

Alkolukkokokeilu

Alkolukkotyöryhmän mietintö



Tekijät (toimielimestä: toimielimen nimi, puheenjohtaja, sihteeri) Alkolukkotyöryhmä		Julkaisun laji Työryhmämietintö	
Liikenneneuvos Matti Roine, LVM, pj.		Toimeksiantaja Liikenne- ja viestintäministeriö	
Ylitarkastaja Janne Mänttari, LVM, siht.		Toimielimen asettamispäivämäärä 21.3.2003	
Julkaisun nimi Alkolukkokokeilu. Alkolukkotyöryhmän mietintö			
Tiivistelmä <p>Esityksessä ehdotetaan järjestettäväksi määräaikainen kokeilu ajonestolaitteen (alkolukko) käyttöönotosta rattijuopumukseen syyllystyneillä. Alkolukolla tarkoitetaan laitetta, joka kuljettajan hengitysilmasta mitattavan alkoholipitoisuuden perusteella estää ajoneuvon käynnistymisen. Kokeilun tarkoituksena on löytää uusia keinoja rattijuopumusten vähentämiseen ja liikenneturvallisuuden parantamiseen. Alkolukkokokeilussa rattijuopumukseen syyllystyneelle henkilölle määrättäisiin ajokielto ehdollisena edellyttäen, että hänen kuljettamassaan ajoneuvossa on alkolukko. Alkolukon käytöllä ei olisi vaikutusta rattijuopumuksesta tuomittavaan rangaistukseen. Kokeiluun osallistuminen olisi vapaaehtoista.</p> <p>Alkolukko tunnistaa vain alkoholin, joten huumeiden käyttäjät tai sekakäyttäjät eivät voisi osallistua kokeiluun. Osallistumisoikeutta ei olisi myöskään kuljettajilla, jotka tekohetkellä ovat olleet ajokiellosa tai, joille tulisi määrättäväksi ajokielto myös muun kuin rattijuopumuksen perusteella. Kokeilussa kuljettajan olisi pidettävä alkolukkoa yhden vuoden ajan. Jos tuomioistuimen määräämä ehdollinen ajokielto on yli vuoden, olisi alkolukkoa kuitenkin pidettävä ajokiellon pituuden ajan. Kokeilun ehtoihin kuuluu myös, että osallistujan on suoritettava päihderiippuvuuden arviointiohjelma ja alkolukon pitoajan kestävä jatkoseuranta.</p> <p>Jos osallistuja rikkoo kokeilun sääntöjä esimerkiksi ajamalla muuta kuin alkolukolla varustettua autoa, hänet poistetaan kokeilusta ja ehdollinen ajokielto laitetaan täytäntöön. Alkolukon pitoaikaa ei tällöin oteta huomioon ajokiellon pituudesta tehtävänä vähennyksenä.</p> <p>Esityksessä ehdotetaan, että kokeiluun osallistuja vastaisi kokeilusta hänelle aiheutuvista kustannuksista. Kokeilun kestoksi ehdotetaan kolmea vuotta.</p> <p>Mietinnössä on lisäksi selvitetty alkolukon käyttömahdollisuuksia ammattiliikenteessä.</p>			
Avainsanat (asiasanat) Alkolukko, ajokielto, rattijuopumus			
Muut tiedot Yhteyshenkilö/LVM Janne Mänttari			
Sarjan nimi ja numero Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisu 2/2004		ISSN 1457-7488	ISBN 951-723-868-1
Kokonaissivumäärä 50	Kieli suomi	Hinta 9 €	Luottamuksellisuus julkinen
Jakaja Edita Publishing Oy		Kustantaja Liikenne- ja viestintäministeriö	



