin lattialla kuljettaminenkin. Onnettomuus, äkillinen jarruttaminen taikka ohjausliike altistaa kuljetettavan vaaroille ja vahingolle jo taajamanopeuksissa. Riski liikenneonnettomuudelle on aina olemassa. Vaikka poliisi onkin ajoneuvosääntelyn perusteella vapautettu turvavyövaatimuksista partioauton kuljetustilassa, se on näkemykseni mukaan ristiriidassa putkalain ehdottoman turvalaitteita koskevan vaatimuksen kanssa.

Asiaan liittyy Poliisihallitukselta saadun selvityksen perusteella epäselvyyttä myös poliisin partioautojen (M1 luokan ajoneuvojen) kuljetustilan sivusuuntaisten istuinten osalta. Traficomin selvityksen mukaan ne ovat sallittu, kun taas Poliisihallituksen näkemyksen mukaan asia ei ole selvä. Joka tapauksessa Poliisihallitus on todennut sivusuuntaiset istuimet törmäystilanteessa matkustajalle vaaralliseksi.

Poliisihallitukselta saadun selvityksen mukaan asiassa turvavyöpilotin jälkeen tehdyt turvallisuuden parantamiseksi tehdyt toimet eivät ole liittyneet siihen, että vapautensa menettäneen sinkoutumista auton rakenteita vasten esimerkiksi törmäystilanteessa olisi pyritty jollain keinoin ennakolta estämään. Turvavyöpilotista saamani selvityksen perusteella katson, että olisi perusteltua analysoida pilotin tuloksia tarkemmin nimenomaan turvavöiden aiheuttaman turvallisuusriskin näkökulmasta ja sen perusteella harkita, voisiko jonkinlainen turvavyöratkaisu olla mahdollinen. Tällaisia ratkaisuja kuitenkin saadun selvityksen mukaan on käytössä muualla maailmassa.

Lisäksi totean lainsäädännön näkökulmasta olevan epäselvää, voidaanko vapautensa menettäneiden kuljetuksessa käytettävää ajoneuvoa pitää lainmukaisena, jos siinä ei ole vapautensa menettäneen käyttöön tarkoitettuja turvalaitteita lainkaan, vaikka tämä sinänsä ajoneuvolainsäädännön perusteella onkin mahdollista.

Kuljetuksen aikainen valvonta

Putkalain 9 luvun 1 §:n 1 momentin mukaan vapautensa menettäneitä ja säilytystilaa on valvottava siten kuin vapautteen kohdistuvan toimenpiteen tarkoitus, säilytystilan järjestys, säilytystilassa pitämisen varmuus, karkaamisen tai säilytystilasta luvatta poistumisen estäminen, vapautensa menettäneiden ja muiden henkilöiden turvallisuus ja rikoksen estäminen edellyttävät.

Putkalain 14 luvun 4 §:n 1 momentin mukaan vapautensa menettäneen kohtelussa kuljetuksen aikana noudatetaan soveltuvin osin, mitä tässä laissa säädetään. Vapautensa menettäneen oikeutta ulkoiluun, omaisuuden hallussapitoon ja käyttöön sekä oikeutta tapaamisiin ja puhelimen käyttöön saadaan kuljetuksen aikana rajoittaa, jos niiden toteuttaminen kuljetuksen kestäessä on erityisen vaikeaa järjestää.

Oikeusasiamies on aiemmassa ratkaisukäytännössään pitänyt kuljetuksen aikaisten kuolemien määrää yllättävän suurena. Määrä ei saadun selvityksen mukaan ole viime vuosina vähentynyt.

Putkakuolemia koskevassa ratkaisussaan³¹ oikeusasiamies Jääskeläinen katsoi keskeistä olevan, että poliisipartio tekee asiassa huolellisen arvion (ennen kuljettamista) ja matalalla kynnyksellä kutsuu paikalle tai konsultoi terveydenhuollon ammattilaisia. Samoin hänen näkemyksensä mukaan oli tärkeää, että kiinniotettua tarkkaillaan riittävän tehokkaasti kuljetuksen aikana (kameravalvonta/henkilökohtainen tarkkailu), mikä korostuu kuljetusmatkan pidentyessä.

