



Liikenne- ja  
viestintäministeriö

# Alkoholukko ajo-oikeuden ehdoksi rattijuopumukseen syyllistyneelle



Liikenne- ja viestintäministeriön

visio

Hyvinvointia ja kilpailukykyä hyvillä yhteyksillä

toiminta-ajatus

Liikenne- ja viestintäministeriö edistää väestön hyvinvointia ja elinkeinoelämän kilpailukykyä. Huolehdimme toimivista, turvallisista ja edullisista yhteyksistä.

arvot

Rohkeus

Oikeudenmukaisuus

Yhteistyö



Julkaisun päivämäärä  
30.12.2011

Julkaisun nimi  
Alkolukko ajo-oikeuden ehdoksi rattijuopumukseen syyllistyneelle

Tekijät  
Työryhmä, puheenjohtaja erityisasiantuntija Tero Jokilehto, sihteeri hallitussihteeri Janne Mänttari

Toimeksiantaja ja asettamispäivämäärä  
Liikenne- ja viestintäministeriö 24.1.2011.

Julkaisusarjan nimi ja numero

Liikenne- ja viestintäministeriön  
julkaisu 3/2012

ISSN (verkkajulkaisu) 1795-4045  
ISBN (verkkajulkaisu) 978-952-243-280-3  
URN <http://urn.fi/URN:ISBN:978-952-243-280-3>  
HARE-numero

Asiasanat

Alkolukko, valvottu ajo-oikeus, ajokielto, ajokorttiseuraamukset, liikenneturvallisuus

Yhteyshenkilö

Erityisasiantuntija Tero Jokilehto

Muut tiedot

Tiivistelmä

Liikenne- ja viestintäministeriö asetti työryhmän selvittämään alkolukon käytön laajentamista rattijuopumustapauksissa. Työryhmän toimeksiannon taustalla on pääministeri Kiviniemen hallituksen linjaus, jonka mukaan alkolukko tulisi määrätä rattijuopumukseen syyllistyneelle henkilölle pakolliseksi ajo-oikeuden ehdoksi. Ajokieltosäännöksiä sovitettaisiin tämän mukaan. Nykyisin käytössä oleva alkolukolla valvottu ajo-oikeus on pääosin toiminut hyvin, joten työryhmän näkemyksenä on kehittää järjestelmää niin, että sen käyttö ajokiellon vaihtoehtona lisääntyisi.

Työryhmä ehdottaa, että rattijuopumusrikoksista määrättävien ajokieltojen vähimmäispituuksia pidennetään, jotta ne paremmin vastaisivat tekojen moitittavuutta ja niistä aiheutuvaa vaaraa sekä kansainvälistä sääntelyä. Mahdollisuus ehdolliseen ajokieltoon ilman ajo-oikeuden valvontaa ehdotetaan poistettavaksi.

Alkolukolla valvotun ajo-oikeuden asemaa ajokiellon vaihtoehtona ehdotetaan vahvistettavaksi siten, että tuomioistuimen olisi määrättävä valvottu ajo-oikeus, jos edellytykset sen määräämiselle täyttyvät ja rattijuopumukseen syyllistynyt on antanut siihen suostumuksensa. Toistuvasti törkeään rattijuopumukseen syyllistyneen kuljettajan ajo-oikeuden valvonnalle ehdotetaan myös kahden vuoden vähimmäiskesto.

Lisäksi työryhmä ehdottaa, että vähintään vuoden yhtämittäiseen ajokieltoon määrätyn kuljettajan ajo-oikeuden palauttamisen edellytyksenä olisi uuden kuljettajantutkinnon suorittaminen ajokiellon päätyttyä.

Työryhmän mietintöön sisältyy oikeusministeriön lausuma.



Publiceringsdatum  
30.12.2011

Publikation

Alkolås som villkor för kör rätt för förare som gjort sig skyldiga till rattfylleri

Författare

Arbetsgrupp: ordf. specialsakkunnig Tero Jokilehto, sekr. regeringssekreterare Janne Mänttari

Tillsatt av och datum

Kommunikationsministeriet 24.1.2011.

Publikationsseriens namn och nummer

Kommunikationsministeriets  
publikationer 3/2012

ISSN (webbpublikation) 1795-4045  
ISBN (webbpublikation) 978-952-243-280-3  
URN <http://urn.fi/URN:ISBN:978-952-243-280-3>  
HARE-nummer

Ämnesord

Alkolås, övervakad kör rätt, körförbud, körkortspåföljd, trafiksäkerhet

Kontaktperson

Specialsakkunnig Tero Jokilehto

Rapportens språk

Finska

Övriga uppgifter

Sammandrag

Kommunikationsministeriet har tillsatt en arbetsgrupp för att utreda möjligheterna att utvidga användningen av alkolås i fall av rattfylleri. Arbetsgruppens uppdrag baserar sig på en riktlinje som statsminister Kiviniemis regering antog för att göra alkolås till ett obligatoriskt villkor för kör rätt för personer som gjort sig skyldiga till rattfylleri. Bestämmelserna om körförbud avses bli anpassade enligt detta.

För närvarande tillämpas ett system med övervakad kör rätt med alkolås, vilket i regel har fungerat bra och därför vill arbetsgruppen utveckla systemet så att det i allt större utsträckning tillämpas som ett alternativ till körförbud.

Arbetsgruppen föreslår att minimilängden av körförbud som meddelas för rattfylleribrott förlängs så att tidsfristen bättre än hittills återspeglar gärningens klandervärdhet och den orsakade faran samt de internationella bestämmelserna. Möjligheten till villkorligt körförbud utan att körrätten övervakas föreslås bli slopad.

Enligt arbetsgruppen kan statusen för användningen av alkolås med övervakad kör rätt som ett alternativ till körförbud stärkas om domstolen bör meddela övervakad kör rätt om det finns förutsättningar för det och om den som gjort sig skyldig till rattfylleri har gett sitt samtycke till detta. För förare som upprepade gånger gjort sig skyldiga till grovt rattfylleri föreslås att den övervakade körrätten ska vara i minst två år.

Dessutom föreslås det att förare som meddelats minst ett års oavbrutet körförbud måste avlägga en ny förarexamen för att återfå sin kör rätt när körförbudet har upphört.

I arbetsgruppens betänkande ingår ett uttalande av justitieministeriet.

Date  
30 December 2011

Title of publication  
Imposing the alcolock as a condition for the right to drive for drink-driving offenders

Author(s)  
Working group: Mr Tero Jokilehto, Senior Specialist (chair); Mr Janne Mänttari, Senior Officer (secretary)

Commissioned by, date  
Ministry of Transport and Communications, 24 January 2011

Publication series and number

Publications of the Ministry of  
Transport and Communications  
3/2012

ISSN (online) 1795-4045  
ISBN (online) 978-952-243-280-3  
URN <http://urn.fi/URN:ISBN:978-952-243-280-3>  
Reference number

Keywords

Alcolock, conditional right to drive, driving ban, driving licence sanctions, traffic safety

Contact person

Mr Tero Jokilehto, Senior Specialist

Language of the report

Finnish

Other information

Abstract

The working group appointed by the Ministry of Transport and Communications examined whether the use of an alcohol ignition interlock (alcolock) could be broadened in drink-driving cases. The remit of the working group is based on the policy lines of Prime Minister Mari Kiviniemi's Government according to which drink-driving offenders should be obliged to use the alcolock in order to maintain their right to drive. Driving ban provisions would be adapted accordingly.

The current practice of an alcolock-controlled right to drive has proven to work relatively well and the working group considers that the system should be developed so as to increase its use as an alternative to imposing a driving ban.

The working group proposes that the minimum duration of driving bans imposed for drink-driving offences be extended to better correspond their reprehensible nature and the danger they pose, along with relevant international regulation. It is further proposed that the opportunity for a conditional driving ban without supervision of the right to drive be abolished.

It is proposed that the status of a controlled right to drive as an alternative to a driving ban be reinforced such that courts would have to impose a controlled right to drive if the requirements for its imposition are met and if the drink-driving offender in question gives his/her consent to it. The working group proposes that the right to drive of persons repeatedly found guilty of aggravated drink-driving be supervised for a minimum duration of two years.

It is also proposed that a person who has been banned from driving for a continuous duration of at least one year could be returned his/her right to drive only upon completion of a new driving examination after the driving ban has ended.

The working group's report includes a statement by the Ministry of Justice.



## LIIKENNE- JA VIESTINTÄMINISTERIÖLLE

Liikenne- ja viestintäministeriö asetti 24 päivänä tammikuuta 2011 työryhmän selvittämään alkolukon käytön laajentamista rattijuopumustapauksissa. Toimeksiannon mukaan työryhmän tehtävänä oli selvittää vaihtoehtoisia toteuttamistapoja sille, miten alkolukko voitaisiin määrätä ajo-oikeuden ehdoksi rattijuopumukseen syyllistyneelle kuljettajalle. Työryhmän oli arvioitava myös, tulisiko seuraamuksen määräämisessä ottaa huomioon tietyt erityisryhmät, kuten rattijuopumusrikoksen uusijat tai uudet kuljettajat taikka porrastaa seuraamusta sen mukaan, onko kyseessä tavallinen vai törkeä tekemuoto. Työryhmän tehtävänä oli valmistella luonnokset säädösehdotuksiksi ja tehdä niihin liittyvä vaikutusten arviointi. Työryhmän toimikausi päättyy 31.12.2011.

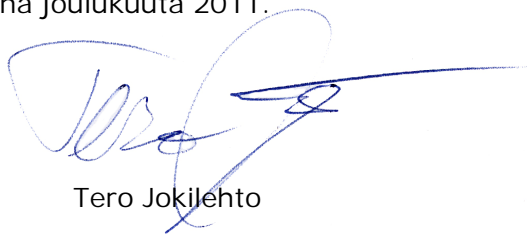
Työryhmän toimeksiannon taustalla on pääministeri Kiviniemen hallituksen iltakoulussaan 20.10.2010 tekemä linjaus, jonka mukaan alkolukko tulisi määrätä rattijuopumukseen syyllistyneelle henkilölle pakolliseksi ajo-oikeuden ehdoksi. Ajokielto säännöksiä sovitettaisiin tämän mukaan.

Työryhmän puheenjohtajaksi nimettiin erityisasiantuntija, yksikön päällikkö Tero Jokilehto liikenne- ja viestintäministeriöstä ja jäseniksi hallitusneuvos Anna-Liisa Tarvainen liikenne- ja viestintäministeriöstä (24.1.2011 ja 31.8.2011 väliseksi ajaksi), yli-insinööri Marcus Merin liikenne- ja viestintäministeriöstä (1.9.2011 alkaen), lainsäädäntöneuvos Lena Andersson oikeusministeriöstä (24.1.2011 ja 31.8.2011 väliseksi ajaksi), lainsäädäntöneuvos Matti Marttunen oikeusministeriöstä (1.9.2011 alkaen), ylitarkastaja Veli-Matti Risku sosiaali- ja terveysministeriöstä, poliisitarkastaja Jari Pajunen sisäasiainministeriöstä, kärjätuomari Juha Fredriksson Helsingin kärjäoikeudesta, kihlakunnansyyttäjä Maren Salvesen Itä-Uudenmaan syyttäjänvirastosta, ylitarkastaja Kimmo Pylväs Poliisihallituksesta, kehityspäällikkö Marita Löytty Liikenteen turvallisuusvirastosta sekä rikos- ja prosessioikeuden professori, OTT Matti Tolvanen Itä-Suomen yliopistosta. Työryhmän sihteerinä toimi 24.1.2011 ja 31.8.2011 välisenä aikana ylitarkastaja Eija Salonen liikenne- ja viestintäministeriöstä ja 1.9.2011 alkaen hallitussihteerinä Janne Mänttari liikenne- ja viestintäministeriöstä.

Työryhmä on kokoontunut seitsemän kertaa. Työryhmä on kuullut Espoon A-klinikkatoimen ylilääkäri Kaarlo Simojokea.

Työryhmä luovuttaa mietintönsä kunnioittavasti liikenneministeri Merja Kyllöselle.

Helsingissä 30 päivänä joulukuuta 2011.



Tero Jokilehto



Marcus Merin



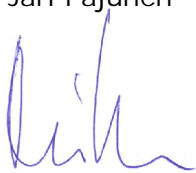
Jari Pajunen



Veli-Matti Risku



Matti Marttunen



Matti Tolvanen



Juha Fredriksson



Maren Salvesen



Kimmo Pylväs



Marita Löytty



Janne Mänttari



## Sisältö

Esityksen pääasiallinen sisältö.....	4
Yleisperustelut .....	4
1. Johdanto .....	4
2. Nykytila .....	6
2.1 Lainsäädäntö ja käytäntö .....	6
2.2 Kansainvälinen kehitys ja ulkomainen lainsäädäntö .....	14
2.3 Nykytilan arviointi .....	23
3. Esityksen tavoitteet ja keskeiset ehdotukset .....	26
3.1 Tavoitteet .....	26
3.2 Toteuttamisvaihtoehdot .....	26
3.3 Keskeiset ehdotukset .....	28
4. Esityksen vaikutukset.....	30
4.1 Taloudelliset vaikutukset .....	30
4.2 Vaikutukset viranomaisten toimintaan .....	31
4.3 Yhteiskunnalliset vaikutukset.....	32
5. Asian valmistelu .....	33
5.1 Valmisteluvaiheet ja – aineisto.....	33
5.2 Lausunnot ja niiden huomioon ottaminen .....	33
YKSITYISKOHTAISET PERUSTELUT .....	34
1. Lakiehdotusten perustelut .....	34
LAKIEHDOTUKSET .....	39
Alkolukutyöryhmän mietintöön liittyvä lausuma .....	43

## ***Esityksen pääasiallinen sisältö***

Esityksessä ehdotetaan muutettavaksi ajokorttilakia ja lakia alkolukolla valvotusta ajo-oikeudesta. Esitys koskee erityisesti rattijuopumusrikoksiin liittyviä ajokorttiseuraamuksia.

Alkolukolla valvotun ajo-oikeuden asemaa ajokiellon vaihtoehtona ehdotetaan vahvistettavaksi siten, että tuomioistuimen olisi määrättävä valvottu ajo-oikeus, jos edellytykset sen määrittämiselle täyttyvät ja rattijuopumukseen syyllistynyt on antanut siihen suostumuksensa. Toistuvasti törkeään rattijuopumukseen syyllistyneen kuljettajan ajo-oikeuden valvonnalle ehdotetaan myös kahden vuoden vähimmäiskestoa.

Rattijuopumusrikoksista määrättävien ajokieltojen vähimmäispituuksia ehdotetaan pidennettäväksi, jotta ne paremmin vastaisivat tekojen moitittavuutta ja niistä aiheutuvaa vaaraa sekä kansainvälistä sääntelyä. Mahdollisuus ehdolliseen ajokieltoon ehdotetaan poistettavaksi alkoholin käyttöön perustuvaan rattijuopumukseen syyllistyneiltä.

Lisäksi ehdotetaan, että vähintään vuoden yhtämittaiseen ajokieltoon määrätyn kuljettajan ajo-oikeuden palauttamisen edellytyksenä olisi uuden kuljettajantutkimuksen suorittaminen ajokiellon päätyttyä.

Lait ehdotetaan tulevaksi voimaan mahdollisimman pian sen jälkeen, kun ne on hyväksytty ja vahvistettu. Uuteen kuljettajantutkintoon määrittämisestä koskevat säännökset tulisivat rekisterijärjestelmän muutokseen kuluvan ajan vuoksi kuitenkin voimaan vasta 1 päivänä tammikuuta 2013 ja niitä sovellettaisiin ajokieltoihin, jotka on määrätty lain tultua voimaan.

## ***Yleisperustelut***

### ***1. Johdanto***

Alkoholi on tieliikenteen suurimpia vaaratekijöitä, minkä vuoksi kuljettajien päihteiden käytön vähentäminen on keskeinen osa liikenneturvallisuustyötä. Noin joka neljännessä kuolemaan johtaneessa liikenneonnettomuudessa on päihtynyt kuljettaja osallisena. Liikenneturvan kyselytutkimusten mukaan rattijuopumusta pidetään Suomessa myös kaikkein vakavimpana liikennesrikoksena (Liikennesääntöjen noudattaminen – vertailututkimus vuosilta 2002 ja 2009, Liikenneturva 2009).

Päihteiden käytöstä johtuvia onnettomuuksia pyritään vähentämään kehittämällä perinteisiä keinoja, kuten liikennevalvontaa, seuraamusjärjestelmää, valistusta ja kampanjointia, mutta merkittävää edistystä on näillä keinoilla vaikea saavuttaa. Jatkossa uuden tekniikan merkitys tuleekin korostumaan. Alkolukko on tehokas tekninen keino rattijuopumusten ennaltaehkäisemisessä ja sen käyttö on huomattavasti lisääntymässä Euroopassa. Alkolukkoa ei tulisi nähdä ainoastaan rattijuopumukseen syyllistyneille tarkoitettuna laitteena, vaan yleisemmin ajoneuvojen turvallisuusvarusteena. Tekniikan kehittymisen myötä tulevaisuudessa voidaan estää alkoholin lisäksi myös muiden päihteiden vaikutuksen alaisuudessa ajaminen. Alkolukkoa käytetään myös rajoittamaan

henkilöiden pääsyä esimerkiksi työkoneisiin tai tiettyihin tiloihin, kuten ydinvoimaloihin, laboratorioihin, tehtaisiin, satama-alueille ja kaivoksiin.

Alkolukko on 1980-luvun puolivälissä Yhdysvalloissa käyttöön otettu laite, joka mittaa kuljettajan uloshengitysilman alkoholipitoisuuden ja tarvittaessa estää ajoneuvon käynnistymisen. Alkolukko koostuu kahdesta itsenäisestä yksiköstä: kontrolli- tai viestiyksiköstä ja näyteyksiköstä. Näyteyksikkö on auton kojelautaan asennettava käsikappale, johon puhalletaan ja joka mittaa hengitysnäytteen alkoholipitoisuuden. Käsikappale voi olla myös langaton. Kontrolliyksikköön liitetään käsiyksikkö, joka tallentaa kuljettajan kaikki puhallukset, mukaan lukien näytteiden antamispäivät, kellonajat ja puhaltajan elimistön alkoholipitoisuudet. Tallenteet voidaan tarvittaessa lukea käsiyksiköstä tietokoneohjelmiston avulla.

Alkolukkoa asennettaessa ajoneuvon käynnistyskytkimen ja käynnistysmoottorin välinen kytkentä katkaistaan. Alkolukko asennetaan katkaistuun piiriin, ja se tuottaa ajoneuvon moottorin käynnistämiseen tarkoitetun käynnistysjännitteen vasta, kun puhallusnäytteen alkoholipitoisuus on laitteeseen säädettyä raja-arvoa alempi. Useimpien valtioiden alkolukko-ohjelmissa ja myös vapaaehtoisikäytön piiriin kuuluvissa alkolukoissa rajaksi on määritelty 0,1 milligramman alkoholipitoisuus litrassa kuljettajan uloshengitysilmaa, mikä vastaa noin 0,2 promillen alkoholipitoisuutta verestä mitattuna. Alkolukon vaatimalla puhallustekniikalla tai puhalluksen yhteyteen liitettävällä ääninäytteellä sekä puhalluksen kosteuden- ja lämpötilantunnistimella pyritään estämään laitteen käytön kiertäminen esimerkiksi muiden ilmalähteiden avulla.

Alkolukko on mahdollista ohjelmoida niin, että se vaatii puhalluksen satunnaisesti myös ajon aikana. Tarkastuspuhallusten tarkoituksena on estää alkoholin nauttiminen ajon aikana. Alkolukko ei tällöin kuitenkaan vaikuta käynnissä olevaan moottoriin, koska moottorin sammuttaminen kesken ajon saattaisi aiheuttaa vaaratilanteen. Aikaa puhallukselle on useita minuutteja, joten puhallus ei vaaranna kuljettajan keskittymistä liikenteeseen. Jos ajon aikana vaadittua puhallusta ei anneta määräajassa tai se ylittää laitteeseen säädetyn alkoholipitoisuuden rajan, alkolukko kytkee auton äänitorven päälle. Tämän tarkoituksena on ehkäistä ajon jatkamista ja varoittaa muita tiellä liikkujia alkoholin vaikutuksen alaisena ajavasta kuljettajasta. Ajon aikaista puhallusta ei yleensä käytetä ammattiliikenteen piiriin kuuluvissa ajoissa, mutta tästä voidaan sopia toisin joko liikennealan yrityksessä tai kuljetuksen tilaajan niin toivoessa.

Alkolukon virallinen käyttö alkoi Suomessa heinäkuussa 2005, kun rattijuopumukseen syyllistyneille kuljettajille tarkoitettu alkolukolla valvotun ajo-oikeuden kokeilu käynnistettiin. Kolmivuotisen kokeilun tarkoituksena oli selvittää alkolukon toimivuutta ja hyväksyttävyyttä. Kokeiluun osallistui yhteensä 302 kuljettajaa. Yhdenmukaisesti kansainvälisten kokemusten kanssa alkolukon todettiin toimivan pääosin moitteettomasti ja estävän tehokkaasti päihtyneenä ajamisen.

Työryhmä on toimikautensa aikana tarkastellut alkolukon määräämistä rattijuopumukseen syyllistyneen henkilön ajo-oikeuden ehdoksi pyrkien huomioimaan tarkastelussaan muun muassa yhdenvertaisuudesta, rikosoikeudellisesta laillisuusperiaatteesta, sääntelyn kohtuullisuudesta ja ennakoitavuudesta, ennaltaestävyydestä sekä liikenneturvallisuuden lisäämisestä ja perusoikeuksista johtuvat vaatimukset.

## **2. Nykytila**

### **2.1 Lainsäädäntö ja käytäntö**

#### 2.1.1 Voimassaoleva lainsäädäntö

##### Alkolukko

Valvottua ajo-oikeutta koskeneesta kokeilusta saatujen myönteisten kokemusten vuoksi alkolukolla valvottu ajo-oikeus vakinaistettiin alkolukolla valvotusta ajo-oikeudesta annetulla lailla (439/2008), joka tuli voimaan 1 päivänä heinäkuuta 2008. Samalla alkolukon käyttöä koskeneisiin säädöksiin tehtiin eräitä muutoksia. Alkolukon käyttöalaa laajennettiin koskemaan kaikkia autoja sekä traktoreita. Alkolukon käyttövelvollisuutta ilmentävällä merkinnällä varustetun ajokortin saaminen mahdollistettiin jo ennen rattijuopumusasian tuomioistuinkäsittelyä suoraan poliisin päätöksellä, jotta vältettäisiin viive ajo-oikeusasian käsittelyssä. Myös alkolukkokuljettajien päihdeseurantaa kevennettiin, koska terveydenhuollon piirissä seuranta koettiin työlääksi saavutettaviin tuloksiin nähden, minkä pitkälti arvioitiin johtuvan osallistujien puutteellisesta hoitomotiivaatiosta.

Alkolukolla valvotun ajo-oikeuden voi alkolukolla valvotusta ajo-oikeudesta annetun lain nojalla nykyisin saada vakinaisesti Suomessa asuva henkilö, joka on syyllistynyt alkoholin käyttöön perustuvaan rattijuopumukseen ja jota ei ole muusta syystä määrätty ajokieltoon. Henkilöllä on oltava oikeus kuljettaa henkilö-, paketti-, kuorma- tai linja-autoa taikka traktoria. Alkolukko voidaan asentaa yhteen tai useampaan ajoneuvoon, jotka ovat valvottavan käytössä.

Alkolukolla valvottua ajo-oikeutta käyttävä kuljettaja jättää valvotun ajo-oikeuden alkaessa varsinaisen ajokorttinsa poliisin haltuun ja saa tilalle niin sanotun alkolukkoajokortin. Alkolukon käyttöä koskeva vaatimus ilmenee alkolukkoajokorttiin merkitystä kansallisesta erityisehdosta 111.

Alkolukolla valvottavan kuljettajan on ennen alkolukkoajokortin myöntämistä käytävä lääkärin tai muun terveydenhuollon ammattihenkilön luona keskustelemassa päihteiden käytöstä, niiden vaikutuksesta hänen terveyteensä sekä päihteiden käyttöön liittyvistä hoitomahdollisuuksista. Mainitusta käynnistä saadun todistuksen lisäksi alkolukkoajokorttia hakevan kuljettajan on toimitettava asuinpaikkansa poliisille todistus alkolukon asennuksesta hänen ajoneuvoonsa tai ajoneuvoihinsa sekä todistus ajoneuvon tai ajoneuvojen muutoskatsastuksesta.