Författare (uppgifter om organet: organets namn, ordförande, sekreterare) Alkolåsarbetsgruppen		Typ av publikation Arbetsgruppens betänkande	
trafikrådet Matti Roine, ordförande överinspektör Janne Mänttari, sekreterare		Uppdragsgivare Kommunikationsministeriet	
		Datum för tillsättandet av organet 21.3.2002	
Publikation (även den finska titeln) Försöksverksamhet med alkolås. Alkolåsarbetsgruppens betänkande. (Alkolukkokokeilu. Alkolukkotyöryhmän mietintö.)			
Referat Arbetsgruppen föreslår att man ordnar ett tidsbestämt försök med att införa alkolås för personer som gjort sig skyldiga till rattfylleri. Med alkolås avses en anordning som hindrar att ett fordon startas om föraren har alkohol i utandningsluften. Målet med försöket är att hitta nya sätt att minska rattfylleriet och att öka trafiksäkerheten. I försöket med alkolås skulle en person som gjort sig skyldig till rattfylleri meddelas villkorligt körförbud förutsatt att den bil som han eller hon kör är försedd med ett alkolås. Användningen av alkolås skulle inte ha någon verkan på den utfärdade domen för rattfylleri. Det skulle vara frivilligt att delta i provet. Alkolåset identifierar endast alkohol och därför kan varken narkomaner eller blandmissbrukare av både alkohol och narkotika delta i försöket. Inte heller sådana förare kan delta i försöket vilka vid tidpunkten för gärningen redan hade meddelats körförbud eller vilka skulle ha utfärdats körförbud även på andra grunder än rattfylleri. Enligt förslaget skall de förare som deltar i försöket ha alkolåset under ett års tid. Om det av domstolen utfärdade villkorliga körförbudet är längre än ett år skall föraren använda alkolåset under hela den tid som körförbudet gäller. Som krav gäller även att deltagarna skall fullgöra ett utvärderingsprogram för drogberoende samt delta i en kontinuerlig uppföljning under hela den tid som alkolåsförsöket pågår. Om en deltagare bryter mot reglerna för försöket t.ex. genom att köra ett fordon som inte försetts med alkolås, utesluts han eller hon från försöket och det villkorliga körförbudet verkställs. I så fall anses den tid under vilket alkolåset använts inte utgöra en förkortning av körförbudet. I förslaget förs det fram att den som deltar i försöket själv skall stå för de kostnader som deltagandet i försöket ger upphov till. Försöket föreslås räkna tre år. I betänkandet har man även utrett möjligheterna att använda alkolås i yrkestrafik.			
Nyckelord Alkolås, körförbud, rattfylleri			
Övriga uppgifter Kontaktperson vid kommunikationsministeriet: Janne Mänttari			
Seriens namn och nummer Kommunikationsministeriets publikationer 2/2004		ISSN 1457-7488	ISBN 951-723-868-1
Sidoantal 50	Språk finska	Pris 9 €	Sekretessgrad offentlig
Distribution Edita Publishing Ab		Förlag Kommunikationsministeriet	



Authors (from body; name, chairman and secretary of the body) Working Group on Ignition Interlocks		Type of publication Report of the Working Group	
Matti Roine, MTC, Chair		Assigned by Ministry of Transport and Communications	
Janne Mänttari, MTC, Secretary		Date when body appointed 21 March 2003	
Name of the publication Breath Alcohol Ignition Interlock Trial, Report of the Working Group			
Abstract <p>The report proposes to conduct the fixed-period trial of implementing breath alcohol ignition interlock devices (BAIID's) for DUI offenders. The BAIID means equipment that prevents a vehicle's ignition on the basis of alcohol concentration measured in the breath of a driver. The purpose of the trial is to find new means for reducing drunken driving and improving traffic safety. A person who commits a DUI offence during the trial would be suspended from driving provided that a vehicle he/she operates is equipped with the BAIID. The use of the BAIID would not influence the punishment to be imposed for the DUI offence. Participating in the trial would be voluntary.</p> <p>As the BAIID senses only alcohol, drug users and those using both alcohol and drugs are excluded. Equally, drivers who at the moment of commission are prohibited from driving or who are subject to be sentenced to a driving prohibition on another than a DUI basis would be excluded. In the trial, a driver should use the BAIID during one year. If a suspended driving prohibition imposed by the court lasts longer than one year, the device should, however, be used during the period of the driving prohibition. Furthermore, the conditions of the trial require the participant undergo the alcohol-dependency evaluation program as well as follow-up that lasts for a period of interlock use.</p> <p>If the participant violates the rules of the trial, for example, by operating another than an interlock-installed car, he/she will be excluded from the trial and a suspended prohibition to drive will be enforced. Interlock usage-time will not then be considered as a reduction in the length of the driving prohibition period.</p> <p>The report suggests that the participant would pay costs to be caused him/her by the trial. The suggested length of the trial is 3 years.</p> <p>Furthermore, the report examines the possibilities of using the BAIID in professional driving.</p>			
Keywords Ignition interlock device, prohibition to drive, drunken driving			
Miscellaneous Contact person at the Ministry: Mr Janne Mänttari			
Serial name and number Publications of the Ministry of Transport and Communications 2/2004		ISSN 1457-7488	ISBN 951-723-868-1
Pages, total 50	Language Finnish	Price 9 €	Confidence status Public
Distributed by Edita Publishing Ltd		Published by Ministry of Transport and Communications	