³¹ EOAK/4103/2016

Saadun selvityksen perusteella vapautensa menettänyttä valvotaan kuljetuksen aikana pääasiassa kameran välityksellä. Valvontaa voidaan tehdä myös partioauton välitilassa olevan ikkunan/luukun kautta tai kuljetustilassa vapautensa menettäneen kanssa matkustaen. Käsitykseni mukaan kuljetustilaan vapautensa menettäneen kanssa meneminen on jo työturvallisuusseikoista johtuen varsin harvinaista. Partioauton välitilasta tarkkaileminenkaan ei saadun selvityksen ja Oulun poliisilaitoksella suoritettujen tarkastuksien perusteella vaikutta kovin yleiseltä menettelyltä ja ainakin joissain partioautomalleissa se vaikutti myös olevan hankalaa ja epäkäytännöllistä, koska luukun/ikkunan edessä ei joko ollut istuinta lainkaan tai kiinteän istuimen selkänoja peitti ikkunan ollessaan yläasennossa.

Saadun selvityksen mukaan kameraa ei pidetä päällä aina, vaan sen käyttö on harkinnanvaraista. Kaikissa partioautoissa ei tarkastuksella saadun tiedon mukaan myöskään ole kahta näyttöä, siten että samaan aikaan voitaisiin katsoa esimerkiksi karttaa tai poliisin järjestelmiä ja kamerakuvaa kuljetustilasta. Kameran kuvaa voidaan myös tallentaa, mitä ominaisuutta käytetään, jos asiakas esimerkiksi riehuu kuljetustilassa. Saadun selvityksen perusteella jäi edelleen epäselväksi, onko partioauton valvontakameran kautta mahdollista kuulla myös ääntä kuljetustilasta. Tarkastuksella saadun selvityksen ja Poliisihallituksen poliisitoimintayksikön selvityksen mukaan kuvaa ja ääntä voidaan tallentaa, mutta Poliisihallituksen teknologiayksikön mukaan ohjaamon ja kuljetustilan välissä ei ole teknistä ääniyhteyttä, eikä kamera välitä ääntä vaan pelkästään kuvaa. Teknologiayksikön mukaan normaali verbaalinen kommunikointi on katsottu riittäväksi ohjaamon ja kuljetustilan välillä.

Pidän huolestuttavana sitä, että Poliisihallituksen yksiköiden välillä ei ole selvää yhteistä näkemystä siitä, onko partioauton kuljetustilan ja ohjaamon välillä teknistä ääniyhteyttä vai ei.

Totean kuljetustilan ja ohjaamon välisistä yhteydenottokeinoista seuraavaa.

Putkalain 3 luvun 3 §:n 2 momentin mukaan säilytystilan suljetuissa tiloissa, joissa säilytetään vapautensa menettäneitä, tulee olla hälytyslaite, jolla voidaan välittömästi saada yhteys henkilökuntaan.

Vaikka kiinniotettujen kuljetukseen tarkoitettu poliisiauto ei ole putkalain 3 luvussa tarkoitettu säilytystila, ei vapautensa menettäneen tarpeella saada tarvittaessa yhteys ”henkilökuntaan” ole käsitykseni mukaan eroa oli kysymys sitten kiinteästä säilytystilasta tai kuljetuksen aikaisesta tilasta.

Putkalain 14 luvun 4 §:n 3 momentin mukaan vapautensa menettäneellä tulee olla mahdollisuus ilman aiheetonta viivytystä saada yhteys kuljetusta valvovaan viranomaiseen.

Putkalakia koskevan hallituksen esityksen³² mukaan 3 momentti ”koskisi lähinnä tilannetta, jossa vapautensa menettäneiden kuljetuksessa käytettäisiin junanvaunua tai vastaavaa kuljetusvälinettä. Vaunun tai junanvaunun hytin tulisi olla varustettu vartijakutsujärjestelmällä, jonka avulla vapautensa menettänyt saa yhteyden kuljetusta valvovaan viranomaiseen. Yleensä valvovan viranomaisen edustaja, johon yhteydenotto suoritettaisiin, olisi poliisimies, vartija tai vankeinhoitolaitoksen virkamies. Poliisin kuljettamien vapautensa menettäneiden osalta junakuljetus tulisi kysymykseen lähinnä silloin, jos vapautensa menettäneiden kuljetus järjestettäisiin yhteistyössä vankeinhoitoviranomaisten kanssa.”

Putkalain 14 luvun 4 §:n 3 momentin sääntely ei siten sinällään tarkoita yhteyttä esimerkiksi pakettiautorunkoisen poliisin partioauton poliisipartion jäseniä, mutta mielestäni se osoittaa lainsäätäjän tarkoitusta kuljetettavan mahdollisuudesta saada välitön yhteys kuljetuksesta vastaavaan virkamieheen, mikä ei tarkastushavaintojen ja saatujen selvitysten perusteella ainakaan kaikissa tapauksissa toteudu.