Tuomioistuin asettaa alkolukolla valvottavalle kuljettajalle koetusajan, jonka pituus on vähintään vuosi ja enintään kolme vuotta. Kuljettajan on käytettävä alkolukkoa koko koetusajan hänelle määrätyn ehdollisen ajokiellon pituudesta riippumatta. Alkolukon käyttäminen maksaa laitteen osto- ja asennuskustannukset mukaan luettuina keskimäärin noin 110–160 euroa kuukaudessa. Alkolukkoa ei kuitenkaan tarvitse ostaa omaksi, vaan sen voi myös vuokrata valvotun ajo-oikeuden ajaksi. Kustannuksista vastaa kummassakin tapauksessa valvottava kuljettaja itse.

Valvotun ajo-oikeuden ohjelmaan osallistuvien kuljettajien käytössä olevat alkolukot on säädettävä niin, että ne estävät ajoneuvon käynnistämisen, jos kuljettajan hengitysilmassa on alkoholia vähintään 0,10 milligrammaa litrassa. Se vastaa noin 0,2 promillea. Alkolukon on vaadittava kuljettajaa puhaltamaan siihen myös satunnaisesti ajon aikana. Käynnissä oleva moottori ei tällöin sammu,

mutta ajoneuvon äänitorvi käynnistyy, jos puhallusta ei anneta säädetyssä ajassa tai jos kuljettajan uloshengitysilmaasta mitattu alkoholipitoisuus ylittää sallitun alkoholipitoisuuden.

Ajoneuvon käyttötiedot ja mahdolliset alkolukon käytön ehtoja koskevat rikkeet rekisteröityvät automaattisesti alkolukon keskusyksikön muistiin. Valvottavan kuljettajan on 60 päivän välein vietävä ajoneuvo käyttötietojen purkamista varten laitevalmistajan valtuuttamalle ja Liikenteen turvallisuusvirastolle ilmoitetulle laitevalmistajan edustajalle. Edustaja toimittaa asiakkaan asuinpaikan poliisilaitokselle käyttötiedot, jotka voivat vaikuttaa valvotun ajo-oikeuden peruuttamiseen.

Valvottu ajo-oikeus peruutetaan, jos valvottava ilman hyväksyttävää syytä rikkoo valvottuun ajo-oikeuteen sisältyvää rajoitusta tai laiminlyö valvottuun ajo-oikeuteen kuuluvan velvollisuuden taikka saattaa tai yrittää saattaa alkolukon toimintakyvyttömäksi. Valvottava ei saa ajaa muuta ajoneuvoa kuin sellaista, johon on asennettu alkolukko ja hänen tulee käyttää ajoneuvo määrätyn välein valtuutetulla laitevalmistajan edustajalla käyttötietojen purkamista varten. Alkolukolla valvottu ajo-oikeus on peruutettava myös, jos kuljettaja syyllistyy alkolukko-ohjelman aikana törkeään liikenneturvallisuuden vaarantamiseen, rattijuopumukseen tai törkeään rattijuopumukseen. Lisäksi valvottu ajo-oikeus on peruutettava, jos valvottava pyytää ajo-oikeuden peruuttamista.

Vuoden 2008 heinä – ja joulukuun välisenä aikana alkolukolla valvottu ajo-oikeus myönnettiin 138 kuljettajalle. Vuonna 2009 myönnettiin 343 ja vuonna 2010 421 uutta alkolukkoajokorttia. Vuoden 2011 tammi- ja heinäkuun välisenä aikana alkolukkoajokortteja on myönnetty keskimäärin 44 kappaletta kuukaudessa. Lokakuun 2011 alussa Suomessa oli yhteensä 715 voimassaolevaa alkolukkoajokorttia. Valvotun ajo-oikeuden keskimääräinen kesto oli 17,3 kuukautta ja vähintään kahden vuoden mittaisten koetusaikojen osuus oli 21,4 prosenttia. Esimerkiksi heinäkuussa 2011 myönnettyistä 41 uudesta alkolukkoajokortista seitsemän myönnettiin naiselle ja loput 34 miehelle.

Alkolukon käyttöä ei kuitenkaan ole rajoitettu ainoastaan rattijuopumusrikoksiin syyllistyneisiin kuljettajiin, vaan laitteella on käyttömahdollisuuksia myös yleisenä liikenneturvallisuutta edistävänä apuvälineenä esimerkiksi ammattiliikenteessä. Laki alkolukon käytöstä koulu- ja päivähoitokuljetuksissa tuli voimaan 1. päivänä elokuuta 2011. Lain nojalla sen 1 §:ssä säädettyjen vaatimusten mukaisia koulu- ja lasten päivähoitokuljetuksia ajettaessa on käytettävä alkolukolla varustettua ajoneuvoa. Lain mukaan liikenteenharjoittaja on vastuussa alkolukon asennuksesta ja sen pitämisestä toimintakuntoisena. Alkolukon käytöstä koulu- ja päivähoitokuljetuksiin annetun lain 4 §:n sisältyy säännös alkolukon käyttörikkomuksesta.

Samana päivänä tuli voimaan myös alkolukon hyväksymisestä liikenteeseen annettu laki (1109/2010). Suomessa liikenteeseen hyväksyttävän alkolukkolaitteen tulee täyttää alkolukon hyväksymisestä liikenteeseen annetun lain sisältämät tekniset vaatimukset. Lisäksi lakiin sisältyy määräyksiä alkolukon markkinavalvonnasta sekä alkolukkorikkomusta koskeva kriminalisointisäännös.

Tammikuussa 2013 otetaan ajokorttilain (386/2011) muutoksilla käyttöön uusi menettely, jossa lääkäri voi ilmoitusvelvollisuutensa puitteissa suositaa poliisille potilaansa ajo-oikeuden edellyttävän alkolukon käyttöä. Henkilölle annettaisiin tällöin uusi ajokortti, johon alkolukon käyttövelvoite merkittäisiin kansallisella ajokorttikoodilla. Nykyisin lääkäri voi vain suositaa ajo-oikeuden poistoa. Uudistuksen arvioidaan lisäävän päihdeiden käyttöön liittyviä ajo-oikeusilmoituksia ja edistävän liikenneturvallisuutta päihdeonnettomuuksia

ennaltaehkäisemällä. Lääkärin on myös helpompaa ottaa esiin potilaan päihteiden käytön vaikutus ajo-oikeuteen, jos ajo-oikeus on lisälaitteen kanssa mahdollista säilyttää.

Tekniikan kehittyessä on hyvin todennäköistä, että alkolukko tulee tulevaisuudessa olemaan vakiovarusteena kaikissa autoissa. Tällöin alkolukon käyttö ei vaatisi aktiivisia toimenpiteitä, vaan laite mittaisi kuljettajan elimistön alkoholipitoisuutta kuljettajan ihon läpi esimerkiksi ajoneuvon rattiin sijoitettujen antureiden avulla. Kehitteillä on myös laitteita, jotka alkoholin lisäksi pystyvät havaitsemaan lääkkeiden tai huumausaineiden käytön.

### Rattijuopumusrikokset

Vuonna 2010 poliisin tietoon tuli noin 21 100 rattijuopumusrikosta. Näistä noin 53 prosenttia oli törkeitä rattijuopumuksia. Ulkomaan kansalaisten osuus epäillyistä oli noin kymmenen prosenttia. Tilastoista ei kuitenkaan käy ilmi, oliko epäillyllä ulkomailla vai Suomessa myönnetty ajo-oikeus. Alkoholin käyttöä epäiltiin noin 17 300 tapauksessa, muun huumaavan aineen käyttöä noin 3 100 tapauksessa ja alkoholin sekä muun huumaavan aineen yhteiskäyttöä noin 700 tapauksessa. Noin 82 prosentissa kaikista rattijuopumustapauksista päihdyttävänä aineena oli ainoastaan alkoholi.

Taulukko 1: Poliisin tietoon tulleet rattijuopumustapaukset

	2008	2009	2010
Rattijuopumus (kpl)	12 065	10 978	9 916
Törkeä rattijuopumus (kpl)	13 812	12 270	11 246
YHTEENSÄ (kpl)	25 877	23 348	21 162
Rattijuopumusrikos ja kulkuneuvon kuljettaminen samassa ilmoituksessa (prosenttia)	32 %	30 %	30 %
Ulkomaan kansalaisten osuus epäillyistä (prosenttia)	9 %	9 %	10 %
Päihteenä käytetty alkoholia (prosenttia)	85 %	83 %	82 %
Päihteenä käytetty muuta huumaavaa ainetta (prosenttia)	12 %	14 %	15 %
Päihteenä käytetty alkoholia ja muuta huumaavaa ainetta (prosenttia)	3 %	3 %	3 %
YHTEENSÄ (%)	100 %	100 %	100 %

Rattijuopumukseen syyllistynyt henkilö on yleensä henkilö-, paketti-, tai kuorma-auton kuljettaja. Lisäksi noin 1 200 moponkuljettajaa, 300 moottoripyöräkuljettajaa, sata traktorikuljettajaa, 90 kevyen nelipyörän kuljettajaa, 80 nelipyörän kuljettajaa ja noin 80 maastoajoneuvon kuljettajaa jäi kiinni rattijuopumuksesta vuonna 2010.

Rattijuopumusrikoksia koskevissa rikosilmoituksissa noin 30 prosentissa kuljettajan epäiltiin rattijuopumuksen lisäksi syyllistyneen myös kulkuneuvon kuljettamiseen oikeudetta. Rattijuopumuksesta epäilty kuljettaja on tällöin ollut

ajohetkellä ajokiellossa, hänellä ei ole ollut ajo-oikeutta tai hänen ajo-oikeutensa ei ole koskenut kyseistä ajoneuvoluokkaa. Liikenneonnettomuuksien tutkintalautakuntien tutkimissa kuolemaan johtaneissa liikenneonnettomuustapauksissa osallisina olleista rattijuopumuksesta epäillyistä noin 30 prosentilla ei ollut onnettomuushetkellä voimassaolevaa ajo-oikeutta.

Rattijuopumusrikoksesta epäillyistä kuljettajista noin 70 prosentin epäillään syyllistyneen rattijuopumusrikokseen yhden kerran vuoden aikana. Vastaavasti noin 30 prosenttia rattijuopumusrikoksesta epäillyistä on ollut epäiltynä rattijuopumusrikoksesta jo aiemmin samana vuonna. Tilastoista ei kuitenkaan käy ilmi, kuinka monta kertaa samaa henkilöä on epäilty rattijuopumusrikoksista tai kuinka monen eri henkilön on epäilty syyllistyneen rattijuopumusrikoksiin vuoden 2010 aikana. Selvitettyjen rikosten tilastoista voidaan kuitenkin havaita, että vuonna 2010 rattijuopumusrikoksesta epäiltiin noin 14 800 eri henkilöä, mutta tässä luvussa eivät ole mukana ne, joita saman vuoden aikana epäiltiin rattijuopumusta vakavammasta rikoksesta.

Viidentoista vuoden ajanjakson (1993 - 2007) käsittäneessä tutkimuksessa on havaittu joka kolmannen rattijuopon jääneen kiinni rattijuopumuksesta toistamiseen, arvioidun uusimisosuuden ollessa 44 prosenttia. Tutkittuna aikana 68 prosenttia rattijuopumuksesta kiinnijääneistä kuljettajista oli syyllistynyt yhteen rattijuopumukseen, 15 prosenttia kuljettajista kolmesta viiteen rattijuopumukseen ja viisi prosenttia kuuteen tai useampaan rattijuopumukseen. Yksi prosentti kuljettajista oli syyllistynyt vähintään 11 rattijuopumukseen. Toistamiseen rattijuopumukseen syyllistyneiden osuus oli 61 prosenttia kaikista rattijuopumustapauksista (Poliisin tietoon tullut rattijuopumus: muutokset, sosiaalinen tausta, uusiminen ja kuolleisuus, THL:n tutkimuksia 63/2011).

Nuorten ja työikäisten rattijuopumus on edellä mainitun tutkimuksen mukaan yhteydessä sosiaalisiin tekijöihin, kuten vähäiseen koulutukseen, työttömyyteen ja avioeroon. Myös kuljettajan vanhempien sosiaalisella asemalla on havaittu olevan yhteyttä rattijuopumukseen. Todennäköisimpiä rattijuopumusrikoksen uusijoita olivat sen sijaan kuljettajat, joiden veressä oli ajon aikana tai sen jälkeen havaittu käytetyn lääke- tai huumausaineen vaikuttavaa ainetta tai sen aineenvaihduntatuotetta. Eniten rattijuopumusrikoksia uusivat amfetamiinin tai kannabiksen vaikutuksen alaisena ajaneet kuljettajat. Rattijuopumusrikoksen uusintariskiä nosti myös keskellä viikkoa rattijuopumukseen syyllistyminen keskellä päivää, vahvassa humalatilassa ajaminen sekä kuljettajan nuori ikä.

Huumausaineiden tai lääkkeiden käytön perusteella rattijuopumukseen syyllistyneiden kuljettajien joukossa myös päihteen sekakäyttö oli hyvin yleistä. Lähes neljällä viidestä huumerattijuopumuksesta epäillyistä kuljettajasta oli ajon aikana tai sen jälkeen ollut veressään samanaikaisesti kahta tai useampaa päihdettä. Sosiaalinen vähäosaisuus, johon liittyivät muun muassa matala koulutustaso, työttömyys sekä työkyvyttömyyseläkkeellä olo, olivat nekin yhteydessä huumerattijuopumukseen syyllistymiseen.

Liikennevirtatutkimusten perusteella voidaan todeta, että Uudenmaan tieliikenteessä viidestäsadasta kuljettajasta keskimäärin yksi on rattijuoppo ja kolmella on alkoholia veressä alle rangaistavan rajan. Rattijuoppojen esiintyvyys ei ole muuttunut vuosien 1990–2008 välisenä aikana. Se oli pienimmillään 0,19 % vuosina 1991, 1999 ja 2005 ja suurimmillaan 0,28 % vuonna 2003. Esiintyvyys on vaihdellut satunnaisesti, eikä siinä ole selkeää nousevaa tai laskevaa trendiä. Todennäköisimmin rattijuoppoja löydettiin lauantaiaamupäivän ratsioissa. Törkeiden rattijuoppojen esiintyvyys on satunnaisesti vaihdellut 0,01–0,08 %:n välillä. Ammattikuljettajien osuus oli rattijuoppoista 9,4 %.

Uuden tutkimuksen (Rattijuopon profiili ja uusimisen riskitekijöitä; tuloksia rattijuopumuksen esiintyvyydestä ja kehityksestä Uudenmaan ratsiatutkimuksesta vuosina 1990-2008, LINTU-julkaisu 1/2011) mukaan tyypillinen rattijuoppo on 40–49-vuotias ajokortin omaava mies, joka ajaa liikenteessä promillen humalassa omistamallaan henkilöautolla, useimmiten yksin. Ajokilometrejä kertyy 20 – 50 000 kilometriä vuodessa. Hän on vakituksessa työsuhteessa oleva ammattityöntekijä tai alempi toimihenkilö, joka elää avio- tai avoliitossa. Tämä tyypillinen rattijuoppo ajaa arkipäivisin, lähtee liikkeelle kotoaan tai on kotiin menossa. Viidennes on menossa töihin ja reilu 10 prosenttia tulossa töistä. Rattijuopon profiili oli pysynyt samanlaisena koko 18 vuoden tutkimusjakson ajan. Naisten rattijuopumusriski oli alle viidesosa miesten riskistä. Eronneilla ja leskillä oli selvästi korkeampi riski jäädä kiinni rattijuopumuksesta kuin naimisissa olevilla.

Mikäli verianalysissä kaksi alkoholin suurkulutuksen osoitinta oli koholla, riski rattijuopumuksen uusimiselle oli 1,4-kertainen. Törkeään eli yli 1,2 promillen rattijuopumukseen syyllistyneiden uusimisriski oli 2,5 -kertainen muihin rattijuoppoihin verrattuna. Ensikertalaisista, joista noin kymmenesosa syyllistyy törkeään rattijuopumukseen, puolet jää uudelleen kiinni rattijuopumuksesta. Uusijan riski syyllistyä taas uudelleen rattijuopumukseen oli 3,3 – 5 -kertainen verrattuna ensikertalaiseen. Tutkimuksen mukaan arvioilta noin puolet rattijuopoista on uusijoita. Kiinnijäämisriski on alhainen, vaikka rattijuopumuksesta kiinni jääneet pitävät sitä erittäin suurena tai suurena. Voidaan arvioida, että rattijuoppo voi ajaa noin 220 kertaa humalassa ennen kiinnijäämistään.

## Ajokiellot

Ajokielto on ajo-oikeuteen kohdistuva seuraamus, jolla pyritään estämään ajoneuvon kuljettajan osallistuminen liikenteeseen silloin, kun häneltä katsotaan edellytysten siihen puuttuvan. Syynä ajokieltoon käyttöön voi olla liikennettä koskevien säännösten ja määräysten vastainen käyttäytyminen tai se, että kuljettajalta puuttuvat fyysiset tai psyykkiset edellytykset ajo-oikeuden säilyttämiseen. Ajokieltoa on oikeuskirjallisuudessa luonnehdittu liikennerikosoikeudelliseksi turvaamistoimenpiteeksi. Menettelyllä pyritään ehkäisemään liikenteen turvallisuutta vaarantavan käyttäytymisen jatkuminen. Ajokielto voi olla määräaikainen tai ajallisesti rajoittamaton. Sääntöjen vastaiseen käyttäytymiseen syyllistyneen kuljettajan ajokielto on määräaikainen.

Ajokielloista säädetään ajokorttilain ajokorttiseuraamuksia koskevassa 7 luvussa, joka tuli voimaan 1 päivänä kesäkuuta 2011. Uutta ajokorttilakia säädettäessä ajokieltoja koskevat säännökset siirrettiin siihen pienin muutoksin tieliikennelain (267/1981) 5 luvusta. Ajokorttilain 64 §:n 1 momentin mukaan kuljettaja on määrättävä ajokieltoon, jos hänen todetaan syyllistyneen törkeään liikenneturvallisuuden vaarantamiseen, rattijuopumukseen tai törkeään rattijuopumukseen. Näissä tapauksissa ajokiellosta päättää tuomioistuin rikosasian käsittelyn yhteydessä. Pykälän 2 momentissa säädetään tilanteista, joissa poliisi määrää kuljettajan hallinnolliseen ajokieltoon. Ajokorttilain 65 §:ssä säännökset toistuvien rikkomusten perusteella määrättävästä ajokiellosta.

Ajokorttilain 70 §:ään sisältyvät säännökset väliaikaisesta ajokiellosta ja ajokortin poisottamisesta, joilla voidaan liikennevalvonnassa välittömästi puuttua liikennerikoksiin syyllistyneen kuljettajan ajo-oikeuteen. Pykälän 1 momenttiin lisättiin vuonna 2008 valvotun ajo-oikeuden johdosta uudet 5 ja 6 kohdat, joiden mukaan poliisimies voi määrätä väliaikaisen ajokieltoon, jos ajo-oikeuden haltija peruuttaa valvottua ajo-oikeutta koskevan pyyntönsä tai jos häntä on syytä epäillä 69 a §:n 2 momentin 2 kohdassa tarkoitettusta teosta tai laiminlyönnistä.



Tieliikennelain 72 §:ssä säädetään väliaikaisen ajokiellon kestosta. Pykälän 2 momentin mukaan poliisi voi määrätä väliaikaisen ajokiellon päättymään tai valvotun ajo-oikeuden alkamaan jo ennen kuin tuomioistuin päättää ajokiellosta, jos esitutkinnan perusteella on ilmeistä, että tuomioistuin määrää ajokiellon ehdollisena. Pykälän 5 momentin mukaan 70 §:n 1 momentin 5 ja 6 kohdassa tarkoitetuissa tapauksissa väliaikainen ajokielto jatkuu, kunnes tuomioistuin päättää valvotun ajo-oikeuden peruuttamisesta ja ehdollisen ajokiellon määräämisestä täytäntöön pantavaksi.

Ajokiellon kestosta säädetään ajokorttilain 66 §:ssä, jonka mukaan rattijuopumukseen tai vaarallisten aineiden kuljetusrikokseen syyllistynyt kuljettaja määrätään ajokieltoon vähintään yhdeksi kuukaudeksi ja törkeään liikenneturvallisuuden vaarantamiseen tai törkeään rattijuopumukseen syyllistynyt vähintään kolmeksi kuukaudeksi. Uusintarikoksista ajokiellon kestoksi määrätään:

- 1) vähintään kuusi kuukautta, jos kuljettaja on viiden vuoden aikana syyllistynyt:
  - a) kahdesti rattijuopumukseen tai vaarallisten aineiden kuljetusrikokseen;
  - b) rattijuopumukseen ja vaarallisten aineiden kuljetusrikokseen; tai
  - c) rattijuopumukseen tai vaarallisten aineiden kuljetusrikokseen ja lisäksi törkeään rattijuopumukseen tai törkeään liikenneturvallisuuden vaarantamiseen;
- 2) vähintään yksi vuosi, jos kuljettaja on viiden vuoden aikana syyllistynyt kahdesti tekoon, joka täyttää törkeän rattijuopumuksen tai törkeän liikenneturvallisuuden vaarantamisen tunnusmerkistön.

Ajokielto on voimassa enintään viisi vuotta ja tuomioistuimen päätöksessä on mainittava ajokiellon viimeinen voimassaolopäivä. Tuomioistuimen päätös pannaan täytäntöön valituksesta huolimatta. Poliisi määrää kuljettajan toistaiseksi voimassa olevaan ajokieltoon, jos hän ei enää täytä 12 §:ssä säädettyjä ajokorttiluvan myöntämisen edellytyksiä tai jos hän ei poliisin asettamassa määräajassa ole toimittanut vaadittua lääkärintodistusta, 20 §:n 3 momentissa tarkoitettua optikon antamaa todistusta taikka suorittanut hyväksytysti uutta kuljettajantutkintoa, ajokoetta tai ajonäytettä. Toistuvista rikkomuksista määrättävän ajokiellon kesto on yhdestä kuukaudesta kuuteen kuukautta. Ajokiellon kestosta määrättäessä otetaan huomioon ne vaikutukset, jotka toimenpiteellä on ajokieltoon määrättävän toimeentuloon ja välttämättömään liikkumiseen. Ajokiellon kestosta määrättäessä otetaan myös vähennyksenä huomioon aika, jonka kuljettaja on ajokieltoon johtaneen teon vuoksi ollut ilman ajo-oikeutta, taikka katsottava ajokielto väliaikaisen ajokiellon pituuden vuoksi kokonaan kärsityksi.

Ajokorttilain 67 §:n mukaan tuomioistuin voi, jollei yleinen etu muuta vaadi, määrätä ajokiellon ehdollisena, jos ajo-oikeus on ajokieltoon määrättävälle ammatin takia välttämätön tai jos siihen on muu erityisen painava syy, eikä teosta ole aiheutunut vaaraa toisten turvallisuudelle. Ajokiellon tai väliaikaisen ajokiellon aikana taikka 2 momentissa tarkoitettuna koetusaikana tehdystä teosta ei voida määrätä ajokieltoa ehdollisena. Ajokielto on 2 momentin mukaan ehdollinen tuomioistuimen asettaman määräajan (koetusaika), jonka pituus on vähintään vuosi ja enintään kolme vuotta. Koetusaika alkaa ehdollisen ajokiellon sisältävän päätöksen julistamisesta tai antamisesta. Tuomioistuimen päätöksessä on määrättävä ehdollisen ajokiellon koetusajan päättymispäivä.

Ajokorttilain 68 §:n mukaan tuomioistuimen on määrättävä ehdollisena määrätty ajokielto pantavaksi täytäntöön, jos ajokieltoon määrätty syyllistyy koetusaikana 64 §:n 1 momentissa tarkoitettuun tekoon. Ehdollisena määrätty ajokielto voidaan kuitenkin jättää määräämättä pantavaksi täytäntöön, jos kuljettajaa ei

tuomita 64 §:n 1 momentin tarkoittamasta teosta rangaistukseen. Määrätessä ehdollinen ajokielto pantavaksi täytäntöön on ajokiellon viimeinen voimassaolopäivä ajokielloista pisimpään voimassa olevan ajokiellon viimeinen voimassaolopäivä. Tuomioistuimen päätös pannaan täytäntöön valituksesta huolimatta. Tuomioistuimen päätöksessä on 2 momentin mukaan mainittava ne seikat, joiden nojalla ehdollisena määrätty ajokielto määrätään pantavaksi täytäntöön. Jollei ehdollisena määrättyä ajokieltoa ole yhden vuoden kuluessa koetusajan päättymisestä määrätty pantavaksi täytäntöön, se on rauennut.