LIIKENNE- JA VIESTINTÄMINISTERIÖLLE

Liikenne- ja viestintäministeriö asetti 21 päivänä maaliskuuta 2003 työryhmän selvittämään alkolukkokeilun toteuttamista. Toimeksiannon mukaan työryhmän tehtävänä oli selvittää edellytykset alkolukkokeilun järjestämiseen rattijuopumukseen syllistyneillä ajokiellon vaihtoehtona ja laatia luonnokset tarvittavista säädösehdotuksista. Työssä tuli selvittää kokeilun kesto, kohderyhmää, alkolukon pitoaikaa, kokeilun sääntöjä, mahdollisuutta tukitoimien yhdistämiseen alkolukon käyttöön sekä kokeilusta aiheutuvia kustannuksia ja niiden kohdentamista. Lisäksi tuli arvioida alkolukon käyttömahdollisuuksia osana ammattiliikenteen laadunvarmistusjärjestelmiä.

Työryhmän toimeksiannon taustalla on vuosien 1997 – 2000 valtioneuvoston tieliikenteen turvallisuuden parantamisesta tekemä periaatepäätös, johon sisältyi liikennejuopumuksen vähentämistoimenpiteenä ajonestolaitteiden käyttöönotto. Suunnitelman täytäntöönpanon selvittämiseksi valmistui vuonna 2001 VTT:n laatima alkolukkoa koskeva esiselvitys. Esiselvityksen pohjalta vuonna 2002 tehtyä lakialoitetta (99/2002 vp.) koskeneessa mietinnössään liikennevaliokunta hyväksyi lausumaehdotuksen, jonka mukaan eduskunta edellyttää hallituksen selvittävän mahdollisuuksia vähentää rattijuopumuksia esimerkiksi alkolukkoa hyväksikäyttäen.

Työryhmän puheenjohtajaksi nimettiin liikenneneuvos Matti Roine liikenne- ja viestintäministeriöstä ja jäseniksi vanhempi hallitussihteeri Eija Maunu liikenne- ja viestintäministeriöstä, lainsäädäntöneuvos Lena Andersson oikeusministeriöstä, liikennepoliisitarkastaja Pentti Nevala liikkuvasta poliisista, yksikönpäällikkö Jukka Harjula Ajoneuvohallintokeskuksesta sekä hallitussihteeri Heidi Manns-Haatanen ja ylitarkastaja Veli-Matti Risku sosiaali- ja terveysministeriöstä. Ylitarkastaja Janne Mänttari liikenne- ja viestintäministeriöstä määrättiin toimimaan työryhmän sihteerinä.