Kun poliisi joka tapauksessa vastaa vapautensa menettäneiden turvallisuudesta, pidän edellä olevia oikeusohjeita tulkinta-apuna käyttäen selvänä, että kuljetettavalla tulee olla mahdollisuus saada välitön yhteys kuljetusta hoitavaan poliisin henkilökuntaan kuljetuksen aikana.

Tarkastuksen yhteydessä suoritettulla koeajolla tehtiin havaintoja normaalista verbaalisesta kommunikoinnista välitilasta ohjaamoon ja välitilasta kuljetustilaan. Havaintona oli se, että jo välitilan ja viereisen tilan (ohjaamo tai kuljetustila) välisessä kommunikoinnissa oli ajon aikana haasteita ajomelusta johtuen. Tilanne on luonnollisesti vielä vaikeampi, jos täytyisi kommunikoida pidemmän matkan päähän kuljetustilasta ohjaamoon. Lisäksi tulee huomioida se, että vahvasti päihtynyt henkilö ei välttämättä pysty kommunikoimaan lainkaan. En voi olla vakuuttunut siitä, että käytössä olevilla keinoilla vapautensa menettäneellä olisi kaikissa tilanteissa putkalain edellyttämällä tavalla mahdollisuus ilman aiheetonta viivytystä saada yhteys kuljetusta valvovaan viranomaiseen toisin sanoen auton ohjaamoon.

Huomioni kiinnittyy myös vuodelta 2024 saatujen kuljetuksen aikaisten kuolemantapausten selostuksiin, joista käy ilmi, että tarkkailua oli kaikissa tapauksissa tehty ainoastaan kameran välityksellä ohjaamosta käsin.

³² HE 90/2005 vp

Saadun selvityksen ja tarkastuksella tehtyjen havaintojen perusteella vaikuttaa siltä, että voimakkaasti päihtyneen tai muutoin heikossa kunnossa olevan vapautensa menettäneen tarkkailussa riittävää ei ole hänen tarkkailemisensa kameran välityksellä ohjaamosta käsin. Vapautensa menettäneen hengitystä ja esimerkiksi sitä oksentaako hän tai onko hän muutoin huonossa asennossa, tulisi pystyä tarkkailemaan vapautensa menettäneen kunnan edellyttämällä intensiteetillä koko matkan ajan. Näin ollen tarkkailuun ajoneuvon väliatilasta taikka kuljetustilasta tulisi ryhtyä matalalla kynnyksellä.

Mielestäni on kysymyksenalaista, onko poliisimiesten käytännössä mahdollista tarkkailla vapautensa menettäneen turvallisuutta kuljetuksen aikana käytössään olevilla välineillä riittävän intensiivisesti ja putkalain 9 luvun 1 §:n 1 momentin edellyttämällä tavalla. Epäselväksi jää myös se, miten helposti vapautensa menettänyt voi saada yhteyden partioauton ohjaamoon erityisesti, jos kysymys on voimakkaasti päihtyneestä henkilöstä.

3.4 Yhteenveto

Totean, että minulla ei sinänsä ole syytä epäillä, etteikö poliisin suorittamat vapautensa menettäneiden kuljetukset olisi lähtökohtaisesti turvallisia. On nähdäkseni selvää, että poliisin kiinniotto ja vapautensa menettäneiden kuljettaminen poliisin säilytystiloihin turvaa vuosittain lukemattomien itsestään huolehtimaan kyvyttömien ja muiden vapautensa menettäneiden perustuslaillista oikeutta elämään, koskemattomuuteen ja turvallisuuteen.

Kuitenkin lähes poikkeuksetta joka vuosi vapautensa menettäneitä kuolee heidän ollessaan poliisin kuljetettavana. Saadun selvityksen perusteella ei ole mahdollista arvioida sitä, olisiko esimerkiksi tarpeellisilla turvavarusteilla tai intensiivisemmällä tarkkailulla ollut vaikutusta yksittäiseen kuolemantapaukseen. Poliisin ajoneuvot eivät kuitenkaan säästy myöskään korkeaenergisiltä liikenneonnettomuuksilta. Pääosa näistä vakavammista liikenneonnettomuuksista tapahtuu oletettavasti ja ymmärrettävästikin hälytysajossa, mutta onnettomuuksia tapahtuu myös muussa ajossa. Menehtymistä lievempiä kuljetuksen aikana tapahtuneita mahdollisia vammautumisia ei poliisin tilastoista vaikuta olevan mahdollista selvittää. Vahvassa päihtymystilassa oleva kuljetettava ei välttämättä myöskään pysty kuljetuksen aikana tapahtuneesta kolhiintumisestaan kertomaan.