Suomessa määrättyt ajokiellot ovat kansainvälisessä vertailussa lyhyitä, koska ajokiellon määräämiselle asetetun viiden vuoden maksimipituudesta tuomioistuimet käyttävät käytännössä vain ensimmäistä puolikasta. Vuonna 2005 tulivat voimaan uudet määräykset ajokieltojen vähimmäiskestoista, jonka jälkeen ajokiellot hieman pidentyivät. Kahtena edellisellä vuonna ajokieltojen pituuksissa ei ole havaittavissa merkittäviä muutoksia, mutta vuoteen 2007 verrattuna ajokiellot ovat jonkin verran lyhentyneet. Ajokorttilakia säädettäessä ajokieltojen vähimmäiskestoihin ei tehty muutoksia.

Aiemman selvityksen mukaan vuonna 2007 tavallisesta rattijuopumuksesta määrättyistä ajokielloista 26,4 % oli kestoiltaan 3-6 kuukautta, 24,7 % 6–12 kuukautta ja 23,4 % yli vuoden mittaisia. Vuonna 2010 13,6 % ajokielloista oli alle kolmen kuukauden mittaisia, 40,0 % 3-6 kuukautta, 28,8 % 6-12 kuukautta ja 17,6 % yli vuoden mittaisia. Törkeästä rattijuopumuksesta määrättyistä ajokielloista 12,0 % oli vuonna 2007 pituudeltaan alle kuusi kuukautta, 35,5 % 6–12 kuukautta ja 45,8 % yli vuoden mittaisia. Vuonna 2010 13,1 % ajokielloista oli alle kuusi kuukautta, 45,7 % 6-12 kuukautta ja 40,9 % yli vuoden mittaisia. Vuonna 2010 törkeästä rattijuopumuksesta määrättyistä ajokielloista 6,4 % oli yli kahden vuoden mittaisia. Vuonna 2008 tuomioistuimissa tehtiin ehdottoman ajokiellon sisältäviä päätöksiä kaikkiaan 22 936, joista 1 642 ratkaisussa ajokielto katsottiin väliaikaisen ajokiellon pituuden perusteella kokonaan kärsityksi.

Ehdollisia ajokieltoja määrätään suhteellisen harvoin verrattuna ajokieltojen kokonaismäärään, mutta oikeuskäytäntö vaihtelee alueittain varsin paljon. Vuonna 2008 ehdollisia ajokieltoja ilman ajo-oikeuden valvontaa määrättiin 1 545, mikä oli 5,9 prosenttia ajokieltojen kokonaismäärästä. Vuodesta 2001 ehdollisten ajokieltojen määrä vähentyi yhden prosenttiyksikön. Vuosina 2006-2008 ehdollisia ajokieltoja määrättiin suhteellisesti eniten Rovaniemen hovioikeuspiirissä, 9,0 prosenttia ajokielloista, ja Kouvolan hovioikeuspiirissä, 8,3 prosenttia, kun taas Helsingin hovioikeuspiirissä ehdollisia ajokieltoja määrättiin vain 2,1 prosenttia ajokielloista.

## Tieliikenteen päihdeonnettomuudet

Alkoholi on Suomessa osallisena noin joka neljännessä kuolemaan johtaneessa onnettomuudessa ja noin joka yhdeksännessä loukkaantumistapauksessa. Vahinkoriski kasvaa jyrkästi veren alkoholipitoisuuden noustessa. Tarkkaavaisuuden jakamisessa ja liikkuvien kohteiden seurannassa ilmenee puutteita kliinisten kokeiden mukaan yleensä jo, kun kuljettajan veren alkoholipitoisuus ylittää 0,2 promillea. Riski on keskimäärin kolminkertainen veren alkoholin ollessa 0,8 promillea ja 40-kertainen, kun veren alkoholi ylittää 1,5 promillea.

Rattijuopumustapauksissa (kuljettajan veren alkoholipitoisuus vähintään 0,5 promillea) kuolleiden määrä oli korkeimmillaan vuonna 1990, jolloin 152 henkilöä sai surmansa. Tämän jälkeen kuolleiden määrä laski vuoteen 1996 (78 kuollutta)

saakka, minkä jälkeen kehitys on vaihdellut lähes vuosittain. Rattijuopumusonnettomuuksissa on 2000-luvulla kuollut keskimäärin 81 ihmistä vuodessa. Vuosina 2009 ja 2010 kuolleita on ollut keskiarvoa vähemmän. Vuonna 2010 rattijuopumusonnettomuuksissa kuoli 64 ihmistä, joista 47 oli juopuneita kuljettajia, 13 juopuneen kuljettajan matkustajia ja 4 sivullisia. Loukkaantuneita oli 805. Muissa päihdetapauksissa vuonna 2010 kuoli kahdeksan ihmistä ja loukkaantui 83. Vuoden 2011 tammi-elokuussa kuolleita oli yksi enemmän kuin vuoden 2010 vastaavana aikana. Rattijuopumusten ja päihdeonnettomuuksien määrällä on havaittava yhteys alkoholinkulutuksen kokonaismäärän muutoksiin, johon vaikuttavat talouden lasku- ja nousukaudet sekä alkoholipoliittiset toimenpiteet.

Kuolemaan johtaneissa alkoholionnettomuuksissa korostuvat yksittäisonnettomuudet, joiden osuus on vuosina 2004–2008 ollut 72 % ja yhteenajojen 28 %. Tyypillistä on lisäksi, että moottorikäyttöisen ajoneuvon kuljettaja on voimakkaasti alkoholin vaikutuksen alainen. Kuljettajista 71 %:lla veren alkoholipitoisuus ylitti törkeän rattijuopumuksen rajan vuonna 2008. Onnettomuudet painottuvat kesäkuukausiin, viikonloppuun sekä alkuyön tunteihin. Erityisesti tämä koskee yksittäisonnettomuuksia, joissa kuljettajan veren alkoholipitoisuudet ovat myös korkeampia kuin yhteenajoissa olleiden kuljettajien. Kuolemaan johtaneista alkoholionnettomuuksista valtaosa (71 % vuonna 2008) tapahtuu valtateitä pienemmillä teillä tai kaduilla.

Liikennevakuutuskeskuksen ennakoraportin mukaan vuoden 2011 tammi-syyskuun 182 moottoriajoneuvo-onnettomuudesta 43:ssa (24 % kaikista onnettomuuksista) aiheuttajakuljettajan epäiltiin ajaneen alkoholin vaikutuksen alaisena. Rattijuoppojen osuus on edellisvuosien tasoa. Aiheuttajakuljettajista kuuden epäiltiin olleen huumausaineiden vaikutuksen alainen. Vuonna 2010 tammi-syyskuussa tutkittujen kuolemaan johtaneiden moottoriajoneuvo-onnettomuuksien aiheuttajakuljettajista rattijuopumusepäilyjä oli 43 eli 29 %.

Tilastokeskuksen ja Liikenneturvan tilastotietojen mukaan seitsemässä prosentissa henkilövahinkoon johtaneista tieliikenneonnettomuuksista oli osallisena törkeään rattijuopumukseen syyllistynyt henkilö vuonna 2010.

### Päihderiippuvuuden arviointiohjelma

Suomessa on vuodesta 1998 pyritty selvittämään ajo-oikeuden esteenä olevaa päihderiippuvuutta erityisen päihderiippuvuuden arviointiohjelman avulla. Käytännön toiminnan selventämiseksi sosiaali- ja terveysministeriö laati arvioinnista oppaan lääkäreille (Päihderiippuvuuden arviointi ja ajokelpoisuus, 1998:6). Päihderiippuvuusarvio kestää kolmesta kuuteen kuukautta ja sen aikana osallistujalle tarjotaan apua päihteiden käytön hallitsemisessa. Myönteisen lausunnon saaminen edellyttää päihteiden käytön hallintaa ja kokonaiskulutuksen vähentämistä.

Suomessa poliisi ohjaa kuljettajan lääkärin arvioon, jos tämä on kolmen vuoden sisällä toistuvasti syyllistynyt rattijuopumusrikokseen. Rattijuopumukseen syyllistyneiden lisäksi poliisi voi ohjata päihdearvioon myös henkilöitä, jotka ovat jääneet kiinni huumausainerikoksesta tai jotka on otettu toistuvasti säilöön päihtymyksen vuoksi (SMDno/2008/1133).

Arviointiohjelman tehokkuus rattijuopumusten vähentämisessä selvitettiin vuonna 2006 valmistuneessa seurantatutkimuksessa, jonka mukaan päihderiippuvuusarvio ja siihen sisällytetty hoito ei vaikuttanut rattijuopumusten uusimiseen mutta se kuormitti päihdehuoltoa runsaasti. Ongelmana on, että päihdehuollon resursseja kuluu henkilöihin, joilla ei ole todellista motivaatiota

hoitoon, vaan heidän ainoa tavoitteensa on saada ajokortti takaisin. Tämän vuoksi hoito ei tuota toivottuja tuloksia ja lisäksi tämän hoidon aiheuttama kuormitus vähentää päihdehoitoon haluavien henkilöiden hoitomahdollisuuksia. Arviointiohjelmalla on tarkoitus sosiaali- ja terveysministeriön johdolla muuttaa niin, että päihdehuollon voimavaroja kohdennettaisiin tehottomaksi osoittautuneesta arviointiohjelmasta nykyistä tarkoituksenmukaisemmalla tavalla ja näin parannettaisiin päihdeongelmaisten pääsyä hoitoon.

Uuteen kuljettajantutkintoon määrääminen

Poliisin oikeudesta määrätä toistuvasti tieliikennelain säännöksiä ja määräyksiä rikkonut kuljettaja uuteen kuljettajantutkintoon säädetään tieliikennelain 74 §:ssä, mikä asiallisesti muuttamattomana siirtyy 19 päivänä tammikuuta 2013 ajokorttilain 56 §:ään. Pykälän mukaan poliisi voi määrätä kuljettajan uuteen kuljettajantutkintoon, jos hän moottorikäyttöistä ajoneuvoa kuljettaessaan on toistuvasti syyllistynyt tieliikennelain tai sen nojalla annettujen säännösten ja määräysten rikkomiseen ja tämän vuoksi tai muutoin on todennäköistä syytä epäillä, ettei hän ole säilyttänyt ajotaitoaan. Poliisi on käyttänyt mahdollisuutta varsin harvoin eikä asiasta ole Poliisihallituksen ohjeistusta.

## **2.2 Kansainvälinen kehitys ja ulkomainen lainsäädäntö**

Alkolukko

Alkolukosta ei ole olemassa Euroopan unionin lainsäädäntöä.

Ruotsi

Euroopassa alkolukon käyttö on aloitettu Ruotsissa, jossa vuonna 1999 aloitettiin kokeilu alkolukon käyttövelvollisuuden määräämisestä rattijuopumukseen syyllistyneille kuljettajille. Vuodesta 2003 alkaen alkolukko-ohjelmaan osallistuminen on ollut pysyvä vaihtoehto ajokortin peruuttamiselle.

Henkilö, jonka ajokortti peruutettaisiin rattijuopumuksen tai törkeän rattijuopumuksen takia, voi ajokortin menettämisen sijaan hakeutua alkolukko-ohjelmaan. Alkolukon voi asentuttaa henkilöautoon, kevyeen tai raskaaseen kuorma-autoon taikka linja-autoon. Alkolukkomerkinällä varustettu ajokortti on voimassa vain Ruotsissa. Alkolukko-ohjelman pituus on kaikille kaksi vuotta ja siihen osallistuva kuljettaja maksaa itse kaikki alkolukko-ohjelmasta aiheutuvat kulut. Osallistuminen ei vaikuta alentavasti rattijuopumuksesta tuomittaviin sakkoihin tai vankeusrangaistukseen.

Alkolukko-ohjelmaan mukaan haluava rattijuopumukseen syyllistynyt henkilö lähettää Ruotsin liikennehallintoviranomaiselle Transportstyrelsenille osallistumishakemuksen, johon on liitettävä lääkärintodistus, ohjelman säädösten ja määräysten noudattamista koskeva tahdonilmaisu (viljeförklaring), osallistujan ja alkolukkolaitteen toimittajan välinen sopimus sekä tuhannen Ruotsin kruunun suuruinen hakemusmaksu. Jos Transportstyrelsen hyväksyy hakemuksen, henkilö sopii alkolukkolaitteen asennuksesta laitevalmistajan edustajan kanssa. Osallistuja maksaa varsinaisen osallistumismaksun (5300 SEK) Transportstyrelsenille. Ohjelman kokonaiskustannukset ovat noin 50 000 Ruotsin kruunua osallistujaa kohti ja ne jakaantuvat kahden vuoden ajalle. Kustannukset koostuvat hakemusmaksusta, lääkärintodistuksesta, Transportstyrelsenin osallistumismaksusta, alkolukon vuokraamisesta, lääkärintarkastuksista verikokeineen sekä alkolukkoajokortin valmistamisesta.

Henkilöt, jotka käyttävät riippuvuutta aiheuttavia lääkkeitä tai lääkeaineita, eivät voi osallistua alkolukko-ohjelmaan. Riippuvuutta aiheuttavien rauhoittavien lääkkeiden ja kipua lievittävien lääkkeiden tilapäinen käyttö voidaan poikkeuksellisesti hyväksyä lääkärintodistuksella.

Osallistujan tulee ohjelman aikana käydä uudestaan lääkärintarkastuksessa neljän viikon sisällä Transportstyrelsenin myönteisestä osallistumispäätöksestä sekä sen jälkeen kolmen kuukauden välein ohjelman loppuun asti. Ohjelmaan osallistuva henkilö on vastuussa kaikista alkolukon muistiin tallentuneista käyttötiedoista.

Alkolukon käyttötiedot on purettava joka toinen kuukausi. Alkolukosta puretut käyttötiedot toimitetaan Transportstyrelsenille. Alkolukon manipulointi ja alkolukkoon tallentuneet ajoneuvon käynnistämisyrietykset alkoholin vaikutuksen alaisena voivat johtaa henkilön poistamiseen alkolukko-ohjelmasta. Alkolukko-ohjelmaan osallistuvan kuljettajan on pidättäydyttävä alkoholin käytöstä koko ohjelman ajan. Ohjelman toisen vuoden ajan kuljettajan raitis elintapa tulee olla todennettavissa lääkärintodistusten ja verikokeiden avulla.

Jos osallistuja on täyttänyt kaikki alkolukko-ohjelman ehdot, hän saa normaalin ajokortin kahden vuoden jälkeen. Ajokortti antaa saman kelpoisuuden kuin aikaisemmin rattijuopumuksen takia pois otettu ajokortti.

Jos osallistuja haluaa keskeyttää alkolukko-ohjelman tai Transportstyrelsen päättää poistaa osallistujan ohjelmasta rikkomuksen vuoksi, se ottaa alkolukkoajokortin haltuunsa ja asettaa osallistujan karenssiin määrätyksi ajaksi. Vuosien 1999 – 2009 välisenä aikana alkolukko-ohjelmaan on osallistunut noin 5000 kuljettajaa. Kuitenkin vain noin 11 – 13 prosenttia kohderyhmästä on hakenut alkolukko-ohjelmaan, ja jopa 40 – 50 prosenttia osallistujista on tippunut pois ohjelmasta. Syynä ongelmiin ovat olleet korkeat osallistumiskustannukset, tiukka päihteettömyysvaatimus, koetusajan pituus ja alkolukon käyttövelvollisuuden suhde lyhyempään ajokieltoaikaan.

Alkolukko-ohjelman hyväksytysti suorittaneet osallistajat ovat kuitenkin pitäneet ohjelmaa positiivisena kokemuksena. Rattijuopumusrikosten uusimisen on havaittu vähentyneen, alkoholin käyttötottumusten muuttuneen pysyvästi sekä alkoholinkulutuksen, sairaslomien ja sairaalajaksojen määrän vähentyneen näiden osallistujien joukossa.

Rattijuopumukseen syyllistyneille tarkoitettu uusi, alkolukkokokeilusta saatujen kokemusten perusteella muokattu alkolukko-ohjelma otetaan käyttöön tammikuussa 2012 (regeringsproposition 2010/11:26). Alkolukolla valvottu ajo-oikeus voitaisiin rattijuopumustapauksissa myöntää hakemuksesta ajokortin peruuttamisen sijaan. Jos henkilö ei hae valvottua ajo-oikeutta tai sitä ei voitaisi myöntää, ajokortti tulisi peruuttaa. Ajokiellon pituus vastaisi tällöin valvotun ajo-oikeuden koetusajan pituutta ja olisi vähintään yksi tai kaksi vuotta. Ajokiellojen pituuksia esitetään kasvatettavan nykyisestä.

Esityksen mukaan alkolukolla valvottu ajo-oikeus voitaisiin myöntää, jos henkilö asuisi pysyvästi Ruotsissa ja hänellä olisi EU- tai ETA-valtiossa myönnetty ajokortti. Vähäisiä osallistumisedellytyksiä on perusteltu sillä, etteivät monet kuljettajat nykyisin saa ajo-oikeuttaan koskaan takaisin ja syyllistyvät siksi usein kulkuneuvon kuljettamiseen oikeudetta.

Ajokortin haltuunotosta rattijuopumuksen johdosta päättäisi poliisi tai syyttäjä. Myös tulli tai rajavartiolaitos voisi ottaa ajokortin haltuun rattijuopumuksen johdosta. Tämän jälkeen Transportstyrelsenin olisi viipymättä tehtävä päätös

haltuunotetun ajokortin peruuttamisesta tai palauttamisesta. Tässä yhteydessä voitaisiin tehdä myös päätös alkolukolla valvotun ajo-oikeuden myöntämisestä. Lopullisen päätöksen asiassa tekisi Transportstyrelsen rattijuopumustuomion tultua lainvoimaiseksi.

Nykyisin kahden vuoden lyhytaikaisen ajo-oikeuden aikana rattijuopumukseen syyllistyneille ei voida myöntää alkolukolla valvottua ajo-oikeutta. Esityksen mukaisesti valvottu ajo-oikeus olisi mahdollista myöntää myös lyhytaikaisen ajo-oikeuden aikana. Esitettyjen säännösten tarkoituksena on lisätä rattijuopumukseen syyllistyneiden halukkuutta hakea valvottua ajo-oikeutta sekä pitää ihmiset ajokorttilainsäädännön piirissä. Esityksellä on lisäksi pyritty tarjoamaan nuorille rattijuopumukseen syyllistyneille kuljettajille mahdollisuus muuttaa liikennekäyttäytymistään. Nykyisin lyhytaikaisen ajo-oikeuden haltijat joutuvat rattijuopumuksen jälkeen suorittamaan uuden kuljettajatutkinnon. Mahdollisuuden välttää uusi kuljettajantutkinto alkolukko-ohjelmaan osallistumalla on arvioitu lisäävän valvotun ajo-oikeuden suosiota.

Hakemuksen jättämisen yhteydessä hakijan tulisi esittää lääkärintodistus sekä määräysten noudattamista koskeva tahdonilmaisu. Hakemus tulisi jättää Transportstyrelsenille viimeistään neljän viikon kuluessa siitä, kun henkilöllä on ollut mahdollisuus antaa lausuntonsa ajokortin peruuttamista koskeneesta lopullisesta päätöksestä. Alkolukolla valvottu ajo-oikeus voitaisiin myöntää jo väliaikaisen ajokieltopäätöksen tekemisen yhteydessä. Edellytyksenä on, että hakijan katsottaisiin hänen henkilökohtaiset ja terveydelliset ominaisuutensa huomioon ottaen sopivaksi osallistumaan ohjelmaan. Sopivuus edellyttäisi, että hakijan voitaisiin olettaa kunnioittavan liikennesääntöjä ja osoittavan harkintakykyä liikenteessä. Sopimattomuudesta puolestaan voisivat olla osoituksena esimerkiksi laaja liikennesääntöjen rikostusta tai hakijan toistuva syyllistyminen rattijuopumukseen. Hakijan ei myöskään tulisi käyttää huumaavia aineita. Hänen tulisi myös täyttää liikenneturvallisuuden kannalta pakolliset terveystaustatiedot.

Valvottu ajo-oikeus kestäisi määrätyn koetusajan, joka alkaisi lopullisen ajokieltopäätöksen tiedoksiantopäivästä. Mikäli lopullista päätöstä olisi edeltänyt väliaikainen ajokieltopäätös, laskettaisiin koetusaika väliaikaisesta ajokieltopäätöksestä. Tavalliseen rattijuopumukseen syyllistyneelle määrättävä koetusaika kestää yhden vuoden. Kahden vuoden koetusaikaa noudatetaan, jos hakija on syyllistynyt törkeään rattijuopumukseen, hän on viiden vuoden kuluessa syyllistynyt kahteen rattijuopumukseen tai hänet on diagnosoitu alkoholiriippuvaiseksi tai alkoholin väärinkäyttäjäksi. Jos koetusaika on yhden vuoden ja ajokortin haltija osoittautuu tänä aikana alkoholiriippuvaiseksi tai alkoholin väärinkäyttäjäksi, pidennetään koetusaikaa kahteen vuoteen. Tilanteen toteamiseksi ajokortin haltija voidaan velvoittaa toimittamaan lääkärintodistus.

Alkolukkoajokortti ei olisi voimassa koetusajan päätyttyä. Ehdotuksella pyritään estämään alkolukkoajokortin hyödyntäminen tilanteissa, joissa henkilö ei voi saada takaisin vanhaa ajokorttiaan tai hakemusta sen saamiseksi ei jätetä. Valvotun ajo-oikeuden jälkeen henkilön tulee hakea uutta ajokorttia ilman alkolukkoerityisehtoa.

Uusi ajokortti ilman alkolukkoerityisehtoa myönnettäisiin hakemuksesta, mikäli hakijalla olisi voimassaoleva ajokorttilupa. Henkilö, joka hakee ajokorttilupaa, on velvollinen käymään lääkärintarkastuksessa, verikokeessa tai muussa tutkimuksessa joka on tarpeen sopivuusharkinnan suorittamiseksi. Mikäli henkilö ei hakisi valvottua ajo-oikeutta tai hakemusta ei voitaisi hyväksyä, tulisi hänelle määrätä karenssi-aika, jonka aikana henkilölle ei voitaisi myöntää uutta ajokorttia.

Tämän ajan tulisi vastata vähintään sitä aikaa, joka olisi koetusajan pituus valvottua ajo-oikeutta myönnettäessä.

Normaalisti ajokortin peruuttamisen jälkeen uusi ajokortti myönnetään, jos hakijalla on ajokorttilupa, hän on suorittanut hyväksytyin kuljettajatutkinnon ja muutoin täyttää luvan myöntämisen edellytykset. Jos ajokortti on peruutettu enintään vuodeksi, uutta kuljettajatutkintoa ei yleensä tarvitse suorittaa. Valvotun ajo-oikeuden jälkeen ajokortin myöntämiseksi ei kuitenkaan vaadittaisi uutta kuljettajatutkintoa, sillä henkilön katsottaisi osoittaneen ajotaitonsa säilyneen kuljettamalla ajoneuvoa alkolukko-ohjelman ajan.

Päätös valvotusta ajo-oikeudesta voitaisiin purkaa, mikäli henkilö rikkoisi valvotun ajo-oikeuden ehtoja tai hänet muutoin todettaisiin epäsopivaksi osallistumaan alkolukolla valvotun ajo-oikeuden ohjelmaan. Päätös voitaisiin purkaa myös osallistujan huumeiden käytön vuoksi tai mikäli hän ei täyttäisi muita terveyttä koskevia edellytyksiä. Mikäli päätös purettaisiin, peruutettaisiin myös alkolukkoajokortti. Karenssiajan tulisi tällöin vastata jäljellä olevan koetusajan pituutta.

Hakija vastaisi kaikista alkolukkoon liittyvistä kustannuksista. Lääkärikäyntejä olisi vähemmän, kuin alkolukkokeilun aikana ja valtio osallistuisi osallistujien maksettavaksi tulevan hallinnollisen maksun maksamiseen.