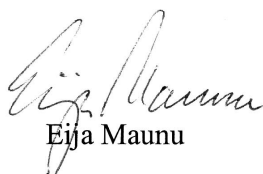
Työryhmä on kokoontunut 13 kertaa. Työryhmä on kuullut kansanterveyslaitoksen laboratorion johtajaa Pirjo Lillsundea, Tampereen yliopiston professori Kaija Seppää, oikeusministeriön lainsäädäntöneuvos Risto Eerolaa sekä Ajoneuvohallintokeskuksesta yksikönpäällikkö Hannu Pellikkaa ja ylitarkastaja Pekka Kajanderia.

Saatuana työnsä valmiiksi työryhmä kunnioittavasti luovuttaa hallituksen esityksen muotoon laaditun mietintönsä. Mietintöön sisältyy eriävä mielipide.

Helsingissä 22 päivänä joulukuuta 2003



Matti Roine



Eija Maunu




Lena Andersson



Pentti Nevala



Jukka Harjula



Veli-Matti Risku



Heidi Manns-Haatanen



Janne Mänttari

Hallituksen esitys Eduskunnalle laiksi alkolukkokokeilusta ja laiksi tieliikennelain muuttamisesta.

ESITYKSEN PÄÄASIALLINEN SISÄLTÖ

Esityksessä ehdotetaan säädettäväksi määräaikainen laki alkolukkokokeilusta. Alkolukolla tarkoitetaan laitetta, joka kuljettajan hengitysilmasta mitattavan alkoholipitoisuuden perusteella estää ajoneuvon käynnistymisen. Alkolukkokokeilussa rattijuopumukseen tai törkeään rattijuopumukseen syyllistyneelle henkilölle määrättäisiin ajokielto ehdollisena edellyttäen, että hänen kuljettamassaan ajoneuvossa on alkolukko. Kokeilu ei vaikuttaisi rattijuopumuksesta tuomittavaan rangaistukseen. Esityksessä ehdotetaan kokeilun kestoksi kolme vuotta ja se järjestettäisiin valtakunnallisena. Kokeiluun osallistuminen olisi vapaaehtoista.

Kokeilussa alkolukko voitaisiin asentaa vain yksityiskäytössä olevaan henkilö- ja pakettiautoon ja kokeiluun osallistuvalla ei olisi oikeutta kuljettaa muita ajoneuvoja, joiden kuljettaminen edellyttää ajokorttia. Osallistujalle luovutettaisiin kokeilun ajaksi ajokortti, joka oikeuttaisi osallistujan kuljettamaan alkolukolla varustettua autoa Suomessa Ahvenanmaan maakuntaa lukuun ottamatta. Kuljettaja ei voisi osallistua kokeiluun, jos hän on rattijuopumuksen tekohetkellä ollut ajokiellossa tai väliaikaisessa ajokiellossa. Hänelle ei myöskään saisi tulla määrättäväksi ajokieltoa muun kuin rattijuopumuksen takia. Osallistumisen estäisi näin esimerkiksi aiemman rattijuopumuksen johdosta määrätty ja tekohetkellä voimassa ollut ajokielto sekä syyllistyminen rattijuopumuksen ohella törkeään liikenneturvallisuuden vaarantamiseen.

Kokeilussa kuljettajan olisi pidettävä alkolukkoa yhden vuoden ajan. Jos ehdollisen ajokiellon pituudeksi määrätään yli vuosi, on alkolukkoa kuitenkin pidettävä ajokiellon pituuden ajan. Kokeilun ehtoihin kuuluu myös, että osallistujan on suoritettava päihderiippuvuuden arviointiohjelma ja alkolukon pitoajan kestävä jatkoseuranta. Osallistuja vastaisi kokeiluun osallistumisesta hänelle aiheutuvista kustannuksista.

Esityksen mukaan päätöksen kokeiluun hyväksymisestä tekisi rattijuopumusasiaa käsittelevä tuomioistuin. Jos poliisi esitutinnan perusteella pitäisi tuomioistuimen hyväksyvää päätöstä ilmeisenä, voisi poliisi kuitenkin hyväksyä kuljettajan kokeiluun kunnes tuomioistuimen tekee asiassa lopullisen päätöksen. Poliisi voi määrätä kokeilun sääntöjä rikkovan kuljettajan väliaikaiseen ajokieltoon ja tuomioistuin voi tehdä päätöksen kokeilusta poistamisesta sekä ehdollisen ajokiellon täytäntöönpanosta. Alkolukon pitoaikaa ei tällöin otettaisi huomioon ajokiellosta tehtävänä vähennyksenä.