Poliisin suorittamiin vapautensa menettäneiden kuljetuksiin liittyy monenlaisia riskejä. Riskit voivat kohdistua niin vapautensa menettäneen kuin poliisinkin terveyteen ja turvallisuuteen taikka kuljetuskalustoon. Poliisi vastaa vapautensa menettäneen turvallisuudesta ja viime kädessä hänen oikeudestaan elämään. Lähtökohtaisesti yksikin viranomaisen valvontavastuun aikana tapahtunut kuolema on liikaa, ainakin jos jollain viranomaisen vaikutusmahdollisuuksien piirissä olevalla keinolla kuolema olisi voitu ennaltaehkäistä. Ymmärrettävästi poliisikaan ei aina pysty vapautensa menettäneen kuolemaa estämään. Kysymys onkin riskien hallinnasta.

Olen edellä arvioinut poliisin kuljetusturvallisuutta käytettyjen keinojen valossa ja todennut tiivistetysti seuraavaa:

- **Kuljetuskunto:** Vapautensa menettäneen kuljetuskunnon arvioinnin tulee perustua puhtaasti vapautensa menettäneen terveydentilaan. Poliisin ei tulisi kuljettaa liian riskialttiita asiakkaita. Poliisilla tulee olla aito mahdollisuus tehdä yhteistyötä terveydenhoitoviranomaisten kanssa. Lisäksi selviämisasemaverkoston tulisi olla kattavampi, jotta niin sanottuja rauhallisia päihtyneitä ei tarvitsisi kuljettaa poliisin säilytystiloihin.
- **Kuljetustapa:** Pyörätuolia liikkumiseensa tarvitsevan vapautensa menettäneen kuljettaminen partioautossa ei ole mahdollista pyörätuolissa istuen. Kysymys on viime kädessä esteettömyydestä. Erityistarpeita omaavien asiakkaiden kuljetuksen toimintaperiaatteet tulisi olla tiedossa jo kiinniottotilanteessa, esimerkiksi mihin säilytystilaan hänet voidaan kuljettaa ja miten. Poliisihallinnolta on edellytetty asiaan liittyvää koulutusta ja ohjeistusta. Lisäksi liikkumisesteisten henkilöiden sekä voimakkaasti päihtyneiden henkilöiden kunto ja kyky hallita itseään istuma-asennossa vaihtelee. Etenkin voimakkaasti päihtyneiden osalta tulee huomioida se, ettei hän tippuessaan tai kaatuessaan kuljetuksen aikana kolhi itseään ja että asento on myös hengityksen kannalta hyvä.
- **Sijoittaminen kuljetustilassa:** Lähtökohtaisesti vapautensa menettänyt tulee sijoittaa kuljetustilan penkille kuljetuksen ajaksi. Tieliikennelain istuimenkäyttövelvollisuudesta tulisi poiketa vain erittäin poikkeuksellisesti. Lattialla kuljettaminen ei päihtyneidenkään kohdalla voi olla pääsääntö. Jos henkilö ei pysty matkustamaan istuimella, tulisi tarkasti harkita onko hänen kuljetuskuntonsa sellainen, että poliisi voi häntä lähteä kuljettamaan. Jos kuljettamiseen lattialla ryhdytään, tulisi tarkkailun kuljetuksen aikana olla tehostettua ja kuljetusmatkojen maltillisia.

- **Tarpeellisten turvalaitteiden käyttäminen:** Putkalaki edellyttää tarpeellisin turvalaittein varustettuja kuljetusvälineitä. Poliisin ajoneuvot on kuitenkin vapautettu etummaisen istuinrivin takana olevien istumapaikkojen osalta turvavöitä koskevista vaatimuksista. Lainsäädäntö on siis tavoitteiltaan ristiriitainen vapautensa menettäneiden kuljetusten osalta. Oikeusasiamiehen ratkaisukäytännössä on todettu kuljetettavien turvallisuuden edellyttävän kuljetustilan varustamista siten, ettei kuljetettavan terveydentila vaarannu. Poliisihallinnon olisi perusteltua harkita olisiko jonkinlainen turvalaiteratkaisu mahdollinen partioautojen kuljetustilassa. Lainsäädännössä vaikuttaa olevan epäselvyyttä myös sen osalta voidaanko kuljetustilassa käyttää sivusuuntaisia istuimia.
- **Kuljetuksenaikainen valvonta:** Putkalain vapautensa menettäneen valvontaa koskevat säännökset koskevat myös kuljetuksen aikaista valvontaa. Kuljetuksenaikainen tarkkailu tapahtuu pääasiassa kameran välityksellä. Epäselväksi jäi välittääkö kamera kuljetustilasta kuvan lisäksi myös ääntä. Saadun selvityksen mukaan kameraa ei myöskään aina pidetä päällä eikä partioautossa ole aina kahta näyttöä, jotta kameraa ja muita järjestelmiä voitaisiin katsoa samaan aikaan. Voimakkaasti päihtyneen tarkkailussa kameravalvonta ei näkemykseni mukaan ole riittävää esimerkiksi hengityksen tarkkailemiseksi. Kuljetustila on myöskin liian ahdas, että kuljetettava voitaisiin asettaa hengityksen parhaiten turvaavaan kylkiasentoon kuljetuksen ajaksi. En voinut myöskään vakuuttua siitä, että vapautensa menettäneellä olisi riittävä mahdollisuus ilman aiheetonta viivytystä saada yhteys ohjaamoon, varsinkaan jos kamera ei ole päällä tai se ei välitä ääntä.