#### Norja

Oikeusministeriö sekä liikenne- ja viestintäministeriö ovat asettaneet työryhmän selvittämään mahdollisuuksia antaa uusia säännöksiä, joilla mahdollistettaisiin alkolukon vapaaehtoinen käyttö ajokiellon sijasta. Mahdollisuus koskisi niin sanottuja korkean riskin kuljettajia (yli 1,2 promillen rattijuopumukseen syyllistyneet, rattijuopumusrikoksen uusijat sekä henkilöt, joilla on diagnosoitu alkoholismi tai alkoholiriippuvaisuus). Työryhmän antaa raporttinsa ja ehdotuksensa säädösmuutoksiksi vuoden 2011 loppuun mennessä.

#### Tanska

Tanskan parlamentti hyväksyi kesäkuussa 2010 lain, joka sisältää yleisiä säännöksiä alkolukon käytöstä rattijuopumukseen syyllistyneiden kuljettajien ajo-oikeuden ehtona. Rattijuopumukseen syyllistyneen kuljettajan tulisi tietyissä tapauksissa osallistua alkolukko-ohjelmaan kahden vuoden ajan saadakseen normaalin ajo-oikeutensa takaisin. Lain toimeenpanon valmistelu on parhaillaan käynnissä.

#### Belgia

Belgiassa alkolukon asentamisesta ja alkolukon käyttöön liittyvästä valvonnasta annettu laki on astunut voimaan 1. lokakuuta 2010. Lain nojalla tuomioistuimella on mahdollisuus rajoittaa rattijuopumuksesta tuomitun kuljettajan ajo-oikeutta alkolukolla. Alkolukon käyttövelvollisuus voidaan määrätä tuomarin harkinnan mukaan vähintään vuodeksi ja enintään viideksi vuodeksi. Alkolukon käyttövelvollisuus on mahdollista määrätä olemaan voimassa myös toistaiseksi. Käytännössä lakia ei kuitenkaan vielä ole pantu toimeen. Rattijuopumukseen syyllistyneille tarkoitettujen alkolukkojen on täytettävä standardin EN 50436-1 vaatimukset sekä lisäksi kansallisia vaatimuksia liittyen alkolukon kalibrointiin ja siitä purettavien käyttötietojen suojaamiseen.

Tuomioistuin antaa rattijuopumukseen syyllistyneelle ennakoilmoituksen alkolukon käytöstä. Ennakoilmoitukseen sisältyvät tiedot rattijuopumustuomion

oikeusperustasta, ajantasainen lista alkolukon asennusliikkeistä ja alkolukon käytön valvontakeskuksista sekä kehoitus alkolukon käyttöön määrätylle ottaa yhteyttä valitsemaansa valvontakeskukseen. Jos alkolukon käyttöön määrätty ei ilmoittaudu valvontakeskuksessa, hän menettää ajo-oikeutensa. Tuomioistuin lähettää kopion ennakoilmoituksesta tuomitun asuinkunnalle sekä liikenteestä vastaavalle keskusviranomaiselle. Tuomitun tulee luovuttaa oma kappaleensa ennakoilmoituksesta valitsemalleen valvontakeskukselle.

Rattijuopumuksesta tuomittu voidaan hyväksyä alkolukko-ohjelmaan, jos hän täyttää lain 3 §:ssä listatut viisi ehtoa. Henkilön tulee osallistua valvontakeskuksen järjestämään koulutukseen, hänen ajokortissaan tulee olla alkolukkoa ilmentävä kansallinen erityisehto 112, hänen on asennettava kaikkiin käyttämiinsä moottoriajoneuvoihin alkolukko, alkolukon käyttötiedot on käytävä purkamassa säännöllisesti ja lisäksi hänen tulee täyttää muut alkolukko-ohjelman ehdot, kuten esimerkiksi olla kiertämättä alkolukkoa.

Valvontakeskuksen on oltava liikenneministeriön hyväksymä ja keskuksessa on oltava vähintään yksi psykologi tai kriminologi, mutta ei lääkäriä, sillä ohjelmaan ei sisälly lääketieteellistä valvontaa. Alkolukko-ohjelmaan osallistuvan on osallistuttava valvontakeskuksen järjestämään ensimmäiseen tapaamiseen kahden viikon kuluttua ennakoilmoituksen saamisesta. Ensimmäisessä tapaamisessa valvontakeskus käy osallistujan kanssa läpi alkolukko-ohjelman ehdot ja antaa osallistujalle todistuksen, jonka mukaan hän on aloittanut valvontakeskuksen järjestämän ohjelman. Ennen alkolukon asentamista osallistuja saa alkolukon käyttöä koskevaa koulutusta, jossa hänelle kerrotaan myös alkolukon kiertämisen seurauksista. Tämän jälkeen osallistuja käy valvontakeskuksessa ensimmäisen vuoden aikana joka toinen kuukausi ja seuraavina vuosina kaksi kertaa vuodessa. Jos alkolukosta purettujen tietojen perusteella on tarpeen, tapaamisia voidaan järjestää myös useammin.

Alkolukko on asennettava kolmenkymmenen päivän kuluessa ennakoilmoituksen saamisesta. Kun alkolukon asentamisesta on kulunut neljästä kahdeksaan kuukautta, rattijuopumukseen syyllistyneelle järjestetään koulutustilaisuus, jossa käydään läpi alkolukon käytöstä saatuja kokemuksia ja mahdollisesti havaittuja ongelmia.

Osallistujan on käytävä purkamassa alkolukon rekisteritiedot ensimmäisen vuoden aikana kerran kahdessa kuukaudessa ja sen jälkeen joka kuudes kuukausi tähän valtuutetussa liikkeessä. Liikkeen tulee heti ilmoittaa purusta valvontakeskukselle. Purettu tiedot rekisteröidään suojatussa muodossa siten, että ainoastaan valvontakeskuksella on oikeus käsitellä ja tulostaa niitä. Tietoja voidaan rekisteröidä ja siirtää Euroopan unionin alueella. Tietojen luovuttaminen kolmansille tahoille on mahdollista vain tilastointia ja tieteellistä tutkimusta varten, jolloin luovutettavista tiedoista ei saa ilmetä alkolukko-ohjelmaan osallistuneen henkilöllisyys. Alkolukkotietojen keräämiseen, luovuttamiseen ja säilyttämiseen sovelletaan kansallista tietosuojalakiä.

Alkolukon kiertämisenä pidetään muun muassa alkolukon teknisiä vaatimuksia koskevalla lailla annettujen määräysten noudattamatta jättämistä. Lisäksi alkolukko rekisteröi jokaisen alkoholia sisältäneen puhalluksen. Valvontakeskus kutsuu osallistujan puhutteluun, jos puhallustulokset ovat epänormaaleja. Alkolukon käyttövaatimuksen kiertämisenä pidetään myös alkolukon kytkemistä pois päältä, muita teknisiä puuttumisia alkolukon toimintaan, alkolukon käyttöön liittyvien kustannusten maksamatta jättämistä tai järjestettyyn koulutukseen osallistumatta jättämistä. Hallituksen esityksen mukaan alkolukon kiertämisenä voidaan pitää myös toimintaa, jota ei ole mainittu hallituksen esityksessä.



Alkolukkoa ilmentävän erityisehdon (112) lisäksi ajokorttirekisteriin tehdään merkintä rattijuopumustuomiosta, jotta liikenteenvalvontaa suorittava poliisi voi havaita, osallistuvatko heidän pysäyttämänsä kuljettajat alkolukko-ohjelmaan.

#### Ranska

Ranskan Anceyssä aloitettiin vuonna 2004 rattijuopumukseen syyllistyneille kuljettajille suunnattu alkolukkokokeilu, joka on nykyisin laajennettu neljälle muulle Ranskan hallintoalueelle. Valtakunnallisen alkolukko-ohjelman valmistelu on loppusuoralla ja otettaneen käyttöön lähivuosina.

#### Alankomaat

Alankomaissa järjestettiin vuonna 2008 alkolukkokokeilu, johon osallistui 80 vapaaehtoista kuljettajaa. Vakinaisen ohjelman valmistelu on ollut käynnissä kokeilusta saakka. Vakinaisen alkolukko-ohjelman oli tarkoitus alkaa vuoden 2011 alussa, mutta sen aloittaminen on viivästynyt muun muassa alkolukkolaitteiden hyväksymiseen liittyvien ongelmien takia. Vakinainen rattijuopumukseen syyllistyneille tarkoitettu alkolukko-ohjelma on näillä näkymin tarkoitus aloittaa marraskuussa 2011 ja siihen odotetaan noin 4000 osallistujaa. Alkolukkolaitteille on asetettu eurooppalaisen alkolukkostandardin (EN 50436-1) lisäksi kansallisia vaatimuksia muun muassa tietosuojasta.

Ohjelman keston on tarkoitus olla kaksi vuotta. Kestoa voitaisiin pidentää osallistujakohtaisesti puoli vuotta kerrallaan, kunnes henkilö osoittaa täyttävänsä kaikki alkolukko-ohjelman vaatimukset. Ohjelmaan sisältyisi kolme pakollista ryhmätilaisuutta alussa ja yksi ohjelman lopussa. Ohjelman vaatimukset kiristyisivät loppua kohden, mutta toisaalta alkolukon käyttötietojen purkuväliä voitaisiin harventaa, jos rikkomuksia ei olisi.

Alkolukkolaitteen manipulointi tai liiallinen määrä hylättyjä ajon aikaisia uudelleenpuhalluksia johtaisi ohjelmasta poistamiseen. Useiden rikkomusten perusteella osallistuja ohjattaisiin terveydenhoitoon, johon osallistuminen olisi vapaaehtoista. Hoitomaksut korvattaisiin sairausvakuutuksesta.

#### Muut Euroopan maat

Saksassa aloitetaan vuoden 2012 aikana alkolukkokokeilu. Vapaaehtoisesti alkolukkoja on asennettu hyvin vähän, vain alle sataan ajoneuvoon.

Iso-Britanniassa aloitettiin rattijuopumukseen syyllistyneille suunnattu alkolukkokokeilu vuonna 2004. Vuonna 2006 parlamentti hyväksyi lain, joka mahdollistaa tuomioistuimille alkolukon määräämisen rattijuopumukseen syyllistyneelle kuljettajalle. Toistaiseksi lakia ei ole pantu täytäntöön.

Itävallassa valmistellaan alkolukkoja koskevan kokeilun aloittamista. Kokeilu suunnataan sekä rattijuopumukseen syyllistyneille että ammattiliikenteen kuljettajille.

Sloveniassa on valmisteilla kansallinen alkolukko-ohjelma, jonka puitteissa tuomarit voisivat rajoittaa rattijuopumuksesta tuomittujen kuljettajien ajo-oikeutta määrääjäksi, riippuen kuljettajan suhteesta alkoholiin. Alkolukosta tulisi todennäköisesti osa rattijuopumukseen syyllistyneen kuntoutusohjelmaa.

#### Alkolukkostandardit

Alkolukkojen tekniset ja toiminnalliset vähimmäisvaatimukset vahvistetaan niitä koskevilla standardeilla. Euroopassa alkolukkostandardit valmistellaan eurooppalaisen standardisoimisjärjestön CENELEC:in (*European Committee for Electrotechnical Standardization*) alkolukkotyöryhmässä BTTF 116–2. Suomesta sähkö- ja elektroniikka-alan kansallinen standardisoimisjärjestö SESKO on CENELEC:in jäsen. Alkolukkostandardiryhmässä Suomea edustaa Liikenteen turvallisuusvirasto.

CENELEC:in alkolukkostandardiryhmä on julkaissut kaksi standardia. Ensimmäisellä standardilla (CLC/EN 50436–1, Suomessa SFS/EN 50436-1) on määritelty toiminnallisuusvaatimukset ja testausmenetelmät alkolukoille, jotka on tarkoitettu rattijuopumukseen syyllistyneille tarkoitetuissa alkolukko-ohjelmissa käytettäväksi. Standardi on vuodelta 2005 ja sen päivittäminen on kesken.

Toisella standardilla (CLC/EN 50436–2, Suomessa SFS/EN 50436-2) on määritelty muita, niin sanottuja yleisessä ja ennaltaehkäisevässä käytössä olevia alkolukkoja koskevat vaatimukset ja testausmenetelmät. Standardi on vuodelta 2007.

Ensimmäisen, niin sanotun viranomaisstandardin (EN 50436-1) mukaisessa alkolukossa on oltava muisti, johon kaikki alkolukkoa ja ajo-neuvoa koskevat tapahtumat tallennetaan, sekä uudelleentestaustoiminto, jonka avulla kuljettajalta voidaan vaatia ajonaikaisia uudelleenpuhalluksia. Täyttämällä niin sanotun viranomaisstandardin vaatimukset alkolukko täyttää samalla myös niin sanotun vapaaehtoisstandardin vaatimukset. Molempien standardien mukaan alkolukon on täytettävä joukko erityisiä ominaisuuksia, jotka estävät alkolukon kiertämisen, manipuloimisen ja harhauttamisen.

Suomessa edellytetään valvotussa ajo-oikeudessa käytettävältä alkolukolta viranomaisstandardin vaatimusten täyttämistä. Edellytyksenä Suomessa liikenteeseen hyväksymiselle on, että alkolukko täyttää vähintään vapaaehtoisstandardin vaatimukset taikka Euroopan talousalueeseen kuuluvassa valtiossa säädetyt mainittuja standardeja vastaavan tason kansalliset vaatimukset.

## Ajokiellot

Ajokorttiseuraamuksista ei ole olemassa Euroopan unionin lainsäädäntöä. Euroopan komission vuonna 2001 hyväksymässä liikenteen valkoisessa kirjassa "Eurooppalainen liikennepolitiikka vuoteen 2010: valintojen aika" on tavoitteeksi asetettu rangaistusten yhdenmukaistaminen ja vaikuttavuus kaikkien Euroopan unionin jäsenvaltioiden alueella. Lähtökohdaksi on pidetty sitä, että rikkeistä annetun rangaistuksen ajokorttiin kohdistuvine seuraamuksineen tulisi olla sama kuljettajan kansallisuudesta tai rikkeen tapahtumispaikasta riippumatta. Erityisen tarpeellisenä on pidetty ylinopeutta ja rattijuopumusta koskevien sääntöjen sekä rangaistuksia ja valvontaa koskevien sääntöjen yhdenmukaistamista.

Jäsenvaltioiden kesken on tehty sopimus ajokieltojen tunnustamisesta ja täytäntöönpanosta (neuvoston säädös ajokieltoja koskevan yleissopimuksen tekemisestä 98/C 216/01), mutta se ei ole vielä tullut voimaan. Vain muutamat jäsenvaltiot ovat ratifioineet sopimuksen.

## Ruotsi

Ruotsissa rattijuopumuksesta (promilleraja 0,2) seuraa tuomioistuimen määräämien rangaistusten lisäksi ajokortin peruuttaminen vähintään yhdeksi vuodeksi. Jos ajokortti peruutetaan yli vuodeksi, kuljettajan on ajokortin

saadakseen pääsääntöisesti suoritettava uusi kuljettajantutkinto ja soveltuvuudesta.

Vuoden 2012 alussa tulevat voimaan uudet ajokorttien peruuttamista ja alkolukon käyttöä koskevat määräykset, joiden tarkoituksena on lisätä alkolukon käytön suosiota ajokorttien peruuttamisaikoja pidentämällä. Jatkossa ajokortin peruuttamisajan on oltava vähintään vaihtoehtoisen alkolukon käyttöajan mittainen. Ajokortti peruutettaisiin vähintään kahdeksi vuodeksi, jos kuljettaja kuuluu korkean riskin ryhmään. Tähän ryhmään kuuluvat törkeään rattijuopumukseen syyllistyneet (vähintään 1,0 promillea), kaikki rattijuopumuksen viiden vuoden sisällä uusineet sekä alkoholin väärinkäyttäjiksi tai alkoholi-riippuvaisiksi todetut henkilöt. Näiden henkilöiden on myös suostuttava lääkärintarkastuksiin, jotka jatkuvat kaksi vuotta ajo-oikeuden palauttamisen jälkeen.

#### Norja

Norjassa (promilleraja 0,2) rattijuopumuksesta määrättävän ehdottoman ajokiellon kesto kasvaa huomattavasti veren alkoholipitoisuuden kasvaessa. Ajokielloa ei määrätä lainkaan, jos kuljettajan veren alkoholipitoisuus on ollut 0,20-0,40 promillea. Norjan kansallisen poliisin johtokunnasta saatujen tietojen mukaan tyypillinen ajokiellon pituus promillevälillä 0,41-0,50 on kuusi kuukautta, välillä 0,51-0,80 12-18 kuukautta, välillä 0,81-0,90 18-20 kuukautta, välillä 0,91-1,10 20-22 kuukautta ja välillä 1,11-1,20 vähintään kaksi vuotta. Jos promillemäärä on yli 1,20, ajokiellon pituus on kahdesta viiteen vuotta. Samoin ajokiellon pituudeksi määrätään kahdesta viiteen vuotta, jos rattijuopumukseen liittyy raskauttavia asianhaaroja, kuten liikenneonnettomuus, pidempi ajomatka tai ajo varastetulla ajoneuvolla. Jos rattijuopumukseen liittyy onnettomuus on vakava, ajokiellon pituudeksi määrätään kolmesta viiteen vuotta ja kuolemaan johtaneessa onnettomuudessa ajo-oikeus peruutetaan pysyvästi. Kahdesti viiden vuoden sisällä rattijuopumukseen syyllistyneen kuljettajan ajo-oikeus peruutetaan myös pysyvästi, riippumatta veren alkoholipitoisuudesta. Pysyvästi peruutetun ajo-oikeuden voi saada takaisin ainoastaan oikeusviranomaisen harkinnanvaraisella päätöksellä ja sitä koskeva hakemus voidaan tehdä aikaisintaan viiden vuoden kuluttua ajo-oikeuden peruuttamisesta. Jos ajokiellon pituus on vähintään kuusi kuukautta, on kuljettajan ajo-oikeuden takaisin saamiseksi suoritettava kuljettajantutkinto kokonaisuudessaan uudelleen.

#### Tanska

Tanskassa (promilleraja 0,5) rattijuopumuksen seuraamukset jaetaan kolmeen luokkaan kuljettajan veren alkoholipitoisuuden mukaan. Promillevälillä 0,51-1,2 ensikertalainen määrätään ehdolliseen ajokieltoon, toista kertaa tekoon syyllistynvä määrätään kolmen vuoden ajokieltoon ja kolmatta kertaa tekoon syyllistynvä viiden vuoden ajokieltoon. Promillevälillä 1,21-2,00 ensikertalainen määrätään kolmen vuoden ajokieltoon, toista kertaa tekoon syyllistynvä määrätään viiden vuoden ajokieltoon ja kolmatta kertaa tekoon syyllistynvä kymmenen vuoden ajokieltoon. Yli kahden promillen rattijuopumukseen syyllistyneiden ajokieltoseuraamukset ovat samat kuin edellisen ryhmän, mutta rangaistukset ankaroituvat. Rattijuopumuksen uusijoiden seuraamuksista päätetään viimeisen teon promillemäärän perusteella eikä aiempien tekojen promillemäärillä ole vaikutusta. Moninkertaisilla uusijoilla vankeusrangaistus pitenee jokaisesta teosta, mutta ajokiellon pituus on vain harvoin yli kymmenen vuotta.

#### Viro

Virossa (promilleraja 0,2) määrätään promillevälillä 0,20-0,49 rattijuopumuksesta varsinaisten rangaistusten ohella ajokieltoa enintään kuusi kuukautta. Tämän perusajokiellon lisäksi voidaan määrätä lisäajokieltoa 3-9 kuukautta, jos kyse on ensikertalaisesta ja 3-12 kuukautta, jos kyse on rattijuopumuksen uusijasta. Promillevälillä 0,50-1,49 ajokielto on enintään yksi vuosi, minkä lisäksi ensikertalaiselle voidaan määrätä 3-9 kuukautta ja uusijalle 3-12 kuukautta lisäajokieltoa. Yli 1,50 promillen tapauksissa ajokieltoa määrätään enintään kolme vuotta. Jos ajokiellon pituus on ollut 6-12 kuukautta, kuljettaja voi ajokiellon päätyttyä saada ajokorttinsa takaisin teoriakokeen suorittamalla. Jos ajokiellon pituus on ollut yli vuosi, kuljettajan on ajokorttinsa saadakseen suorittava myös ajokoe.

#### Latvia

Latviassa (promilleraja 0,2) rattijuopumuksesta määrätään aina ajokielto, jonka pituus on kuusi kuukautta promillevälillä 0,20-0,50, yksi vuosi välillä 0,51-1,00, kaksi vuotta välillä 1,01-1,50 ja neljä vuotta kuljettajan veren alkoholipitoisuuden ollessa vähintään 1,51 promillea. Rattijuopumuksen uusiminen vuoden sisällä käsitellään rikosoikeudellisena asiana tuomioistuimessa. Ajokiellon päätyttyä kuljettajan on ajo-oikeutensa saadakseen läpäistävä lääketieteellinen arviointi ja suoritettava kuljettajantutkinto uudelleen.

#### Liettua

Liettuassa (promilleraja 0,4, uusilla kuljettajilla ja raskaiden ajoneuvojen kuljettajilla 0,2) ajokiellon pituus on yhdestä vuodesta yhteen vuoteen ja kuuteen kuukauteen, jos kuljettajan veren alkoholipitoisuus on ollut välillä 0,41-1,50 promillea. Veren alkoholipitoisuuden ylittäessä 1,50 promillea ajokiellon pituus on kahdesta kolmeen vuotta. Jos rattijuopumukseen on liittynyt onnettomuus, joka ei ole johtanut henkilövahinkoihin, on ajokiellon pituus kolmesta viiteen vuotta. Kahteen rattijuopumukseen vuoden sisällä syyllystyneen kuljettajan ajoneuvo tuomitaan valtiolle menetetyksi ja ajokiellon pituudeksi määrätään kolmesta neljään vuotta. Jos ajokiellon pituus on alle vuoden, on kuljettajan ennen ajo-oikeuden palauttamista osallistuttava ajo-opetukseen ja lääketieteelliseen arviointiin. Vähintään vuoden mittaisen ajokiellon jälkeen kuljettajan on edellä mainittujen lisäksi suoritettava uusi kuljettajantutkinto teoria- ja ajokokeineen.

#### Saksa

Saksassa (promilleraja 0,5, uusilla tai alle 21-vuotiailla kuljettajilla 0,0) on varsin monimutkainen ajokorttiseuraamusjärjestelmä, jossa seuraamukseen vaikuttaa ajokortin voimassaoloaika, veren alkoholipitoisuus, ympäristön vaarantaminen tai puutteet ajosuorituksessa ja mahdolliset onnettomuudet. Kuljettaja voidaan määrätä ajokieltoon tai hänen ajokorttinsa peruuttaa rikosasian käsittelyn yhteydessä tai hallinnollisessa menettelyssä. Hallinnollista ajokieltoa käytetään vähemmän vakavien, sakolla rangaistavien, liikenne rikkeiden perusteella ja peruuttamista vakavampien liikenne rikosten ja myös muiden rikosten kohdalla. Tuomioistuimien käyttöä ajokortin peruuttamista yleensä törkeän huolimattomuuden tai törkeän rattijuopumuksen yhteydessä. Ajokielto rattijuopumuksesta on ensikertalaiselle kuukauden ja uusittaessa kolmen kuukauden mittainen. Ajokortti peruutetaan rattijuopumuksen vuoksi vähintään kuudeksi kuukaudeksi ja enintään viideksi vuodeksi. Törkeimmissä tapauksissa ajo-oikeus voidaan peruuttaa pysyvästi. Peruuttamisaikaa pidentää aiemmat ajokorttiin kohdistuneet toimenpiteet. Toisaalta peruuttamisaikaa voi lyhentää osallistumalla koulutukseen. Jos peruuttamisaika ylittää kaksi vuotta, vaaditaan uusi ajokoe. Uutta ajokorttia varten kuljettaja joutuu yleensä myös osoittamaan sopivuutensa lääketieteellisellä tai psykologisella lausunnolla.