Mietinnön mukaisten säädösehdotusten on tarkoitus tulla voimaan aikaisintaan vuoden 2005 alusta ja olla voimassa kolme vuotta.

Sisällysluettelo

ESITYKSEN PÄÄASIALLINEN SISÄLTÖ	
YLEISPERUSTELUT	3
1. Johdanto	3
2. Nykytila	4
2.1 Lainsäädäntö ja käytäntö	4
2.1.1 Rattijuopumus	4
2.1.2 Ajokiellot	5
2.1.3 Alkoholionnettomuudet	6
2.2 Kansainvälinen kehitys ja ulkomainen lainsäädäntö	7
2.2.1 Ruotsi	7
2.2.1.1 Rattijuopumukseen syyllistyneet	7
2.2.1.2 Alkolukko ammattiliikenteen laadunvarmistuksessa	8
2.2.2 Yhdysvallat	9
2.2.3 Kanada	9
2.2.4 Australia	10
2.2.5 EU-kokeilu	10
2.2.6 Iso-Britannia	10
2.2.7 Alankomaat	10
2.3 Nykytilan arviointi	11
3. Esityksen tavoitteet ja keskeiset ehdotukset	11
3.1 Tavoitteet ja keinot niiden saavuttamiseksi	11
3.2 Keskeiset ehdotukset	14
4. Esityksen vaikutukset	15
4.1 Taloudelliset vaikutukset	15
4.1.1 Yksityiset kansalaiset ja perusoikeuksien toteutuminen	15
4.1.2 Valtiontaloudelliset vaikutukset	17
4.1.3 Vaikutukset elinkeinoelämään	17
4.2 Organisaatio- ja henkilöstövaikutukset	18
4.3 Vaikutukset tuomioistuimiin	18
4.4 Liikenneturvallisuusvaikutukset	19
5. Asian valmistelu	20
YKSITYISKOHTAISET PERUSTELUT	21
1. Lakiehdotusten perustelut	21
1.1 Laki alkolukkokokeilusta	21
1.2 Laki tieliikennelain muuttamisesta	28
2. Tarkemmat säännökset ja määräykset	28
3. Voimaantulo	29
4. Säättämisjärjestys	29
LAKIEHDOTUKSET	31
1. Laki alkolukkokokeilusta	31
2. Laki tieliikennelain muuttamisesta	34
Luonnos asetukseksi ajokorttiasetuksen muuttamisesta	35
ERIÄVÄ MIELIPIDE	

1. Johdanto

Alkoholi on liikenteen suurimpia vaaratekijöitä ja kuljettajien päihteiden käytön vähentäminen on keskeinen osa liikenneturvallisuustyötä. Rattijuopumustapauksissa kuolleiden määrä on muutaman viime vuoden aikana ollut nousussa ja liikenneturvallisuuden kehitykselle asetettujen tavoitteiden saavuttamiseksi on selvitettävä uusien rattijuopumuksia vähentävien keinojen soveltuvuutta. Yhtenä tällaisena keinona on ajamisen päihtyneenä estävän tekniikan käyttöönotto. Vuosien 1997 – 2000 valtioneuvoston tieliikenteen turvallisuuden parantamisesta tekemään periaatepäätökseen sisältyi liikennejuopumuksen vähentämistoimenpiteenä ajonestolaitteiden käyttöönotto, minkä jälkeen alkolukon käyttöönottoa on tutkittu VTT:n laatimassa esiselvityksessä.