Totean kokoavasti vielä, että saadun selvityksen perusteella poliisiajoneuvojen kuljetusturvallisuuteen liittyy sekä lainsäädännöllisiä että ohjeistukseen ja käytäntöihin liittyviä epäselvyyksiä.

Lainsäädännöllisistä epäselvyyksistä näkemykseni mukaan merkittävin on putkalain ja ajoneuvolainsäädännön tavoitteiden välinen ristiriita, joka koskee ajoneuvolainsäädännön ja putkalain 14 luvun 1 §:ssä vapautensa menettäneiden kuljetukseen käytettäville kuljetusvälineille edellytetyjä tarkoitukseen sopivia ja tarpeellisia turvalaitteita. Lisäksi nähdäkseni on epäselvää myös se, voidaanko Liikenne- ja viestintäviraston määräyksellä vapauttaa poliisin ajoneuvot turvavyövaatimuksesta, vai tulisiko puiteasetuksen edellyttämät vaihtoehtoiset vaatimukset olla jotain muuta kuin ettei vaatimuksia ole lainkaan. Lisäksi sivusuuntaisten istuinten osalta vaikuttaa selvitysten perusteella viranomaisten välillä olevan jonkin asteista epäselvyyttä niiden sallittavuudesta.

Poliisin vapautensa menettäneiden kuljettamiseen liittyvän ohjeistukseen ja koulutukseen liittyviä kehittämiskohteita katson olevan liikkumisesteiden vapautensa menettäneiden kuljettamiseen sekä voimakkaasti päihtyneiden ja itseään muutoin hallitsemaan kykenemättömien kuljettamiseen liittyvät kysymykset, kuten kuljetuskunnon asianmukainen arviointi, kuljetustavan valitseminen, lattialla kuljettamisen säännönmukaisuus, kuljetusmatkan kohtuullisuus suhteessa kuljetettavan kuntoon ja kuljetuksenaikaisen valvonnan riittävyys.

Pitäisin myös tärkeänä yhteiskunnallisena kysymyksenä poliisin ja terveydenhoitoviranomaisten välisen työnjaon selkeyttämistä voimakkaasti päihtyneiden henkilöiden osalta, joilla ei ole muuta kiinniotto perustetta kuin kykenemättömyys pitää huolta itsestään. Näkemykseni mukaan selviämisasemaverkostoa olisi lainsäädännönkin nojalla perusteltua kehittää kattavammaksi.

4 TOIMENPITEET

Saatan edellä kohdassa 3.3 esittämäni käsitykset sisäministeriön sekä liikenne- ja viestintäministeriön tietoon. Pyydän niitä ilmoittamaan 31.12.2026 mennessä ratkaisuni aiheuttamista toimenpiteistä.

Tässä tarkoituksessa lähetän jäljennöksen päätöksestäni niille.

Saatan edellä kohdassa 3.3 esittämäni käsitykset Poliisihallituksen tietoon ja huomioitavaksi poliisin säilyttämien henkilöiden kohtelua koskevassa ohjeistuksessa ja koulutuksessa sekä tulevassa poliisiajoneuvojen kuljetusturvallisuutta koskevassa kehitystyössä.

Pyydän Poliisihallitusta 30.9.2026 mennessä ilmoittamaan mihin toimenpiteisiin päätökseni on mahdollisesti antanut aihetta.

Tässä tarkoituksessa lähetän jäljennöksen tästä päätöksestä Poliisihallitukselle.

Lähetän jäljennöksen tästä päätöksestä tiedoksi myös sosiaali- ja terveysministeriölle.