Ranska

Ranskassa (promilleraja 0,5) tuomioistuin voi määrätä ajokiellon yksittäisen vakavan teon perusteella harkintansa mukaan. Tällainen teko voi olla rattijuopumuksen uusiminen tai kuolemantuottamus. Ajokieltoaika vaihtelee kolmesta viiteen vuoteen. Vakavimpien tekojen kohdalla se on viisi vuotta.

## 2.3 Nykytilan arviointi

Liikenneturvallisuuden parantamisessa tavoitteena on, että vuoteen 2020 mennessä tieliikennekuolemat puolittuisivat nykyisestä 270 kuolleesta. Haastavan tavoitteen saavuttaminen edellyttää päihdeonnettomuuksien huomattavaa vähentämistä. Rattijuopumus on ilmiönä hyvin monimuotoinen, joten tehokas liikenneraittiuustyö edellyttää useiden erilaisten toimenpiteiden yhdistämistä toimivaksi kokonaisuudeksi.

Vuosille 2011–2014 suunnatussa valtakunnallisessa liikenneturvallisuussuunnitelmassa on tärkeimmiksi painopisteiksi valittu kuljettajien ajokunto, liikennekäyttäytyminen sekä taajamien ja maanteiden liikenneturvallisuuden parantaminen. Ajokunnon kannalta tärkeintä on rattijuopumuksen vähentäminen ja tähän pyritään alkolukon lisäksi rattijuopumusvalvontaa kehittämällä liikenneraittiuskampanjointia tehostamalla sekä panostamalla rattijuopumuksesta kiinnijääneiden hoito- ja tukitoimiin.

Keskeinen rattijuopumusten määrää rajoittava tekijä on perinteisesti ollut poliisin suorittama liikennevalvonta. Kiinnijäämisriskiä on viime vuosina pyritty lisäämään suuntaamalla valvontaa ajallisesti ja paikkakohtaisesti rattijuopumuksen yleisiin esiintymistilanteisiin sekä kehittämällä edelleen valvontaan liittyvää tiedotusta. Kohdennettua valvontatiedottamista jatketaan lähivuosina ihmisten kokeman kiinnijäämisriskin lisäämiseksi. Rattijuopumusvalvontaa on myös mahdollista tehostaa kehittämällä rikoksen todentamisvälineitä ja yksinkertaistamalla valvonnan ja oikeudellisen käsittelyn prosesseja. Tähän voidaan päästä muun muassa ottamalla käyttöön siirrettäviä tarkkuusalkometrejä ja uusia välineitä muiden päihteiden seulomiseen. Prosessin yksinkertaistamisen ja rikoksen todentamisvälineiden kehittämisen avulla voidaan tarvittaessa myös puuttumiskynnystä alentaa ja portaitaisuutta lisätä.

Nykyisten ja tulevien kuljettajien asenteisiin pyritään vaikuttamaan kampanjoilla. Liikenteen turvallisuusvirasto koordinoi liikenneraittiusviestintää käynnistämällä viranomaisyhteistyön viestinnän tehostamiseksi ja toimivan yhteistyöverkoston luomiseksi viranomaisten ja alan muiden toimijoiden kanssa. Asenteisiin pyritään vaikuttamaan myös käsittelemällä päihteiden käytöstä liikenteessä aiheutuvia riskejä ja seuraamuksia osana koulujen päihdevalistusta ja terveystiedon opetusta. Liikenne- ja terveysalan järjestöjen yhteistyönä panostetaan erityisesti 14–17-vuotiaisiin kouluissa, oppilaitoksissa ja nuorisotyössä.

Uuden Liikenneturvallisuussuunnitelman mukaisesti rattijuopumukseen syyllistyneiden erityistarpeet pyritään ottamaan huomioon nykyistä paremmin päihdeongelmaisten hoito- ja tukipalveluissa sekä siihen liittyvässä koulutuksessa. Alkoholi-ongelmien yleistä ehkäisyä tehostetaan tukemalla varhaisen puuttumisen mallin käyttöön ottamista ja levittämistä sosiaali- ja terveydenhuollossa koko maassa. Lisäksi kehitetään menettelyä, jolla uusien ajokorttikokelaiden päihteiden käyttöä voidaan lääkitarkastuksen yhteydessä

selvittää ja laaditaan toimintamalli rattijuopumuksen jälkeisestä mahdollisuudesta keskustella päihdeongelmasta sosiaalityöntekijän kanssa.

Jo käytössä olevien keinojen kehittämistä on jatkettava liikenneturvallisuussuunnitelman mukaisesti, mutta rattijuopumusten ja alkoholionnettomuuksien määrä osoittavat, ettei yksin näillä keinoilla rattijuopumuksia voida merkittävästi nykytasosta vähentää. Uuden teknologian käytön lisääminen tarjoaa kuitenkin jatkossa lupaavia mahdollisuuksia. Liikenneturvallisuussuunnitelmassa vuosille 2011-2014 ehdotetuista kärkitoimista kaikkein vaikuttavimmaksi on arvioitu alkolukon säätäminen pakolliseksi rattijuopumukseen syyllistyneille.

Alkolukko on ulkomaisissa tutkimuksissa osoittautunut tehokkaaksi rattijuopumusten vähentäjäksi ja kokemukset valvotusta ajo-oikeudesta sekä alkolukon käytöstä ammattiliikenteessä Suomessa ovat myönteisiä. Alkolukkojen käyttötietojen perusteella on arvioitu, että pelkästään valvotussa ajo-oikeudessa laite on kuuden vuoden aikana estänyt noin 25 000 rattijuopumusrikosta. Liikenneturvallisuusalan asiantuntijat ovatkin yksimielisiä siitä, että alkolukon laajalla käytöllä voidaan merkittävästi vähentää rattijuopumuksia.

Jo vuoden 2006 valtioneuvoston tieliikenteen turvallisuuden parantamista koskevassa periaatepäätöksessä tavoitteeksi asetettiin, että alkolukko saataisiin mahdollisimman pian uusien autojen vakiovarusteeksi. On kuitenkin epätodennäköistä, että tämä tapahtuisi ennen vuotta 2020, koska tavaroiden vapaata liikkuvuutta ja ajoneuvojen tyyppihyväksyntää koskevien määräysten johdosta asialle on saatava EU:n hyväksyntä. Tavoitteen saavuttamiseksi on tehtävä pitkäjänteistä työtä, mutta alkoholionnettomuuksien vähentämiseksi alkolukon käyttöä olisi vaiheittain laajennettava jo ennen sen vakiovarusteeksi tuloa. Alkolukon käytön yleistyminen tukisi myös tavoitetta saada se vakiovarusteeksi. Käyttäjämäärien kasvu alentaa laitekustannuksia ja edistää tuotekehitystä, joka on edellytyksenä vakiovarusteeksi tulolle. On lisäksi huomioitava, että autojen keski-ikä on Suomessa jo yli 12 vuotta, joten ilman jälkiasennusvelvoitetta kestää vielä kauan ennen kuin kaikissa autoissa on ajamisen päihtyneenä estävä alkolukko.

Nykyisen lainsäädännön mukaan tietyt edellytykset täyttävä rattijuopumukseen syyllistynyt henkilö voi ajokiellon sijasta pyytää alkolukolla valvottua ajo-oikeutta. Tällöin tuomioistuin määrää hänelle 1-3 vuoden koetusajaksi ehdollisen ajokiellon yhdistettynä ajo-oikeuden valvontaan. Järjestelmä on toiminut hyvin ja osallistujamäärät ovat kokeilun vakinaistamisen yhteydessä tehtyjen muutosten myötä noin nelinkertaistuneet, mutta edelleen merkittävin ongelma on alhainen osallistujamäärä suhteessa rattijuopumuksesta kiinnijääneiden kokonaismäärään. Valvottuja ajo-oikeuksia määrätään nykyisin hieman yli 500 vuodessa, mutta vähintään yhteen rattijuopumukseen syyllistyneitä henkilöitä on yli 15 000 vuodessa. Päihdeonnettomuuksien vähentämiseksi valvotun ajo-oikeuden käyttöä tulisikin lisätä. Erityisen tärkeää tämä olisi rattijuopumuksen uusijoiden kohdalla. On arvioitu, että nykyisellä liikennevalvonnan tasolla rattijuoppo ajaa humalassa 220 kertaa jokaista kiinni jäämistään kohden, joten rattijuopumuksen uusijat ovat merkittävä riski liikenteessä. Uusijoilla on keskimäärin myös korkeampi veren alkoholipitoisuus ja vakavampi päihdeongelma kuin ensikertalaisilla, minkä vuoksi yhden vuoden ajo-oikeuden valvontaa on pääsääntöisesti pidettävä liian lyhyenä. Rattijuopumuksen uusijat aiheuttavat lähes puolet niistä onnettomuuksista, joissa alkoholilla on osuutta, eli noin 35 kuolemaa vuosittain. Arvioiden mukaan alkolukko voisi ehkäistä noin 70 % näistä kuolemista, eli 25 liikennekuolemaa vuosittain. Alkolukon käytöllä olisi mahdollista rattijuopumusten estämisen lisäksi tukea alkoholiongelmisten päihteiden käytön hallintaa. Alkolukon käytön

lisääminen ei ole siis pelkästään liikenneturvallisuustoimenpide, vaan edistää myös sosiaali- ja terveyssektorin tavoitteita.

Vuonna 2005 ajokielloille säädettiin minimiajat, joilla varsinkin uusijoiden ajokieltoja oli tarkoitus pidentää. Suomessa ajokiellot ovat kuitenkin kansainvälisessä vertailussa edelleen varsin lyhyitä. Jos rattijuopumukseen syyllistyneellä on mahdollisuus valita ajokiellon ja valvotun ajo-oikeuden välillä, on ajokieltojen pituudella keskeinen merkitys valvotun ajo-oikeuden suosiolle. Nykyisin ajokiellot ovat useimmiten selvästi valvotun ajo-oikeuden kestoa lyhyempiä, mitä ei voida päihdeonnettomuuksien vähentämisen näkökulmasta pitää perusteltuna. Ajokieltojen pidentäminen myös lähentäisi Suomen ja muiden Euroopan unionin jäsenmaiden ajokorttiseuraamuksia, mitä on liikenteen valkoisen kirjan mukaan pidettävä tavoitteena erityisesti ylinopeuksien ja rattijuopumusten osalta.

Eryteisesti rattijuopumuksen uusijoista monet ovat päihdeongelmaisia, joiden on vaikea pidättäytyä ajamisesta päihtyneenä. Yhdysvalloissa ja Kanadassa tehdyissä tutkimuksissa on havaittu, että 75–80 % ehdottomaan ajokieltoon tuomituista ajaa ajokieltonsa aikana ja samansuuntaisia arvioita on esitetty myös Ruotsissa. Valtaosalla rattijuopumukseen syyllistyneistä on vain yksi auto käytössään ja siihen asennetulla alkolukolla voitaisiin estää merkittävä osa päihtyneenä tapahtuvista ajokieltojen rikkomisista. Pahimpiin rattijuopumuksen uusimistapauksiin tulisi myös voida puuttua rikoksiin syyllistyneen ajoneuvon konfiskoinnilla, koska alkolukon asennukseen tai ajokieltojen noudattamiseen ei voida pakottaa. Tähän suppeaan joukkoon voitaisiin parhaiten vaikuttaa terveydenhuollon päihdeongelmaa koskevin toimenpitein, mutta puuttuvan hoitomotivaation vuoksi tulokset näistäkin ovat olleet työn kuormittavuuteen verrattuna heikkoja.

Edellä mainittu hoitomotivaation puuttumisen vaikutukset on havaittu myös päihderiippuvuuden arviointiohjelmassa, johon merkittävä osa rattijuopumuksen uusijoista joutuu. Heidän on käytävä läpi ohjelma ja saatava päihdealaan perehtyneen lääkärin myönteinen lausunto tai muutoin ajo-oikeutta ei palauteta rattijuopumusrikoksesta seuranneen ajokiellon päättyessä, vaan heidät määrätään toistaiseksi voimassa olevaan ajokieltoon, joka päättyy vain myönteisen lääkärinlausunnon perusteella tai ajo-oikeuden rautessa ajokiellon kestettyä viisi vuotta. Päihderiippuvuuden arviointi tarjoaisi myös mahdollisuuden lisätä alkolukon käyttöä sitä kaikkein eniten tarvitsevalla kohderyhmällä. Tammikuussa 2013 tulevat voimaan ajokorttilain muutokset, joiden mukaan päihderiippuvuus ei ole este ajokorttiluvan myöntämiselle, jos ajo-oikeuteen liitetään erityisehto alkolukon käytöstä. Tämä koskee varsinaisen arviointiohjelman lisäksi myös lääkärin ilmoitusvelvollisuuden puitteissa havaittuja päihdeongelmia, joten jatkossa lääkäri voi suosittaa poliisille potilaansa ajo-oikeuden poistamisen sijasta alkolukkoehdolla varustettua ajo-oikeutta. Päihderiippuvuuden arviointiohjelman kehittämisellä, lääkäreille annettavalla päihdeohjeella, ajo-oikeutta ja alkolukkoa koskevalla ohjeistuksella sekä sisäasianministeriön päihderiippuvuuden selvittämistä koskevan ohjeen päivityksellä on mahdollista saada merkittävä osa riskiryhmästä alkolukon käyttövelvollisuuden piiriin. Kyseessä ei siis olisi rattijuopumusrikoksesta seuraava ajokorttiseuraamus, vaan ajokorttiluvan terveysvaatimusten täyttämiseen liittyvä erityisehto. Muita vastaavia ovat esimerkiksi silmälasit tai proteesi.

Ehdollisen ajokiellon tarkoituksena on ehkäistä kohtuuttomiksi katsottavia rikoksen ja siitä seuraavan ajokiellon seurannaisvaikutuksia, joita voivat olla esimerkiksi työpaikan menetys tai ajokieltoon määrättävästä riippuvaisen henkilön hoidon vaarantuminen. Ehdollisia ajokieltoja määrätään varsin vähän

suhteessa ajokieltojen kokonaismäärään (noin joka 17. ajokielto määrättiin käräjäoikeuksissa ehdollisena vuonna 2009), joskin käytäntö vaihtelee alueittain (Rovaniemen hovioikeuspiirissä joka 11. ajokielto määrättiin ehdollisena vuonna 2009, kun taas Helsingissä vain joka 48.). Rattijuopumusrikoksesta tuomittavalla on nykyisin mahdollista säilyttää ajo-oikeus alkolukolla valvotun ajo-oikeuden avulla, joten ehdollisen ajokiellon päämäärä voidaan toteuttaa turvaamistoimesta luopumatta. Liikenneturvallisuuden näkökulmasta ei rattijuopumusrikosten yhteydessä ole perusteltua säilyttää mahdollisuutta ehdolliseen ajokieltoon ilman siihen yhdistettävää ajo-oikeuden valvontaa.

Ajokielto säännösten kansainvälisten vertailun perusteella voidaan todeta, että useimmissa maissa vähintään vuoden pituisiin ajokieltoihin liittyy velvollisuus uuden kuljettajantutkinnon suorittamiseen ajo-oikeuden palauttamisen edellytyksenä. Suomessa tämä on mahdollista, jos kuljettaja on toistuvasti rikkonut liikennesääntöjä ja tämän vuoksi tai muutoin on todennäköistä syytä epäillä, ettei hän ole säilyttänyt ajotaitoaan. Poliisi on kuitenkin käyttänyt mahdollisuutta vain harvoin eikä Poliisihallituksella ole asiasta ohjeistusta. Liikenneturvallisuuden edistämiseksi olisi perusteltua varmistaa kuljettajan ajotaito ja liikennesääntötuntemus pitkäaikaisen ajamattomuuden jälkeen uuteen kuljettajantutkintoon määräämisellä. Ehdollisen ajokiellon aikana kuljettajalla on normaalia ankaramman ajokorttiseuraamusuhan alaisena mahdollisuus ylläpitää ajotaitoaan, joten näissä tilanteissa ei ole vastaavia perusteita uuteen kuljettajantutkintoon määräämiselle. Pidempiin ajokieltoihin liitettävä velvollisuus kuljettajantutkinnon uudelleensuorittamiseen lisäksi myös valvotun ajo-oikeuden suosiota ajokieltoon verrattuna. Samoin määräys edistäisi perustuslain edellyttämää kuljettajien yhdenvertaista kohtelua, koska uuteen kuljettajantutkintoon määräämiseen tulisi ajokieltojen osalta yhdenmukainen menettely. Lisäksi muutos lähentäisi Suomen ja muiden Euroopan unionin jäsenmaiden ajokorttiseuraamuksia liikenteen valkoisen kirjan tavoitteiden mukaisesti.

### **3. Esityksen tavoitteet ja keskeiset ehdotukset**

#### **3.1 Tavoitteet**

Esitetyillä muutoksilla pyritään parantamaan tieliikenteen turvallisuutta tehostamalla ajokorttiseuraamuksia. Eryteisesti tavoitteena on ehkäistä rattijuopumuksia ja alkoholinnettumuksia liikenteessä. Tähän pyritään lisäämällä alkolukon käyttöä rattijuopumukseen syyllistyneillä. Alkolukon merkittävän liikenneturvallisuuspotentiaalin vuoksi tavoitteena on nostaa valvottu ajo-oikeus ajokorttiseuraamusjärjestelmässä keskeiseksi rattijuopumusrikoksiin liittyväksi turvaamistoimeksi ajokiellon rinnalle.

Lisäksi esityksen säädösmuutosten tavoitteena on tehostaa ajokiellon vaikutusta niin, että ajokieltoasteikkoja käytettäisiin nykyistä laajemmin, jolloin ajokieltoajat pitenisivät. Ajokiellon rikkomuksia ennalta estävän vaikutuksen kannalta on tärkeä merkitys sillä, että ajokielto kuvastaa liikennekäyttäytymisen moitittavuutta myös yleisten käsitysten mukaan. Monet selvitykset ovat osoittaneet, että ajokieltoja luullaan todellista pitemmiksi.

#### **3.2 Toteuttamisvaihtoehdot**

Työryhmän arvion mukaan alkolukon käytön lisäämisellä voidaan saavuttaa merkittäviä liikenneturvallisuushyötyjä. Käyttöä voidaan lisätä joko vapaaehtoisesti esimerkiksi tiedotuksen ja kampanjoiden avulla tai velvoittamalla tietty kohderyhmä laitteen käyttöön. Vapaaehtoista tietä ei voida odottaa



alkolukon käytön lisääntyvän merkittävästi rattijuopumukseen syyllistyneillä, joskin myönteisenä on pidettävä tietoa, että arviolta jopa yli puolet valvottuun ajo-oikeuteen osallistuneista pitävät laitteen ajoneuvossaan koetusajan päättymisen jälkeenkin. Tämä perustuu kuitenkin myönteisiin henkilökohtaisiin käyttökokemuksiin ja siihen, että henkilö on alun perin vuokraamisen sijasta ostanut laitteen itselleen. Sen sijaan on harvinaisempaa, että henkilö, joka ei ole koskaan kokeillut alkolukkoa, tekisi hankintapäätöksen valistuksen tai kampanjoiden perusteella. Vaikeutena ovat puutteelliset tiedot alkolukosta ja sen käytöstä, kustannukset sekä päihteiden käyttöön usein liittyvä ongelmien tunnustamisen vaikeus. Päihteiden käytöstä liikenteessä aiheutuvista vaaroista tiedottaminen yhdessä alkolukkoa koskevan tietoisuuden lisäämisen kanssa on kuitenkin tärkeää ja kuuluu Liikenneturvan sekä liikenneraittiuskampanjointiin osallistuvien viranomaisten ja järjestöjen vastuulle.

Alkolukon käyttöä voidaan myös edellyttää tietyiltä kuljettajilta tai kuljetuksilta, kuten nykyisin tilausajoina suoritettavissa koulu- ja päivähoitokuljetuksissa. Yleisenä ajo-oikeuden edellytyksenä alkolukko voi tulla kyseeseen rattijuopumusrikokseen liittyvänä ajokorttiseuraamuksena, kuten nykyisin valvottu ajo-oikeus, tai sitten laitteen käyttö voi olla edellytys ajokorttiluvan terveysvaatimusten täyttämiseksi. Alkolukon käyttöä voidaan parhaiten edistää näiden kaikkien yhdistelmällä.

Alkolukon pakollinen asentaminen toistuvastikin törkeisiin rattijuopumuksiin syyllistyneen henkilön ajoneuvon on vaihtoehtona ongelmallinen, koska läheskään kaikilla ei ole omistuksessaan tai käytössään ajoneuvoa eikä ajoneuvon hankintaan tai käyttöön voida velvoittaa. Lähes kolmasosalla rattijuopumukseen syyllistyvistä ei myöskään tekohetkellä ole voimassaolevaa ajo-oikeutta tai heillä ei ole koskaan sitä edes ollut. Ajo-oikeuden valvonnan ja ehdollisen ajokiellon yhdistelmä on pääosin toiminut hyvin, joten voidaan pitää perusteltuna kehittää tätä järjestelmää niin, että alkolukon käytön piiriin saataisiin entistä useampi rattijuopumukseen syyllistynyt ja päihdeongelmainen kuljettaja.

Nykyinen valvottu ajo-oikeus käytännössä tarkoittaa, että alkolukko on rattijuopumukseen syyllistyneen ajo-oikeuden ehto, koska hänellä on mahdollisuus valita ajokiellon ja valvotun ajo-oikeuden välillä, jos hän täyttää sen pyytämiseksi säädetyt edellytykset. Ellei hän pyydä valvottua ajo-oikeutta, tuomioistuimien määrää hänet määräaikaan ajokieltoon. Ainoa poikkeus tästä on ehdolliseen ajokieltoon määrääminen ilman ajo-oikeuden valvontaa. Koska ehdotetaan, että rattijuopumukseen syyllistyneellä olisi jatkossakin mahdollisuus valita ajokiellon ja valvotun ajo-oikeuden välillä, voidaan alkolukon käyttöä lisätä muuttamalla vaihtoehtojen keskinäistä suhdetta erityisesti niiden keston osalta. Alkolukon käyttöajaksi ei rattijuopumukseen syyllistyneillä kansainvälisten kokemusten perusteella suositella alle vuoden ajanjaksoa, koska aika on liian lyhyt luomaan tottumuksen päihteiden ja ajamisen erottamisesta. Kuljettaja ei ehdi tottua laitteen käyttöön, minkä johdosta entistä harvempi säilyttäisi sen ajoneuvossa valvotun ajo-oikeuden päätyttyä. Lyhyemmällä ajanjaksolla alkolukon käyttökustannukset eivät myöskään merkittävästi laskisi, koska laitteen käyttö on edullista asennus- hankintakustannuksiin verrattuna. Tuomioistuinten määräämien ajokieltojen pidentämiselle sen sijaan on olemassa perusteet, sillä ajokiellot ovat törkeimmissäkin tapauksissa lähes aina alle kahden vuoden mittaisia viiden vuoden asteikolla. Kansainvälisessä vertailussa ajokiellot ovat Suomessa myös huomattavan lyhyitä.

Valvotun ajo-oikeuden suosiota voitaisiin jossain määrin lisätä myös tekemällä muutoksia osallistumisedellytyksiin tai valvonnan sisältöön. Näihin kuitenkin tehtiin kokeilusta saatujen kokemusten perusteella muutoksia vuonna 2008, kun

kokeilu vakinaistettiin. Valvonnan toimivuuden ja tehokkuuden tai sen yleisen hyväksyttävyyden näkökulmasta lisämuutoksia ei voida pitää perusteltuna.

### 3.3 Keskeiset ehdotukset

#### Valvottu ajo-oikeus

Valvottua ajo-oikeutta koskevia määräyksiä ehdotetaan muutettavaksi niin, että sen asema keskeisenä rattijuopumusrikoksesta seuraavana ajokorttiseuraamuksena korostuisi. Nykyisin valvotun ajo-oikeuden määrääminen edellyttää ajokieltoon määrättävän pyyntöä, mutta jatkossa tuomioistuimen olisi määrättävä valvottu ajo-oikeus, jos alkolukolla valvotusta ajo-oikeudesta annetussa laissa säädetyt edellytykset sen määräämiselle täyttyvät ja ajokieltoon määrättävä on antanut valvontaan suostumuksensa.

Ehdollisen ajokiellon koetusajaksi määrättävälle valvotulle ajo-oikeudelle esitetään myös kahden vuoden vähimmäiskesto, jos kuljettaja on viiden vuoden aikana syyllistynyt kahdesti tekoon, joka täyttää törkeän rattijuopumuksen tunnusmerkistön. Sama uusimisen määrittely koskee ajokorttilain 66 §:ssä säädettyä ajokiellon vähimmäiskesto.