Alkolukko on 1980-luvun puolivälissä Yhdysvalloissa kaupalliseen käyttöön otettu laite, joka mittaa kuljettajan uloshengitysilman alkoholipitoisuuden ja tarvittaessa estää ajoneuvon käynnistymisen. Alkolukko koostuu kahdesta itsenäisestä yksiköstä: kontrolli- tai viestiyksiköstä ja näytesyksiköstä. Näytesyksikkö on auton kojelautaan asennettava käsikappale, johon puhallus suoritetaan ja, joka mittaa hengitysnäytteen alkoholipitoisuuden. Kontrolliyksikköön on yhdistetty pieni tietokone, joka kirjaa kuljettajan kaikki puhallustapahtumat sisältäen näytteiden antamispäivät, kellonajat ja alkoholipitoisuudet. Alkolukon vaatimalla puhallustekniikalla, siihen liitettävällä ääninäytteellä ja puhalluksen kosteudentunnistimella pyritään estämään laitteen kiertäminen käyttäen esimerkiksi muita ilmalähteitä.

Alkolukko vaatii satunnaisesti myös ajon aikana puhalluksen, minkä tarkoituksena on estää ajon aikana tapahtuva juominen. Aikaa puhallukselle on useampia minuutteja, joten sen suorittaminen ei vaaranna keskittymistä liikenteeseen. Alkolukko ei vaikuta käynnissä olevaan moottoriin, koska se on asennettu virtalukon ja käynnistysmoottorin välille. Jos ajon aikana vaadittua puhallusta ei määrääjassa anneta tai se ylittää laitteeseen kalibroidun rajan, kytkeytyvät hälytysäänit ja –vilkut päälle. Tällöin puhalluksen laiminlyöneellä on vielä muutama minuutti aikaa antaa hyväksytyt hengitysilmanäyte, joka sammuttaa hälytysäänit ja –vilkut. Muutoin laitteen sisäinen muisti nollautuu ja se on muutaman päivän kuluessa vietävä huoltoon. Tällöin myös paljastuu sääntöjen rikkominen kokeilun valvojille.

Useista maista saatujen käyttökokemusten perusteella alkolukko estää käyttöaikanaan tehokkaasti rattijuopumusten uusimisen. Alkolukko tunnistaa päihteistä kuitenkin ainoastaan alkoholin, joten huumausaineiden käyttäjien tai lääkkeiden väärinkäyttäjien ajamista se ei estä. Tekniikan kehittymisen myötä myös näitä aineita käyttäneiden kuljettajien ajon estäminen voi tulla mahdolliseksi, mutta sen on perustuttava esimerkiksi kuljettajan ajokäyttäytymistä seuraavaan järjestelmään.

Alkolukko ei nykyisin ole käytössä Suomessa lukuun ottamatta muutamia oma-aloitteisesti asennettuja laitteita. Alkolukon vapaaehtoiselle käytölle ei ole lainsäädännöllisiä esteitä, mutta asennuksen jälkeen ajoneuvo on muutokatsastettava sen varmistamiseksi, ettei alkolukko aiheuta häiriöitä ajoneuvon hallintalaitteille. Tähän pyritään myös sillä, että alkolukon on täytettävä ajoneuvon asennettaville sähkölaitteille asetetut vaatimukset.

Alkolukon käyttöönottoa rattijuopumukseen syyllystyneillä on Suomessa selvitetty VTT:n vuonna 2001 valmistuneessa esiselvityksessä. Siinä selvitettiin alkolukon tekniikkaa, kansainvälisiä kokemuksia ja laadittiin suositukset määräämiskäytännön järjestämisestä. Esiselvityksessä suositeltiin 2 – 3 maakuntaan rajoittuvan vapaaehtoisen kokeilun järjestämistä, jossa kohderyhmänä olisi rattijuopumukseen tai törkeään rattijuopumukseen syyllystyneet henkilöt, joilla on B-luokan

ajo-oikeus ja yksityiskäytössä oleva henkilöauto. Osallistuja saisi ehdollisen ajo-oikeuden ajokiellon pituudeksi ajaksi. Jos hän rikkoo kenttäkokeen ehtoja, puolet alkolukon pitoajasta voitaisiin esiselvityksen mukaan ottaa huomioon täytäntöön pantavan ajokiellon pituudessa. Poliisi päättäisi kenttäkokeeseen osallistumisesta ja siitä poistamisesta ja Ajoneuvohallintokeskus huolehtisi alkolukon muistista purettavien tietojen tarkastelusta. Päätöksistä olisi normaali hallintovalitus ja osallistuja vastaisi kenttäkokeesta hänelle aiheutuvista kustannuksista. Tukitoimenpiteitä ei kenttäkokeeseen ehdotettu yhdistettäväksi.