Lisäksi ehdotetaan, että valvotussa ajo-oikeudessa käytettävien ajoneuvotyyppien rajauksesta luovutaan, joten jatkossa kaikkiin moottorikäyttöisiin ajoneuvoihin voisi asentaa alkolukon.

#### Tuomioistuinten määrättävät ajokiellot

Esityksessä ehdotetaan pidennyksiä tuomioistuinten rattijuopumusrikoksista määrättäviin ajokieltoihin. Ajokieltojen keskimääräiset pituudet osoittavat, että ajokieltoasteikkoa ei käytetä siinä laajuudessa hyväksi kuin mihin säännökset antaisivat mahdollisuuden. Kansainvälisessä vertailussa rattijuopumuksista ja etenkin niiden uusimisesta määrättävät ajokiellot ovat Suomessa edelleen varsin lyhyitä. Ajokieltojen pituuksien ei voida katsoa kuvastavan rattijuopumusrikosten moitittavuutta ja niistä liikenteelle aiheutuvaa vaaraa. Pidemmät ajokiellot vastaisivat paremmin ajokiellolle tarkoitettua liikenteen turvaamistavoitetta.

Tuomioistuin määrää ajokorttilain 66 §:n mukaisesti ajokiellon rattijuopumusrikosten lisäksi myös vaarallisten aineiden kuljetusrikoksesta ja törkeästä liikenneturvallisuuden vaarantamisesta, mutta näihin ei ehdoteta muutoksia. Ajokiellon yhden kuukauden vähimmäiskesto ei vastaa rattijuopumuksen moitittavuutta ja teosta aiheutuvaa vaaraa, minkä vuoksi vähimmäispituudeksi esitetään kolmea kuukautta. Alle kolmen kuukauden ajokieltoja määrätään rattijuopumuksesta vain harvoin, joten suhteellinen vaikutus ajokieltojen pituuksiin jää vähimmäispituuden muutosta pienemmäksi. Törkeä rattijuopumus on omiaan aiheuttamaan suurta vaaraa liikenteelle ja osoittaa kuljettajan täydellistä piittaamattomuutta ympäristön turvallisuudesta, minkä vuoksi ajokiellon vähimmäispituutta esitetään nostettavaksi kolmesta kuukaudesta kuuteen kuukauteen. Vuonna 2010 törkeästä rattijuopumuksesta määrättyistä ajokielloista 13,1 prosenttia oli pituudeltaan alle kuusi kuukautta.

Uusintarikoksista määrättävän ajokiellon vähimmäiskesto ehdotetaan myös pidennettäväksi. Jos kuljettaja on viiden vuoden aikana syyllistynyt vaarallisten aineiden kuljetusrikokseen ja törkeään rattijuopumukseen, ajokiellon vähimmäiskestoksi esitetään kuuden kuukauden sijasta yhdeksää kuukautta. Kahdesti rattijuopumukseen tai rattijuopumukseen ja lisäksi törkeään liikenneturvallisuuden vaarantamiseen taikka törkeään rattijuopumukseen

syyllystynyt kuljettaja määrättäisiin kuuden kuukauden sijasta vähintään yhden vuoden ajokieltoon. Vähimmäiskestoksi esitetään yhden vuoden sijasta kahta vuotta, jos kuljettaja on viiden vuoden aikana syyllystynyt kahdesti tekoon, joka täyttää törkeän rattijuopumuksen tunnusmerkistön. Seuranta-aikoihin ei ehdoteta muutosta.

Mahdollisuudesta määrätä alkoholin käyttöön perustuvasta rattijuopumusrikoksesta ehdollinen ajokielto ilman ajo-oikeuden valvontaa ehdotetaan luovuttavaksi. Ehdollisen ajokiellon tarkoitus voidaan toteuttaa turvaamistoimenpiteestä luopumatta, koska alkoholilla tapahtuva ajo-oikeuden valvonta ei rajoita kuljettajan liikkumismahdollisuuksia. Mahdollisuus ehdolliseen ajokieltoon ilman ajo-oikeuden valvontaa ehdotetaan kuitenkin säilytettäväksi nykyisin perustein vaarallisten aineiden kuljetusrikokseen ja törkeään liikenneturvallisuuden vaarantamiseen syyllystyneillä sekä kuljettajilla, jotka ovat syyllystyneet muiden päihteiden kuin alkoholin käyttöön perustuvaan rattijuopumusrikokseen.

### Päihderiippuvuuden arviointi ja alkoholikon käyttöä koskeva erityisehto

Päihderiippuvuuden arviointiin ja yleisemmin ajoterveyden arviointiin liittyvistä kysymyksistä esitetään laadittavaksi lääkäreille selkeä ajantasainen ohjeistus, mitä on täydennettävä riittävällä koulutuksella. Ajoterveyttä koskevia lääkärin ilmoituslomakkeita on muutettava niin, että ne huomioivat tammikuussa 2013 voimaan tulevat ajokorttilain määräykset, joiden nojalla lääkäri voi ilmoittaa poliisille suosituksensa potilaansa ajo-oikeuteen liitettävästä alkoholukoehdosta. Poliisihallituksen ohjetta päihderiippuvuudesta ja ajo-oikeudesta on myös muokattava vastaavilta osin. Lisäksi ohjetta valmisteltaessa ehdotetaan harkittavaksi rattijuopumuksen uusijoiden ohella myös törkeään rattijuopumukseen syyllystyneiden ensikertalaisten ohjaamista päihderiippuvuuden arviointiohjelmaan. Tutkimusten mukaan törkeään rattijuopumukseen syyllystyminen on hyvin usein merkki päihteiden käytön hallinnan menetyksestä. Tätä korostaa arvio, jonka mukaan rattijuoppo ajaa päihtyneenä keskimäärin 220 kertaa jokaista kiinnijäämistään kohti. Ohjeessa ehdotetaan myös otettavaksi kantaa siihen, voisiko kuljettaja valita arviointiohjelman suorittamisen ja alkoholukoerityisehdolla varustetun ajo-oikeuden välillä. Arvioinnin ajan kuljettaja on pääsääntöisesti ilman ajo-oikeutta, joten alkoholukoehdon lisääminen ajokorttiin ja ajo-oikeuden jatkuminen olisi todennäköisesti suosittu vaihtoehto. Näin myös vapautuisi terveydenhuollon resursseja päihdehoitoon motivoituneille henkilöille, ajo-oikeuden säilyttäminen ehkäisisi kuljettajan sosiaalisen tilanteen heikentymistä ja päihtyneenä tapahtuvia ajokieltojen rikkomisia voitaisiin ehkäistä. Alkoholukoeho olisi toistaiseksi voimassaoleva, kuten muutkin ajokorttiluvan terveysvaatimusten täyttämiseen liittyvät ehdot. Jatkovalmistelussa tulisi harkita liitetäänkö alkoholukoajo-oikeuteen jotain seurantaa tai ehtoja ja vapautuuko erityisehdosta vain päihteisiin erikoistuneen lääkärin todistuksella. Lisäksi tässä tarkoituksessa käytettävien alkoholukojen tarkemmista ominaisuuksista ja säädöistä tulisi säätää lainsäädännöllä.

### Uuden kuljettajantutkinnon suorittamisvelvollisuus

Työryhmä ehdottaa, että vähintään vuoden yhtämittaiseen ajokieltoon määrätyn kuljettajan olisi ajokiellon päätyttyä suoritettava uusi kuljettajantutkinto ennen ajo-oikeuden palauttamista. Menettely on kansainvälisesti yleisesti käytössä ja sen avulla voidaan varmistaa kuljettajan pitkän ajamattomuuden jälkeinen ajotaito ja liikennesääntötuntemus suhteellisen vähäisin kuljettajalle aiheutuvien lisäkustannuksin. Uuden kuljettajantutkinnon suorittamisvelvollisuus voisi ainakin osalle kuljettajista olla myös muistutus, joka vaikuttaa myönteisesti asenteisiin

liikenteessä. Lisäksi määräys todennäköisesti lisäisi valvotun ajo-oikeuden suosiota ajokieltoon verrattuna ja edistäisi kuljettajien yhdenvertaista kohtelua uuteen kuljettajantutkintoon määräämistä koskevan selkeän sääntelyn ansiosta. Tarpeettoman hallinnollisen työn välttämiseksi ehdotetaan, että kuljettajantutkintoon pääsemisen edellytyksenä ei näissä tapauksissa olisi poliisin määräys, koska menettely perustuisi suoraan lakiin eikä poliisilla olisi asiassa harkintavaltaa.

## **4. Esityksen vaikutukset**

### **4.1 Taloudelliset vaikutukset**

Vaikutukset yksityisten ihmisten taloudelliseen asemaan

Esityksellä ei muutettaisi alkolukolla valvotusta ajo-oikeudesta aiheutuvien kustannusten perusteita tai kohdentumista, joten niistä edelleen vastaisi rattijuopumukseen syyllistynyt kuljettaja. Esityksellä pyritään lisäämään valvotun ajo-oikeuden käyttöä ajokorttiseuraamuksena, minkä toteutuessa valvonnasta aiheutuvia kustannuksia tulisi nykyistä useammalle rattijuopumukseen syyllistyneelle. Myöskään kustannusten määrän ei esitettyjen muutosten vuoksi odoteta merkittävästi kasvavan, joskin toistuvasti törkeään rattijuopumukseen syyllistyneille ehdotettu koetusajan kahden vuoden minimikesto voi hieman lisätä valvontaan liittyviä kustannuksia. Useimmat näistä henkilöistä oletettavasti ostaisivat alkolukon vuokraamisen sijaan, joten lisäkustannuksia syntyy vain kahden kuukauden välein tapahtuvasta käyttötietojen purkamisesta. Nykyisin valvotun ajo-oikeuden keskimääräinen kesto on 17,3 kuukautta ja vähintään kahden vuoden mittaisten koetusajojen osuus on 21,4 prosenttia. Alkolukon hankintahinta on alentunut viimeisten kolmen vuoden aikana noin 400 euroa.

Kustannuksia valvottavalle syntyy alkolukon hankinnasta (osto tai vuokraus), asennuksesta, määräaikaisista huolloista, mahdollisesta poistamisesta, muutostarkastuksista, ja päihdehoitokäynnistä. Syksyn 2011 tietojen mukaan kustannusten määrä 18 kuukauden ajalta olisi seuraavaa suuruusluokkaa:

- alkolukon ostohinta asennettuna on noin 1 450 euroa. Laitteen voi myös maksaa erissä tai vuokrata, jolloin kuukausikustannus on noin 80–130 euroa.
- ajoneuvon muutostarkastukset noin 100 euroa (2 x 50 euroa)
- alkolukkoajokortti 47 euroa
- alkolukon huollot kahden kuukauden välein noin 360 euroa (9 x 40 euroa)
- päihdehoidon informaatiokäynti 0–150 euroa
- alkolukon poistaminen noin 100 euroa

Kuukausikustannus on noin 110–160 euroa. Kustannusten kokonaismäärä kasvaa, mitä pidempi valvottu ajo-oikeus on. Kuukausikohtainen kustannus kuitenkin alenee, koska alkolukon hankintahinnan merkitys kokonaiskustannuksissa on huomattavasti käyttökustannuksia suurempi. Päihdehoidon informaatiokäynnin hinta vaihtelee sen vuoksi, että valvottava voi käydä joko julkisessa tai yksityisessä päihdehoidossa.

Valvonnan kustannusten kohdentamista ja perusoikeuksia on käsitelty tarkemmin yksityiskohtaisten perustelujen jaksossa 4.

Uuteen kuljettajantutkintoon määräämisestä aiheutuisi ajokieltoon määrätylle kuljettajalle hieman lisäkustannuksia. Teoriakokeen suorittaminen maksaa 26 euroa ja ajokokeen suorittaminen ajokorttiluokissa M, A1, A, T, B, C ja C1 55 euroa, ajokorttiluokissa BE, D ja D1 85 euroa sekä E-luokassa 95 euroa.

## Valtiontaloudelliset vaikutukset

Esityksellä ei ole merkittäviä valtiontaloudellisia vaikutuksia. Liikenteen turvallisuusvirasto on varautunut tammikuussa 2013 voimaantuleviin ajokorttilain alkolukkoa koskeviin määräyksiin eivätkä ne aiheuta merkittäviä lisäkustannuksia käynnissä olevassa ajoneuvoliikennerekisterin uudistuksessa. Uuteen kuljettajantutkintoon määräämistä koskevien sääntöjen muuttuminen aiheuttaisi rekisterijärjestelmään muutoksia, joita ei Liikenteen turvallisuusviraston arvion mukaan pystytä toteuttamaan samassa aikataulussa, vaan menettely voisi tulla käytäntöön vuoden 2014 alusta. Muutoksen alustava työmääräarvio on muutamia kymmeniä henkilötyöpäiviä.

Päihderiippuvuuden arviointiohjelman muutoksilla ja alkolukon tehokkaammalla käytöllä voitaisiin hieman alentaa julkisen päihdehuollon kustannuksia tai mahdollistaa niiden tehokkaampi uudelleen kohdentaminen.

## Vaikutukset elinkeinoelämään

Esityksen yhtenä tavoitteena on lisätä alkolukon käyttöä rattijuopumukseen syyllistyneillä, millä olisi myös myönteinen vaikutus laitteita myyviin, asentaviin ja huoltaviin yrityksiin. Laittevalmistajia on nykyisin yli kymmenen maailmassa. Kotimaista valmistajaa ei ole, mutta usealla alkolukkovalmistajalla on myyntiedustus sekä asennus- ja huoltoverkosto Suomessa. Tällä hetkellä valvotussa ajo-oikeudessa on käytössä kaksi eri valmistajan alkolukkoa ja kolmas aloittaa lähiaikoina. Odotettavissa on, että jatkossa ammattiliikenteessä käytettävien alkolukkomallien lisäksi myös valvottuun ajo-oikeuteen tulee mukaan uusien valmistajien alkolukkoja.

Valvotun ajo-oikeuden yleistymisellä olisi myönteinen vaikutus myös katsastusalan yrityksiin, koska alkolukon asennuksen ja poistamisen jälkeen ajoneuvo olisi muutokseen katsastettava. Vaikutuksen yritysten kokonaistalouteen ei kuitenkaan arvioida muodostuvan merkittäväksi. Uuteen kuljettajantutkintoon määräämistä koskeva muutos lisää teoria- ja ajokokeiden määrää ja vaikuttaisi myönteisesti tutkinnon vastaanottajien liiketoimintaan. Vuonna 2010 määrätyistä ajokielloista vähintään vuoden mittaisia oli 4 941 kpl eli 32,6 % kaikista tuomioistuimen määräämistä ajokielloista. Osuus nousisi hieman esitettyjen muutosten vaikutuksesta.

Lisäksi valvottuun ajo-oikeuteen kuuluvat päihdehoitokäyntien arvioidaan hieman lisääntyvän yksityisillä lääkäriasemilla. Todennäköisesti valtaosa valvottuun ajo-oikeuteen määrätyistä suorittaa päihdehoitokäynnin julkisessa terveydenhuollossa, joten muutoksen vaikutukset eivät ole merkittäviä.

## 4.2 Vaikutukset viranomaisten toimintaan

Esitys ei suoranaisesti lisää poliisin tehtäviä, mutta osallistujamäärän kasvun myötä valvottua ajo-oikeutta koskevat tehtävät voivat lisääntyä. Liikennevalvonnan tai esitutkinnan yhteydessä poliisiin tulee ilmoittaa epäillylle valvotun ajo-oikeuden määräämisestä sekä kertoa hänelle valvonnan sisällöstä, ehdoista ja kustannuksista. Poliisi myöntää valvottavalle alkolukkoajokortin ja valvoo kokeilusta suoriutumista alkolukon käyttötietojen perusteella. Välttämätöntä käyttötietojen tarkistaminen ei ole, koska laitteen havaitsemasta sääntörikkomuksesta tulee poliisille tieto sähköpostitse. Tarvittaessa poliisi kutsuu valvotun kuultavaksi ja määrää hänet väliaikaiseen ajokieltoon valvotun ajo-oikeuden sääntöjen rikkomisen johdosta. Poliisiin olisi lisäksi esitutkinnassa selvítettävä valvotun ajo-oikeuden määräämisen edellytykset, koska esityksen

mukaisesti tuomioistuimen on määrättävä ajo-oikeuden valvonta, ellei kuljettaja sitä vastusta. Tämä ei kuitenkaan lisää työmäärää, koska edellytykset koskevat asioita, jotka poliisi nykyisinkin selvittää rekistereistä osana esitutkintaa.

Esityksellä ei ole merkittävää vaikutusta yleisten tuomioistuinten työmäärään. Valvottu ajo-oikeus määrätään rattijuopumusta koskevassa käsittelyssä, joten merkittävämpi vaikutus työmäärään on rattijuopumusten kokonaismäärän kehityksellä. Jos valvotun ajo-oikeuden suosio kasvaa, lisääntyy todennäköisesti myös valvotun ajo-oikeuden peruuttamista koskevien tapausten määrä. Peruuttamisia on kuitenkin ollut niin vähän, ettei pienellä lisäykselläkään ole merkittävää vaikutusta tuomioistuinten työmäärään. Ehdollisen ajokiellon määrääminen ilman ajo-oikeuden valvontaa poistuisi rattijuopumukseen syyllistyneiltä, mikä yhdessä ajokieltojen vähimmäispituuksien korotuksen kanssa kaventaisi tuomioistuinten harkintavaltaa rattijuopumusasioissa. Toisaalta alkoholukon käytön lisääntyminen vähentäisi rattijuopumusrikosten määrää ja siten poliisin, syyttäjien ja tuomioistuinten työmäärää.

Päihderippuvuuden arviointiohjelmaa kehittämällä ja riittävällä ohjeistuksella voidaan vähentää päihdehuollon työmäärää ja suunnata resursseja tehokkaammin, mikä mahdollistaisi päihdehoidon paremman saatavuuden hoitoon haluaville.

### **4.3 Yhteiskunnalliset vaikutukset**

Alkoholukon käytön lisäämisellä ja seuraamusjärjestelmää tiukentamalla voidaan ehkäistä rikoksia ja parantaa liikenneturvallisuutta. Kansainvälisissä tutkimuksissa on johdonmukaisesti havaittu alkoholukon vähentävän rattijuopumuksia jopa 90 prosenttia sinä aikana kun alkoholukko on asennettuna autoon. Alkoholukon käyttötietojen perusteella on arvioitu, että pelkästään valvotussa ajo-oikeudessa laite on kuuden vuoden aikana estänyt noin 25 000 rattijuopumusrikosta, mikä on huomattavan suuri määrä ottaen huomioon alkoholukokokeilun suhteellisen alhaisen osallistujamäärän. Päihtyneenä ajamiseen usein yhdistyy riskinotto ylinopeuden ja turvalaitteiden käytön laiminlyönnin muodossa, joten onnettomuuksien seuraukset ovat keskimääräistä vakavampia. Rattijuopumusta pidetään yleisesti vakavimpana liikennesrikoksena ja tieto siitä, että liikenteessä on päihtyneitä kuljettajia aiheuttaa tutkimusten mukaan tienkäyttäjissä pelkoa. Vähentämällä rattijuopumuksia uuden teknologian avulla, voidaan lisätä ihmisten kokemaa turvallisuudentunnetta liikenteessä. Ajokieltojen rikkominen on myös yleistä, joten valvotun ajo-oikeuden lisäämisellä vähennetään ajo-oikeudetta ajojen määrää.

Alkoholukon todellista vaikutusta onnettomuusmäärin ei kuitenkaan toistaiseksi ole paljoa tutkittu. Kanadan Quebecin provinssissa vuonna 1997 alkaneessa kokeilussa tutkittiin osallistujien onnettomuushistoria viiden vuoden ajalta ennen kokeilun aloittamista, sen ajalta ja puoli vuotta kokeilun päättymisen jälkeen. Havaittiin, että henkilövahinkoon johtaneet onnettomuudet vähentyivät 64 % kokeilun aikana ja olivat samalla tasolla vielä puoli vuotta kokeilun päättymisen jälkeen. Ruotsin kokeilussa todettiin, että osallistujilla oli ennen kokeilun aloittamista keskivertoautoilijaan verrattuna yli viisinkertainen riski joutua henkilövahinkoon johtaneeseen onnettomuuteen. Kokeilun aikana osallistujien onnettomuusriskin todettiin laskeneen samalle tasolle muiden kuljettajien kanssa. Tutkimusaineisto onnettomuusriskistä Ruotsissa perustuu kuitenkin suppeaan aineistoon. Suomessa alkoholukon vaikutuksista onnettomuuksiin ei ole vielä luotettavaa tietoa. Kansainväliset havaintojen ja riskianalyyysien perusteella

voidaan kuitenkin päätellä, että vähentämällä päihtyneenä ajamista, vähennetään myös onnettomuusriskiä.

Alkolukkotutkijoiden tiedossa ei ole onnettomuuksia, jotka olisivat aiheutuneet alkolukon käytöstä, kuten sen vaatimasta ajon aikaisesta satunnaispuhalluksesta. Riski ajon häiriintymisestä on pyritty minimoimaan antamalla kuljettajalle useita minuutteja aikaa suorittaa ajon aikainen puhallus, jolloin kuljettajalla on aikaa etsiä sopiva paikka puhaltamiselle.

Valvotun ajo-oikeuden korostaminen ehdottoman ajokiellon vaihtoehtona voi myös vaikuttaa sosiaalisen eristämisen ja yhteiskunnasta syrjäytymisen ehkäisyssä. Ajo-oikeuden menetys voi johtaa työpaikan tai elinkeinon menetykseen tilanteessa, jossa ehdollinen ajokielto nykyisillä perusteilla ei tule kyseeseen. Etenkin maaseudulla oma auto on lisäksi monelle välttämätön yhteydenpitoväline, jonka ajo-oikeuden menetys voi heijastua useamman ihmisen elämään. Alkolukon käyttö edellyttää tiettyä kontrollia päihteen käytössä, joten se on apuna alkoholin käytön vähentämisessä. Ruotsin tutkimustulosten mukaan alkolukkokokeiluun osallistuneiden terveydentilan kohentuminen on lisäksi näkynyt sairauspoissaolojen vähentymisenä. Alkolukon käytöllä voi siis olla myös liikenteen ulkopuolelle ulottuvia myönteisiä vaikutuksia.

## **5. Asian valmistelu**

### **5.1 Valmisteluvaiheet ja – aineisto**

Pääministeri Kiviniemen hallitus on 20 päivänä lokakuuta 2010 tehnyt iltakoulussaan linjauksen, jonka mukaan alkolukko tulisi määrätä rattijuopumukseen syyllistyneelle henkilölle pakolliseksi ajo-oikeuden ehdoksi ja ajokieltoasäännöksiä vastaavasti sovitella.

Liikenne- ja viestintäministeriö on 24 päivänä tammikuuta 2011 asettanut työryhmän selvittämään alkolukon käytön laajentamista rattijuopumustapauksissa. Työryhmän on toimeksiannon mukaan tullut selvittää vaihtoehtoisia toteuttamistapoja sille, miten alkolukko voitaisiin määrätä ajokorttiin liittyvänä seuraamuksena ajo-oikeuden ehdoksi rattijuopumukseen syyllistyneelle kuljettajalle. Työryhmän oli arvioitava myös, tulisiko seuraamuksen määräämisessä ottaa huomioon tietyt erityisryhmät, kuten rattijuopumusrikoksen uusijat tai uudet kuljettajat taikka porrastaa seuraamusta sen mukaan, onko kyseessä tavallinen tai törkeä tekemuoto. Työryhmän tehtävänä oli valmistella luonnokset säädösehdotuksiksi ja arvioida säännösten vaikutuksia.

Käsilläolevaan työryhmämietintöön sisältyvät ehdotukset on valmisteltu alkolukkotyöryhmässä vuoden 2011 aikana.

### **5.2 Lausunnot ja niiden huomioon ottaminen**

Alkolukkotyöryhmä kuuli työnsä aikana Espoon A-klinikkatoimen ylilääkäri Kaarlo Simojokea. Työryhmämietintö on sen luovuttamisen jälkeen tarkoitettu lähettää lausuntokierrokselle.

# **YKSITYISKOHTAISET PERUSTELUT**

## **1. Lakiehdotusten perustelut**

### 1.1 Laki ajokorttilain muuttamisesta

#### 54 § Kuljettajantutkintoon pääsemisen edellytykset

Pykälän 2 momenttiin lisättäisiin uusi poikkeus ajokorttiluvan vaatimisesta kuljettajantutkintoon pääsemisen edellytyksenä. Esityksessä ehdotetaan 64 §:ään lisättäväksi määräys uuden kuljettajantutkinnon suorittamisesta, jos kuljettaja on ollut vähintään vuoden yhtämittaisessa ehdottomassa ajokiellossa tai useamman perättäisen ajokiellon vuoksi yhtämittaisesti vähintään vuoden ajokiellossa. Väliaikainen ajokielto katsotaan tässä tarkoitetuksi ajokielloksi. Näissä tapauksissa ei ajokorttilupaa vaadittaisi.

#### 64 § Ajokieltoon määrääminen

Pykälään lisättäisiin uusi 4 momentti, jonka mukaan ajo-oikeuden palauttamisen edellytyksenä on uuden kuljettajantutkinnon hyväksytyt suorittaminen, jos tuomioistuimen tai poliisin määräämän ajokiellon tai useamman perättäisen ajokiellon yhtämittainen kesto on vähintään yksi vuosi. Määräyksen tarkoituksena on varmistaa kuljettajan riittävät ajotaidot ja liikennetiedot pitkän ajamattomuuden jälkeen. Suoritettavan kuljettajantutkinnon on vastattava laajuudeltaan ajokiellon vuoksi menetettyä ajokorttia, jos kuljettaja haluaa entisen ajokorttinsa takaisin. Jos alkolukkoajokortin haltija määrätään esimerkiksi useamman vakavan piittaamattomuuden vuoksi vähintään vuoden yhtämittaiseen ajokieltoon, on hänen suoritettava uusi kuljettajantutkinto alkolukkoajokorttiin merkityssä laajuudessa. Vaikka valvotun ajo-oikeuden koetusaika olisi päättynyt uuden kuljettajantutkinnon suorittamishetkellä, kuljettajalle riittää silti tutkinnon suorittaminen alkolukkoajokortin laajuudessa. Tutkinnon suoritettuaan kuljettaja voi vaihtaa alkolukkoajokortin vanhaan ajokorttiinsa.

Tuomioistuimien voi määrätä vähintään vuoden mittaisen ajokiellon 66 §:n mukaan kuljettajan syyllistyttyä vaarallisten aineiden kuljetusrikokseen, törkeään liikenneturvallisuuden vaarantamiseen, rattijuopumukseen tai törkeään rattijuopumukseen. Lisäksi poliisi voi 64 §:n 2 momentin 1 ja 2 kohtien perusteella määrätä toistaiseksi voimassa olevan ajokiellon kuljettajan terveydentilaan, todistuksen toimittamatta jättämiseen tai kuljettajantutkinnon, ajokokeen taikka ajonäytteen hyväksytyyn suorittamatta jättämiseen liittyvistä syistä. Kuljettajantutkinnon voisi suorittaa, kun ajokielto on päättynyt. Poliisin asiassa tekemä määräys tai hallinnollinen päätös ei olisi uuden kuljettajantutkinnon suorittamisen edellytyksenä. Kuljettajantutkinnon vastaanottaja näkee ajoneuvoliikennerekisteristä tiedot tutkintoa suorittamaan tulevan henkilön ajokiellosta ja tutkinnon hyväksytyyn suorittamisen jälkeen tutkinnon vastaanottaja tekisi merkinnät ajoneuvoliikennerekisteriin. Poliisi saisi rekisteristä tiedon tutkinnon suorittamisesta, joten tutkintotodistuksen toimittaminen poliisille ei olisi ajokortin myöntämisen edellytyksenä.

#### 66 § Ajokiellon pituus

Yksittäisistä rattijuopumusrikoksista ja niiden uusimisesta määrättävien ajokieltojen vähimmäispituuksia esitetään pidennettäväksi. Rattijuopumukseen syyllistynyt kuljettaja olisi yhden kuukauden sijasta jatkossa määrättävä vähintään kolmen kuukauden ajokieltoon ja törkeään rattijuopumukseen syyllistynyt kuljettaja kolmen kuukauden sijasta vähintään kuuden kuukauden



ajokieltoon. Yksittäisiä vaarallisten aineiden kuljetusrikoksia tai törkeitä liikenneturvallisuuden vaarantamisrikoksia koskevia ajokieltomääräyksiä ei esitetä muutettavaksi.

Myös rattijuopumuksen uusijoita koskeviin ajokieltujen vähimmäiskestoihin esitetään pidennyksiä. Jos kuljettaja on viiden vuoden aikana syyllistynyt kahteen rattijuopumukseen tai rattijuopumukseen ja lisäksi törkeään rattijuopumukseen tai törkeään liikenneturvallisuuden vaarantamiseen, hänet olisi määrättävä ajokieltoon vähintään yhdeksi vuodeksi. Jos kuljettaja syyllistyy viiden vuoden aikana kahteen törkeään rattijuopumukseen, ajokiellon vähimmäispituus olisi kaksi vuotta. Koska yksittäisestä törkeästä rattijuopumuksesta määrättävän ajokiellon vähimmäiskestoksi esitetään kuutta kuukautta, esitetään ajokiellon vähimmäiskestoksi yhdeksää kuukautta, jos kuljettaja syyllistyy viiden vuoden aikana törkeään rattijuopumuksen lisäksi vaarallisten aineiden kuljetusrikokseen. Viiden vuoden seuranta-aika soveltuu yhteen rikosrekisterissä ja liikennetietojärjestelmässä pidettäviä tietoja koskevien määräaikojen kanssa eikä siihen ehdoteta muutoksia. Korkeimman oikeuden ennakkopäätöksen (KKO 2010:29) mukaisesti tuomioistuimen käsittelyssä oleva uusintarikos on otettava huomioon ajokiellon vähimmäiskestoa arvioitaessa. Törkeän rattijuopumuksen uusimista koskevaa ajokiellon vähimmäiskestoa ei siis tule soveltaa, vaikka kuljettaja olisi viiden vuoden kuluessa syyllistynyt kahteen törkeään rattijuopumukseen, jos käsiteltävässä tapauksessa kuljettaja on syyllistynyt rattijuopumukseen.

Pykälän 2-5 momentit säilyvät ennallaan.

#### 67 § Ehdollinen ajokielto

Ehdollisen ajokiellon soveltamisalaa supistettaisiin. Jatkossa ainoastaan rikoslain 23 luvun 2 §:ssä tarkoitettuun törkeään liikenneturvallisuuden vaarantamiseen, 3 §:n 2 tai 3 momenteissa tai 4 §:n 1 momentin 3 kohdassa tarkoitettuun rattijuopumukseen taikka 44 luvun 13 §:ssä tarkoitettuun vaarallisten aineiden kuljetusrikokseen syyllistyneelle voitaisiin ajokielto määrätä ehdollisena ilman ajo-oikeuden valvontaa. Sen sijaan alkoholin käyttöön perustuvaan rattijuopumukseen syyllistyneelle ajokielto voitaisiin määrätä ehdollisena vain yhdistettynä alkolukolla valvotusta ajo-oikeudesta annetussa laissa tarkoitettuun ajo-oikeuden valvontaan. Pykälään lisätään selvennyksenä, että valvotun ajo-oikeuden määrittämisen yhteydessä ajokielto on määrättävä ehdollisena. Pykälän 1 momentissa säädettyjä ehdollisen ajokiellon harkinnanvaraisia edellytyksiä ei muuteta.

#### 69 § Valvottu ajo-oikeus

Pykälää muutettaisiin niin, että valvotun ajo-oikeuden määrittäminen ei enää edellyttäisi ajokieltoon määrättävän pyyntöä. Tuomioistuimen olisi määrättävä valvottu ajo-oikeus, jos valvotusta ajo-oikeudesta annetussa laissa säädetyt edellytykset täyttyvät ja ajokieltoon määrättävä on antanut valvontaan suostumuksensa. Valvottu ajo-oikeus olisi edelleenkin mahdollinen vain alkoholin käyttöön perustuvaan rattijuopumukseen syyllistyneelle, jolla on pysyvä asuinpaikka Suomessa. Poliisi selvittää esitutkinnassa edellytykset valvotun ajo-oikeuden määrittämiselle ja rattijuopumuksesta epäillyn suostumuksen ajo-oikeuden valvontaan. Epäillyn olisi annettava suostumuksensa viimeistään rattijuopumusasian käsittelyn yhteydessä tuomioistuimelle.

Valvottu ajo-oikeus määrättäisiin jatkossakin tuomioistuimen harkinnan mukaisesti ehdollisen ajokiellon koetusajaksi, eli 1-3 vuodeksi. Muutoksena nykyiseen olisi törkeän rattijuopumuksen uusijoita koskeva valvotun ajo-oikeuden

kahden vuoden vähimmäiskesto. Seuranta-aika olisi viisi vuotta, kuten ajokiellon kestoja koskevassa 66 §:ssä.

Pykälän 2 ja 3 momenttiin tehdään 1 momentin muutoksista johtuvat terminologiset muutokset.

70 § Väliaikaiseen ajokieltoon määrääminen

Pykälän 1 momentin 5 kohtaan tehdään 69 §:n 1 momentin muutoksista johtuva terminologinen muutos.

1.2 Laki alkolukolla valvotusta ajo-oikeudesta annetun lain muuttamisesta

2 § Edellytykset valvotun ajo-oikeuden määräämiselle

Valvotun ajo-oikeuden pyytämistä koskevaa pykälää ja sen otsikkoa muutetaan, koska esitettyjen ajokorttilain muutosten johdosta valvotun ajo-oikeuden määräämisen edellytyksenä ei enää olisi rattijuopumuksesta epäillyn pyyntö. Jatkossa tuomioistuimen on ajokorttilain 69 §:n 1 momentin mukaisesti määrättävä valvottu ajo-oikeus, jos ajokieltoon määrättävä on antanut siihen suostumuksensa ja alkolukolla valvotusta ajo-oikeudesta annetussa laissa säädetyt edellytykset täyttyvät. Edellytyksiin ei esitetä muutoksia, joten niitä ovat edelleen syyllistyminen vain alkoholin käyttöön perustuvaan rattijuopumukseen, pysyvä asuinpaikka Suomessa ja ettei ajokieltoon määrättävä ole muusta syystä ajokiellossa. Pykälän 1 momenttiin tehdään myös lisäys, jonka mukaan epäilty voi pyytää poliisilta valvotun ajo-oikeuden määräämistä toistaiseksi kunnes tuomioistuin päättää asiasta. Tällöin poliisi tarkistaa edellytykset valvotun ajo-oikeuden määräämiselle ja myönteisessä tapauksessa voi ajokorttilain 72 §:n 2 momentin mukaisesti määrätä väliaikaisen ajokiellon päättymään ja valvotun ajo-oikeuden alkamaan. Tuomioistuin kuitenkin tekee aina lopullisen päätöksen valvotusta ajo-oikeudesta.

Pykälän 2 momenttiin tehdään myös ajokorttilain muutoksista johtuvat terminologiset muutokset. Lisäksi momenttiin lisätään poliisille velvollisuus esitutkinnassa selvittää rattijuopumuksesta epäillyn suostumus valvotun ajo-oikeuden määräämiseen. Tieto suostumuksesta merkitään esitutkinta-aineistoon yhdessä valvotun ajo-oikeuden määräämisen edellytyksiä koskevien tietojen kanssa.

3 § Valvotussa ajo-oikeudessa käytettävä ajoneuvo

Valvotussa ajo-oikeudessa käytettävien ajoneuvotyyppien määrää esitetään laajennettavaksi kaikkiin moottorikäyttöisiin ajoneuvoihin. Moottorikäyttöisellä ajoneuvolla tarkoitetaan ajoneuvolain (1090/2002) 3 §:n 2 kohdan määritelmän mukaan konevoimalla kulkevaa ajoneuvoa, joita ovat auto, mopo ja moottoripyörä sekä näihin luokkiin kuulumattomat L-luokkien ajoneuvot samoin kuin traktori, moottorityökone ja maastoajoneuvo. Teknisiä esteitä alkolukon asentamiseen näihin ajoneuvoihin ei pitäisi olla, mutta joissain tapauksissa alkolukon määräaikaishuollot voivat vaatia erityisjärjestelyjä johtuen esimerkiksi siitä, ettei ajoneuvoa saa kuljettaa yleisellä tiellä. Koska ajokorttilain 113 §:n 1 momentin mukaisesti mopon ajokorttivaatimus ei koske henkilöä, joka on täyttänyt 15 vuotta ennen 1 päivää tammikuuta 2000, eikä hänellä siten ole myöskään velvollisuutta asentaa mopoon alkolukkoa, lisätään pykälään täsmennyksenä alkolukon asennusvelvoite ajoneuvoihin, joiden kuljettamisen edellytyksenä on ajoneuvon luokkaa vastaava ajokortti.

## 2 Voimaantulo

Lait ehdotetaan tulevaksi voimaan mahdollisimman pian sen jälkeen, kun ne on hyväksytty ja vahvistettu. Ajokorttilain 54 §:n 2 momentti ja 64 §:n 4 momentti tulisivat rekisterijärjestelmän muutoksiin kuuluvan ajan vuoksi kuitenkin voimaan vasta 1 päivänä tammikuuta 2013 ja niitä sovellettaisiin ajokieltoihin, jotka on määrätty lain tultua voimaan. Käytännössä siis ensimmäiset uudet kuljettajantutkinnot tulisivat pykälien nojalla suoritettavaksi vuoden 2014 alussa.

## 3 Suhde perustuslakiin ja säätämisjärjestys

Valvotusta ajo-oikeudesta aiheutuvista kustannuksista vastaa rattijuopumukseen syyllistynyt kuljettaja. Kustannusten kohdentaminen on merkityksellistä ihmisten yhdenvertaisuuden ja syrjintäkiellon näkökulmasta, koska kaikilla ei mahdollisesti olisi varaa valvottuun ajo-oikeuteen. Kustannusten perusteisiin tai kohdentamiseen ei esitetä muutoksia, mutta pyrkimys lisätä valvotun ajo-oikeuden käyttöä ajokorttiseuraamuksena johtaisi toteutuessaan valvonnasta aiheutuvia kustannusten kohdentumiseen entistä useammalle henkilölle, minkä lisäksi toistuvasti törkeään rattijuopumukseen syyllistyneille ehdotettu koetusajan kahden vuoden minimikesto voi hieman lisätä valvontaan liittyviä kustannuksia. Syksyllä 2011 voimassaolevista koetusajoista vähintään kahden vuoden mittaisia oli 21,4 prosenttia. Toisaalta alkolukon hankintahinta on viime vuosina laskenut.

Perustuslain 6 §:n 2 momentin syrjintäkiellon mukaan ketään ei saa ilman hyväksyttävää perustetta asettaa eri asemaan sukupuolen, iän, alkuperän, kielen, uskonnon, vakaumuksen, mielipiteen, terveydentilan, vammaisuuden tai muun henkilöön liittyvän syyn perusteella. Tällaisena muuna henkilöön liittyvänä syynä pidetään hallituksen esityksen (HE 309/1993 vp, s. 44) mukaan esimerkiksi varallisuutta. Keskeistä kustannusten kohdentamisen arvioinnissa kuitenkin on, että lainsäädännöllä ei aseteta yksilöitä välittömästi erilaiseen asemaan näiden varallisuusaseman perusteella, vaan kyse olisi siitä, että henkilöiden taloudelliset edellytykset käyttää hyväksi lainsäädännössä luotavaa mahdollisuutta olisivat erilaiset. Tässä tilanteessa varallisuuteen kytkeytyvien vaikutusten tulisi olla huomattavia ennen kuin ne muodostuvat perustuslailliseksi esteeksi sääntelyn toteuttamiselle. Vaikka kustannukset sinänsä ovatkin merkittävät, niin ne tulisi suhteuttaa autoilun kokonaiskustannuksiin. Asiayhteyteen suhteutettuna kustannuksia ei voida pitää niin merkittävinä, että ne muodostuisivat kohtuuttomiksi tai merkittävää eriarvoisuutta taloudellisiin perustein luoviksi. On lisäksi otettava huomioon, että jos auton käyttö on henkilölle erityisistä syistä, esimerkiksi työssäkäynnin vuoksi, tarpeellista, on hänellä mahdollisuus saada kunnan harkinnan mukaan täydentävää toimeentulotukea alkolukon hankintaan ja käyttöön toimeentulotukilain (1412/1997) 7 c §:n 1 momentin 3 kohdan mukaan.

Tulee myös arvioida voiko ajokiellon merkityksen muodostuminen varallisuusaseman perusteella selvästi erilaiseksi merkitä yhdenvertaisuusnormista poikkeamista. Tällöin on otettava huomioon, että alkolukolla valvotussa ajo-oikeudessa ei ole kyse rattijuopumuksesta seuraavasta rangaistuksesta. Alkolukon käyttö olisi vapaaehtoinen vaihtoehto ehdottomalle ajokiellolle, joka puolestaan on rangaistuksesta erillinen ajokorttiseuraamus. Vaikka ajokiellolla on läheinen liittymä rikosoikeudelliseen seuraamusjärjestelmään, oikeudelliselta luonteeltaan ajokorttiseuraamukset ovat luokiteltavissa liikenne rikosoikeudellisiksi turvaamistoimenpiteiksi, joiden tehtävänä on uusien rikosten estäminen, ei niinkään jo tehdystä rikoksesta rankaiseminen. Ajokielto voidaan määrätä vaikka itse liikenne rikoksesta jätettäisiin rangaistukseen tuomitsematta. Kyse on erotteluvan toiminnan sisällön

kannalta oleellisesti lievemmästä asiasta kuin rangaistusjärjestelmään kuuluvassa asiassa. Toisaalta ajokiellon ja valvotun ajo-oikeuden vertailu rikosoikeudellisen ankaruuden näkökulmasta ei ole yksinkertaista, koska varsinaisen valvonnan lisäksi ajo-oikeuteen liittyy erinäisiä velvoitteita, kuten päihdehoitokäynti ja laitteen huollattaminen. Lisäksi alkolukkoon on säädetty yleistä promillerajaa (0,5 promillea) alempi raja, eli 0,2 promillea.

Perustuslain syrjintäkielto ei toisaalta kiellä kaikenlaista erontekoa ihmisten välillä, vaikka eronteko perustuisi syrjintäsäännöksessä nimenomaisestikin mainittuun syyhyn. Olennaista on, voidaanko erottelu perustella perusoikeusjärjestelmän kannalta hyväksyttävällä tavalla. Alkolukon käyttöönoton tavoitteena on vähentää rattijuopumuksia ja siten parantaa liikenneturvallisuutta. Vuosittaisesta vajaasta 300 liikennekuolemasta neljäsosa aiheutuu rattijuopumustapauksista, joissa lisäksi loukkaantuu vuosittain noin 1 000 ihmistä. Esityksessä katsotaan, että liikenneturvallisuuden parantamista ja rikosten ennalta ehkäisyä voidaan pitää perustuslain 6 §:ssä tarkoitettuna hyväksyttävänä perusteena osallistumiskustannusten aiheuttamalle yksilöiden epäsuoralle eri asemaan asettamiselle. Julkiseen rahoitukseen perustuvista alkolukkokokeiluista on ulkomailla saatu selvästi osallistujarahoitteisia kokeiluja huonompia tuloksia. Tämä johtuu pääasiassa osallistujien huonosta motivaatiosta ja sitoutumisesta alkolukko-ohjelmaan, mikä heijastuu väärinkäytösten lisääntymisenä. Alkolukko-ohjelmat on tämän vuoksi lähes poikkeuksetta säädetty osallistujarahoitteisiksi, koska tällä tavalla parhaiten edistetään liikenneturvallisuutta. Yleinen mielipide olisi myös julkista rahoitusta vastaan ja tämä vaikuttaisi valvotun ajo-oikeuden hyväksyttävyyteen.

Valvotussa ajo-oikeudessa on ollut osallistujia alemmista tuloluokista ja edustettuna ovat olleet niin nuoret, työttömät kuin eläkeläisetkin ja sama havainto on tehty myös Ruotsissa. Alkolukon käyttö edellyttää tiettyä päihteiden käytön hallintaa ja tämän ansiosta monelle syntyy säästöä alkoholikustannuksissa, jolloin kokonaiskustannukset eivät ole muodostuneet kohtuuttoman suuriksi. Monissa tapauksissa ajokieltoon määrääminen johtaisi työpaikan menetyksen kautta huomattavasti suurempiin taloudellisiin rasitteisiin.

Valvottu ajo-oikeus vaikuttaa myös perustuslain 7 §:n 1 momentissa turvattuun jokaisen oikeuteen elämään sekä henkilökohtaiseen vapauteen, koskemattomuuteen ja turvallisuuteen. Esityksen mukaan ajo-oikeuden valvontaa ei kuitenkaan määrätä, ellei kuljettaja ole antanut siihen suostumustaan. Esityksellä ei näin ollen rajoiteta kuljettajan perustuslaillisia oikeuksia hänen tahtonsa vastaisesti. Toisaalta liikenneturvallisuutta parantamalla, kuolonuhrien sekä vammautumisten ja muiden henkilövahinkojen määrää vähentämällä ja rattijuopumusrikoksia ennaltaehkäisemällä voidaan edistää pykälässä turvattujen oikeuksien toteuttamista. Tämä koskee myös rattijuopumukseen syyllistynyttä kuljettajaa itseään. Hallituksen esityksen (HE 309/1993 vp, s. 47) mukaan turvallisuuden nimenomainen mainitseminen korostaa julkisen vallan positiivisia toimintavelvoitteita yhteiskunnan jäsenten suojaamiseksi rikoksilta ja muilta heihin kohdistuvilta oikeudenvastaisilta teoilta, olivatpa niiden tekijät julkisen vallan käyttäjiä tai yksityisiä tahoja.

Lisäksi ajokieltojen vähimmäispituuksien korotusten voimaantuloa voidaan arvioida Euroopan ihmisoikeussopimuksen 7 artiklassa säädetyn rikosoikeudellisen laillisuusperiaatteen näkökulmasta. Laillisuusperiaate ilmenee myös perustuslain 8 §:stä ja yksi periaatteen ilmentymä on, ettei rikoksesta voida tuomita ankarampaa rangaistusta kuin siitä on tekohetkellä laissa säädetty. Määräysten voimaantulo tulee arvioida siksi, voidaanko nyt esitetyn lain nojalla tuomita rikosoikeudellisen laillisuusperiaatteen estämättä uusintarikoksesta aiempaa ankarampaan seuraamukseen, vaikka aiempi rikos

olisi tehty ennen tämän lain voimaantuloa. Korkein oikeus on ennakkopäätöksessään (KKO 2005:132) arvioinut ajokieltojen osalta lähes vastaavaa tilannetta, joka syntyi kun uusintarikoksia koskevat ajokieltojen vähimmäiskestot tulivat voimaan 1 päivänä maaliskuuta 2005. Korkein oikeus katsoi tällöin, ettei uuden lain soveltaminen tapaukseen ole rikoslain taannehtivaa soveltamista ja ajokielto voitiin määrätä uuden lain mukaista vähimmäiskestoa noudattaen. Ratkaisun keskeisenä perusteena oli se, että henkilö oli syyllistynyt liikennetrikokseen uuden lain voimaantulon jälkeen ja hän oli siten voinut ottaa huomioon, että määrättäessä teon perusteella ajokieltoa asiaan vaikuttaa hänen aikaisempi tekonsa. Kyse on siis vain uuden teon perusteella määrättävästä ajokiellosta siten, että aikaisempi teko otetaan ajokieltoa ankaroitavana tekijänä huomioon, eikä siitä, että aikaisemmasta teosta määrättäisiin uusi seuraamus. Tapaus eroaa nyt käsillä olevasta tilanteesta siten, että vuoden 2005 lakia säädettäessä ei laissa ollut uusimisrikoksia koskevia ajokieltojäädöksiä, joskin tosiasiallisesti oikeuskäytännössä uusimista pidettiin ajokieltoa pidentävänä tekijänä. Päätöstä on oikeuskirjallisuudessa (Jarkko Männistö, Lakimies 2006, s. 467-471) arvosteltu juuri sen vuoksi, että rikokseen liittyvä uusimisvaikutus on liitetty sellaiseenkin rikokseen, joka on tehty ennen uusimisvaikutuksen säätävän lain voimaantuloa, jolloin seuraamusta ankaroitava vaikutus on perustunut ainoastaan rangaistuksen mittaamisessa käytettyihin yleisiin periaatteisiin, eli uusintarikollisuuden rangaistusta korottavaan vaikutukseen. Tässä tapauksessa erityisen uusimisvaikutuksen säätävä laki on kuitenkin ollut voimassa jo aiemman rikoksen tekohetkellä eikä uusimisvaikutuksen ajallista ulottuvuutta myöskään muuteta. Kyse on siis vain siitä, että vanhaa lakia sovellettaessa rikoksen uusimisen ankaroitava vaikutus olisi ollut vähäisempi kuin uuden lain perusteella. Näin ollen ei voida katsoa olevan estettä sille, että ajokieltojen ehdotettuja vähimmäiskestoja sovelletaan lain voimaantulon jälkeiseen uusintarikokseen, vaikka aiempi teko olisi ajoittunut uuden lain voimaantuloa edeltävään aikaan.

Edellä esitetyn perusteella annetaan Eduskunnan hyväksyttäviksi seuraavat lakiehdotukset:

## LAKIEHDOTUKSET

### 1. Laki ajokorttilain muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti  
*muutetaan* ajokorttilain (386/2011) 54 §:n 2 momentti, 66 §:n 1 momentti, 67, 69 ja 70 §, sekä  
*lisätään* 64 §:ään uusi 4 momentti seuraavasti:

#### 54 § Kuljettajantutkintoon pääsemisen edellytykset

-----

Edellä 1 momentin 1 kohdan ajokorttilupaa ei vaadita, jos tutkintoon tulevalla on poliisin määräys uuden ajokokeen suorittamiseksi tai hän on vähintään yhden vuoden mittaisen ajokiellon tai useamman perättäisen ja yhtämittaisesti vähintään yhden vuoden kestäneen ajokiellon vuoksi velvollinen suorittamaan uuden kuljettajantutkinnon ennen ajo-oikeuden palauttamista. Henkilö saadaan 1 momentin 2 kohdasta poiketen ottaa teoriakokeeseen kuukautta ennen säädetyn ikävaatimuksen täyttymistä, jos kuljettajantutkinnon suorittamiseksi ja kuljettajantutkintotodistuksen antamiseksi vaaditaan myös 53 §:n 1 momentissa tarkoitettu ajokoe.

-----

## 64 § Ajokieltoon määrääminen

-----

Jos tuomioistuimen tai poliisin määräämä ajokielto tai useammat perättäiset ajokiellot kestävät yhtämittaisesti vähintään yhden vuoden, on ajo-oikeuden palauttamisen edellytyksenä uuden kuljettajantutkinnon hyväksytyt suorittaminen. Kuljettajantutkinnon voi suorittaa, kun ajokielto on päättynyt. Poliisin asiassa tekemä määräys tai hallinnollinen päätös ei ole uuden kuljettajantutkinnon suorittamisen edellytyksenä.

## 66 § Ajokiellon kesto

Vaarallisten aineiden kuljetusrikokseen syyllistynyt kuljettaja määrätään ajokieltoon vähintään yhdeksi kuukaudeksi, törkeään liikenneturvallisuuden vaarantamiseen tai rattijuopumukseen syyllistynyt vähintään kolmeksi kuukaudeksi ja törkeään rattijuopumukseen syyllistynyt vähintään kuudeksi kuukaudeksi. Uusintarikoksista ajokiellon kestoksi määrätään:

- 1) vähintään kuusi kuukautta, jos kuljettaja on viiden vuoden aikana syyllistynyt:
  - a) kahdesti vaarallisten aineiden kuljetusrikokseen; tai
  - b) rattijuopumukseen tai törkeään liikenneturvallisuuden vaarantamiseen ja lisäksi vaarallisten aineiden kuljetusrikokseen;
- 2) vähintään yhdeksän kuukautta, jos kuljettaja on viiden vuoden aikana syyllistynyt vaarallisten aineiden kuljetusrikokseen ja törkeään rattijuopumukseen;
- 3) vähintään yksi vuosi, jos kuljettaja on viiden vuoden aikana syyllistynyt:
  - a) kahdesti rattijuopumukseen tai törkeään liikenneturvallisuuden vaarantamiseen;
  - b) rattijuopumukseen ja törkeään liikenneturvallisuuden vaarantamiseen; tai
  - c) rattijuopumukseen tai törkeään liikenneturvallisuuden vaarantamiseen ja lisäksi törkeään rattijuopumukseen;
- 4) vähintään kaksi vuotta, jos kuljettaja on viiden vuoden aikana syyllistynyt kahteen törkeään rattijuopumukseen

## 67 § Ehdollinen ajokielto

Tuomioistuin voi, jollei yleinen etu muuta vaadi, määrätä rikoslain 23 luvun 2 §:ssä tarkoitettuun törkeään liikenneturvallisuuden vaarantamiseen, 3 §:n 2 tai 3 momentissa tai 4 §:n 1 momentin 3 kohdassa tarkoitettuun rattijuopumukseen taikka 44 luvun 13 §:ssä tarkoitettuun vaarallisten aineiden kuljetusrikokseen syyllistyneelle ajokiellon ehdollisena, jos ajo-oikeus on ajokieltoon määrättävälle ammatin takia välttämätön tai jos siihen on muu erityisen painava syy eikä teosta ole aiheutunut vaaraa toisten turvallisuudelle. Ajokiellon tai väliaikaisen ajokiellon aikana taikka 2 momentissa tarkoitettuna koetusaikana tehdystä teosta ei voida määrätä ajokieltoa ehdollisena. Ajokielto on määrättävä ehdollisena, kun se yhdistetään alkolukolla valvotusta ajo-oikeudesta annetussa laissa tarkoitettuun ajo-oikeuden valvontaan.

Ajokielto on ehdollinen tuomioistuimen asettaman määräajan (koetusaika), jonka pituus on vähintään vuosi ja enintään kolme vuotta. Koetusaika alkaa ehdollisen ajokiellon sisältävän päätöksen julistamisesta tai antamisesta. Tuomioistuimen päätöksessä on määrättävä ehdollisen ajokiellon koetusajan päättymispäivä.

## 69 § Valvottu ajo-oikeus

Tuomioistuimen on määrättävä rikoslain 23 luvun 3 §:n 1 momentissa tai 4 §:n 1 tai 2 kohdassa tarkoitettuun rattijuopumukseen syyllistyneelle alkolukolla valvotusta ajo-oikeudesta annetussa laissa tarkoitettu valvottu ajo-oikeus, jos ajokieltoon määrättävä on antanut siihen suostumuksensa ja viimeksi mainitussa laissa säädetyt edellytykset täyttyvät. Ajokielto on määrättävä ehdollisena. Valvotun ajo-oikeuden aikana tehdystä teosta ei kuitenkaan voida määrätä uutta valvottua ajo-oikeutta. Väliaikainen ajokielto päättyy ja valvottu ajo-oikeus alkaa, kun rattijuopumukseen syyllistyneelle luovutetaan viimeksi mainitussa laissa tarkoitettu alkolukkoajokortti. Valvottu ajo-oikeus päättyy ehdollisen ajokiellon koetusajan päättymispäivänä. Koetusajan pituus on vähintään kaksi vuotta, jos kuljettaja on viiden vuoden aikana syyllistynyt kahdesti tekoon, joka täyttää törkeän rattijuopumuksen tunnusmerkistön.

Tuomioistuimen on peruutettava valvottu ajo-oikeus ja määrättävä ehdollinen ajokielto pantavaksi täytäntöön, jos valvottava koetusaikana:

- 1) peruuttaa valvontaa koskevan suostumuksensa; taikka
- 2) ilman hyväksyttävää syytä rikkoo valvottuun ajo-oikeuteen sisältyvää rajoitusta tai laiminlyö valvottuun ajo-oikeuteen kuuluvan velvollisuuden taikka saattaa tai yrittää saattaa alkolukon toimintakyvyttömäksi.

Jos ajokieltoon määrättävä on asetettu väliaikaiseen ajokieltoon 70 §:n 1 momentin 6 kohdan nojalla ennen tuomioistuimen päätöstä ajokiellosta eikä hän ole peruuttanut valvontaa koskevaa suostumustaan, tuomioistuimen on rattijuopumusasian käsittelyn yhteydessä ratkaistava, onko teolle tai laiminlyönnille ollut hyväksyttävä syy.

Valvotusta ajo-oikeudesta on muutoin voimassa, mitä 66 §:n 4 momentissa sekä 67 ja 68 §:ssä säädetään ehdollisesta ajokiellosta ja sen täytäntöönpanosta, lukuun ottamatta 67 §:n 1 momentissa säädettyjä ehdollisen ajokiellon harkinnanvaraisia edellytyksiä.

#### 70 § Väliaikaiseen ajokieltoon määrääminen

Poliisimies voi määrätä ajo-oikeuden haltijan väliaikaiseen ajokieltoon ja ottaa ajokortin tai, jos ajokorttia ei ole vielä luovutettu, kuljettajantutkintotodistuksen haltuunsa:

- 1) jos on todennäköisiä syitä epäillä ajo-oikeuden haltijan syyllistyneen rikoslain 23 luvun 3 §:n 1 momentissa tai 4 §:ssä tarkoitettuun rattijuopumusrikokseen taikka rikoslain 44 luvun 13 §:ssä tarkoitettuun vaarallisten aineiden kuljetusrikokseen;
- 2) jos on syytä epäillä ajo-oikeuden haltijan syyllistyneen törkeään liikenneturvallisuuden vaarantamiseen tai rikoslain 23 luvun 3 §:n 2 tai 3 momentissa tarkoitettuun rattijuopumusrikokseen;
- 3) jos on todennäköistä, että edellytykset ajokiellon määräämiselle tämän lain 64 §:n 2 momentin 3—5 kohdan tai 65 §:n nojalla ovat olemassa;
- 4) jos on ilmeistä, että ajo-oikeuden haltijan ajokyky on sairauden tai vian vuoksi tai muusta syystä siinä määrin heikentynyt, että siitä aiheutuu ajon jatkuessa olennaista vaaraa muulle liikenteelle, eikä terveydentilan selvittämistä 20 §:n 2 momentin mukaisesti voida tästä syystä pitää yksinään riittävänä;
- 5) 69 §:n 2 momentin 1 kohdassa tarkoitetun suostumuksen peruuttamisen vuoksi; taikka
- 6) jos on syytä epäillä ajo-oikeuden haltijaa 69 §:n 2 momentin 2 kohdassa tarkoitettua teosta.

Rajavartiomies voi rajavalvontaa suorittaessaan ja muun virkatehtävänsä yhteydessä määrätä ajo-oikeuden haltijan väliaikaiseen ajokieltoon ja ottaa ajokortin haltuunsa:

- 1) jos on todennäköisiä syitä epäillä ajo-oikeuden haltijan syyllistyneen rikoslain 23 luvun 3 §:n 1 momentissa tai 4 §:ssä tarkoitettuun rattijuopumusrikokseen;
- 2) jos on syytä epäillä ajo-oikeuden haltijan syyllistyneen rikoslain 23 luvun 3 §:n 2 tai 3 momentissa tarkoitettuun rattijuopumusrikokseen.

-----  
Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20 . Sen 54 §:n 2 momentti ja 64 §:n 4 momentti tulevat kuitenkin voimaan vasta 1 päivänä tammikuuta 2013 ja niitä sovelletaan ajokieltoihin, jotka on määrätty lain tultua voimaan.

## 1.2 Laki alkolukolla valvotusta ajo-oikeudesta annetun lain muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti  
*muutetaan* alkolukolla valvotusta ajo-oikeudesta annetun lain (439/2008) 2 ja 3 §, sellaisena kuin niistä on 3 § laissa 1111/2010, seuraavasti:

### 2 § Edellytykset valvotun ajo-oikeuden määräämiseen

Valvottua ajo-oikeus voidaan määrätä rikoslain (39/1889) 23 luvun 3 §:n 1 momentin tai 4 §:n 1 tai 2 kohdassa tarkoitettua rattijuopumuksesta epäillylle, jolla on vakinainen asuinpaikka Suomessa ja joka ei ole muusta syystä ajokiellossa. Epäilty voi pyytää poliisilta valvotun ajo-oikeuden määräämistä toistaiseksi kunnes tuomioistuimien päättää asiasta.

Poliisin tulee 1 momentissa tarkoitettujen rikosten esitutkinnassa ilmoittaa epäillylle mahdollisuudesta valvottuun ajo-oikeuteen sekä kertoa hänelle valvonnan sisällöstä, ehdoista ja kustannuksista. Poliisin on myös selvitettävä epäillyn suostumus valvotun ajo-oikeuden määräämiseen.

### 3 § Valvotussa ajo-oikeudessa käytettävä ajoneuvo

Valvotun ajo-oikeuden aikana käytettävät ajoneuvot, joiden kuljettamisen edellytyksenä on ajoneuvon luokkaa vastaava ajokortti, on varustettava alkolukon hyväksymisestä liikenteeseen annetun lain (1109/2010) 1 §:ssä tarkoitettulla alkolukolla. Alkolukko asennetaan valvottuun ajo-oikeuteen määrätyn (valvottava) käytössä olevaan yhteen tai useampaan moottorikäyttöiseen ajoneuvoon.

Ajoneuvo on muutokatsastettava alkolukon asentamisen ja sen poistamisen jälkeen.

-----  
Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20 .



## *Alkolukkotyöryhmän mietintöön liittyvä lausuma*

Yleistä

Pidän työryhmän esitystä oikeansuuntaisena. Alkolukon käyttöä rattijuopumuksen seuraamuksena tulee laajentaa. Pidän kuitenkin eräitä työryhmän lakimuutosehdotuksia puutteellisesti perusteltuina, enkä siten ole valmis niihin yhtymään.

Valtioneuvostossa on jo pidemmän aikaa panostettu lainvalmistelun laatuun ja sen parantamiseen. Asiasta on julkaistu lukuisia ohjeita ja oppaita.<sup>1</sup> Lisäksi pääministeri Jyrki Kataisen hallituksen ohjelmaan sisältyy useita linjauksia lainsäädännön laadusta. Tähän liittyen oikeusministeriö on julkaissut syksyllä 2011 raportin ”Prosessimallilla laatua lainsäädäntöön. Sujuvampaan lainvalmisteluun -hankkeen väliraportti III”. Kyseissä julkaisussa todetaan (s. 45–48) seuraavaa: ”Valmistelija täydentää ja syventää esivalmistelussa kerättyä tietoa. Tiedon hankinnassa toimitaan yhteistyössä myös oman ministeriön tietopalvelun, eduskunnan kirjaston, muiden ministeriöiden sekä virastojen ja tutkimuslaitosten kanssa. Lainvalmistelun tietopohjaan kuuluu esim. kuvaukset ja analyysit nykytilanteesta. Valmistelutiimi arvioi käytettävissä olevan tietopohjan riittävyden.” Kyseisessä julkaisussa viitataan aiheen kannalta relevantteihin lainvalmisteluoppaisiin.

Käsitykseni mukaan työryhmän ehdotuksen tietopohja ei ole ajantasaista ja riittävän yksityiskohtaista siltä osin, kuin työryhmä esittää merkittäviä ajokieltojen vähimmäispituuksien kiristyksiä. Mietinnössä lähdetään liikkeelle siitä, että nykyisin määrättävät ajokiellot ovat liian lyhyitä ilman, että mietinnössä asianmukaisesti ja riittävän yksityiskohtaisesti kuvataan nykykäytäntöä.

Kun painavia perusteita nykytilan ajokieltojen pidentämisen suhteen ei ole esitetty, käsitykseni mukaan tuomioistuimille tulee jatkossakin jättää riittävästi harkintavaltaa ajokieltojen pituuden määrittämisessä.

Lisäksi totean, että ajo-oikeuden menettäminen rikoksen perusteella on luonteeltaan turvaamistoimenpide. Sen pituutta rajoittaa hallinnollinen suhteellisuus: ajo-oikeus voidaan ottaa pois vain niin pitkäksi aikaa kun se on tarpeen liikenneturvallisuuden eli hallintotavoitteen näkökulmasta.

Työryhmän ehdotuksessa ehdotetaan, että vähintään vuoden yhtämittaiseen ajokieltoon määrätyn kuljettajan ajo-oikeuden palauttamisen edellytyksenä olisi uuden kuljettajantutkimuksen suorittaminen ajokiellon päätyttyä. Pidän ehdotusta tältäkin osin puutteellisesti perusteltuna. Kyseessä olisi ajokieltoon määrätyn näkökulmasta lisäsanktio ja sen tarpeellisuudesta tulisi olla kiistaton näyttö.

Eräitä yksityiskohtaisia huomautuksia

---

<sup>1</sup> Ks. [http://senaattori.vn.fi/saadostvalmistelu/lainlaatijan\\_ohjeet\\_ja\\_oppaat/Sivut/default.aspx](http://senaattori.vn.fi/saadostvalmistelu/lainlaatijan_ohjeet_ja_oppaat/Sivut/default.aspx)

Pidän ehdotettua 66 §:ää ajokieltojen pituuksista uusintarikosten tilanteessa turhan kasuistisena ja siten vaikeasti hahmottavana ja sovellettavana. Vastaavasti on jossain määrin epäloogista poistaa ehdotetussa 67 §:ssä ehdollisen ajokiellon mahdollisuus alkoholiin liittyvissä rattijuopumuksissa ja säilyttää se huumaus- tai lääkeaineisiin liittyvissä rattijuopumuksissa.

Rattijuopumusvalvonta ja rikosprosessi. Työryhmän muistion sivulla 23 todetaan, että "Rattijuopumusvalvontaa on myös mahdollista tehostaa kehittämällä rikoksen todentamismenetelmiä ja yksinkertaistamalla valvonnan ja oikeudellisen käsittelyn prosesseja." (kurs. tässä). Kursivoidussa osassa on kyse käytännössä tuomiovallan siirrosta poliisille. Tämä on monimutkainen kysymys. Vielä nykyisin voimassa oleva laki rangaistusmääräysmenettelystä on säädetty perustuslain säätämisyksikössä eli se on poikkeuslaki. Perustuslain 3 §:n 3 momentin mukaan tuomiovaltaa käyttävät riippumattomat tuomioistuimet. Tuomiovaltaa voidaan uskoa muulle viranomaiselle vain rajoitetusti ja tiukoin perustuslakivaliokunnan käytännöstä ilmenevin perustein. Perustuslakivaliokunta (PeVL 7/2010 s. 3 – koskee lakia sakon ja rikesakon määräämisestä) on tältä osin todennut muun muassa: "Oikeusturvan kannalta on tärkeää, että tuomioistuinten ulkopuolella ei määrätä muita kuin varallisuusarvoisia seuraamuksia, joiden rahallinen arvo on määrättävä niin, että niiden suorittaminen on kohtuullista kaikille maksukyvyistä riippumatta."

Summaarista rikosprosessia koskevan lainsäädäntöuudistuksen yhtenä tavoitteena oli, että uusi laki täyttäisi perustuslain vaatimukset, eli olisi säädettävissä tavallisessa lainsäätämisyksikössä (Pääministeri Vanhasen II hallituksen ohjelma). Tässä onnistuttiin. Soveltamisalaa pohdittiin tarkkaan valmisteltaessa lainuudistusta, mutta sen laajentamiseen ei katsottu olevan mahdollisuuksia. On erittäin kyseenalasta, että menettelyn soveltamisalaa voitaisiin nykyisestä laajentaa niin, että asia voitaisiin käsitellä tavallisessa lainsäätämisyksikössä. Tämä koskee sekä menettelyssä käsiteltäviä rikosasioita että muita seuraamuksia. Ajokieltoa ei voi lukea varallisuusarvoiseksi seuraamukseksi. Jos summaarisessa menettelyssä voitaisiin käsitellä rattijuopumukset, herää vielä kysymys, miten meneteltäisiin alkolukkojen ja niistä aiheutuvien kustannusten sekä päihdekokeista aiheutuvien todistelukustannusten kanssa.

Vaikutusten arviointi. Arvioitaessa esityksen vaikutuksia todetaan muun muassa seuraavaa: "Esityksen yhtenä tavoitteena on lisätä alkolukon käyttöä rattijuopumukseen syyllystyneillä, millä olisi myös myönteinen vaikutus laitteita myyviin, asentaviin ja huoltaviin yrityksiin... Valvotun ajo-oikeuden yleistymisellä olisi myönteinen vaikutus myös katsastusalan yrityksiin, koska alkolukon asennuksen ja poistamisen jälkeen ajoneuvo olisi muutostarkastettava." (s. 30). Pidän kyseenalaisena, että sanktioinnin laajentamista perustellaan edes välillisesti sen positiivisilla vaikutuksilla tietyillä elinkeinotoiminnan aloilla.

Taannehtiva voimaantulo. Mietintöluonnoksessa ajokieltojen vähimmäispituuksien korotusten voimaantuloa arvioidaan Euroopan ihmisoikeussopimuksen 7 artiklassa säädetyn rikosoikeudellisen laillisuusperiaatteen näkökulmasta. Laillisuusperiaate ilmenee myös perustuslain 8 §:stä ja yksi periaatteen ilmentymä on, ettei rikoksesta voida tuomita ankarampaa rangaistusta kuin siitä on tekohetkellä laissa säädetty.

Laillisuusperiaatteesta ja taannehtivuuskiellosta saattaa aiheutua se, että ehdotettuja korotuksia voidaan soveltaa vain sellaisissa tilanteissa, joissa myös säännöksessä viitattu tekijän aikaisempi toiminta on ajoittunut lain voimaantulon jälkeiseen aikaan. Muussa tapauksessa tekijän aikaisempaan toimintaan liitettäisiin jälkikäteen sellainen seuraamuksen ankaroittaminen, jota laki ei

tekohetkellä tuntenut. Taannehtivuuskiellon suhteen ajokielto rinnastuu rangaistukseen. Voidaan perustellusti katsoa, että uutta ankarampaa sääntelyä tulisi siis soveltaa vain sellaisiin tekoihin ja tapahtumiin, joiden osalta kaikki "tapahtumat" ovat toteutuneet lain voimaantulon jälkeen.

Korkein oikeus on ennakkopäätöksessään (KKO 2005:132) katsonut vastaavassa tilanteessa, ettei uuden lain soveltaminen tapaukseen ollut taannehtivaa soveltamista ja ajokielto voitiin määrätä uuden lain mukaista vähimmäiskestoja noudattaen. Ratkaisua on oikeuskirjallisuudessa kritisoitu.

Käsitykseni mukaan ei ole yksiselitteistä, voidaanko mainitun KKO:n ratkaisun varaan laskea, jos sanktiot olennaisesti nousevat ja jonkinlaisena "lisäsanktiona" tulisi vielä uusi kuljettajantutkinto.

Euroopan ihmisoikeustuomioistuimen viimeaikainen käytäntö tulisi myös asianmukaisesti selvittää.

Työryhmän mietinnössä on omaksuttu näkemys, että takautuva uusimisankaroituminen ei ole ongelmallinen seuraavalla perusteella: "Tässä tapauksessa erityisen uusimisvaikutuksen säätävä laki on kuitenkin ollut voimassa jo aiemman rikoksen tekohetkellä eikä uusimisvaikutuksen ajallista ulottuvuutta myöskään muuteta. *Kyse on siis vain siitä, että vanhaa lakia sovellettaessa rikoksen uusimisen ankaroittava vaikutus olisi ollut vähäisempi kuin uuden lain perusteella.* Näin ollen ei voida katsoa olevan estettä sille, että ajokieltojen ehdotettuja vähimmäiskestoja sovelletaan lain voimaantulon jälkeiseen uusintarikokseen, vaikka aiempi teko olisi ajoittunut uuden lain voimaantuloa edeltävään aikaan." (kurs. tässä)

Pidän perustelua keinotekoisena. Uudistus aiheuttaisi kuitenkin sen, että uusimisen ankaroittava vaikutus olisi taannehtivasti olennaisesti voimassa olevaa lainsäädäntöä ankarampi.

Käsitykseni mukaan muutoksilla tavoiteltuja päämääriä ei millään tavalla vesittäisi se, että uusia säännöksiä sovellettaisiin vain lain voimaantulon jälkeisiin tekoihin.

Matti Marttunen  
Lainsäädäntöneuvos  
Oikeusministeriö