Alkolukkoa koskevaa kansallista tai yhteisön lainsäädäntöä ei nykyisin ole. Jos alkolukkojen käyttö EU:n alueella kansallisten kokeilujen jälkeen yleistyy, on todennäköistä, että siitä tullaan säätämään yhteisön lainsäädännössä. Alkolukko voisi esimerkiksi olla perusteena poikkeuksen myöntämiselle ajokorttidirektiivin (91/439 ETY) säätämistä ajokorttitodistuksen terveysvaatimuksista, jolloin alkolukon käytön piiriin saataisiin myös päihderiippuvaisiksi todetut henkilöt.

2. Nykytila

2.1 Lainsäädäntö ja käytäntö

2.1.1 Rattijuopumus

Rattijuopumuksesta säädetään rikoslain 23 luvun 3 §:ssä, jonka 1 momentin mukaan rattijuopumukseen syyllistyy henkilö, joka kuljettaa moottorikäyttöistä ajoneuvoa tai raitiovaunua nautittuaan alkoholia niin, että hänen verensä alkoholipitoisuus ajon aikana tai sen jälkeen on vähintään 0,5 promillea tai että hänellä tällöin on vähintään 0,22 milligrammaa alkoholia litrassa uloshengitysilmaa. Pykälän 2 momentissa säädetään huumausaineiden nollarajasta ja 3 momentissa muun huumaavan aineen kuin alkoholin käyttöön perustuvasta rattijuopumuksesta. Rattijuopumuksesta tuomitaan sakkoon tai vankeuteen enintään kuudeksi kuukaudeksi.

Törkeästä rattijuopumuksesta säädetään rikoslain 23 luvun 4 §:ssä. Pykälän 1 momentin 1 kohdan mukaan törkeän rattijuopumuksen yhtenä perusteena on, että rikoksenteikijän veren alkoholipitoisuus on vähintään 1,2 promillea tai hänellä on vähintään 0,53 milligrammaa alkoholia litrassa uloshengitysilmaa taikka 2 kohdan mukaan rikoksenteikijän kyky tehtävän vaatimiin suorituksiin on tuntuvasti huonontunut. Kolmannessa kohdassa säädetään muun huumaavan aineen kuin alkoholin käyttöön perustuvasta törkeästä rattijuopumuksesta. Kaikissa kohdissa edellytetään lisäksi, että olosuhteet ovat sellaiset, että rikos on omiaan aiheuttamaan vaaraa toisen turvallisuudelle. Törkeästä rattijuopumuksesta tuomitaan vähintään 60 päiväsakkoon tai vankeuteen enintään kahdeksi vuodeksi.

Poliisin tietoon tulleiden rattijuopumustapausten määrä oli korkeimmillaan 1990-luvun alussa (29 759), mistä määrä väheni nopeasti ja vuonna 1994 rattijuopumuksia oli 20 390. Tästä niiden lukumäärä on lähtenyt taas hitaaseen kasvuun ja vuonna 2002 kirjattiin 22 944 rattijuopumustapausta (22 722 vuonna 2001). Maistelleiden (alle 0,5 promillea) määrä on viime vuosina ollut selvässä kasvussa.

Rattijuopumusta tai törkeää rattijuopumusta koskeviin rikoslain säädöksiin ei ehdoteta muutoksia eikä alkolukon käyttöönotto esityksessä ehdotetussa muodossa vaikuttaisi rikoksista tuomittaviin rangaistuksiin.

2.1.2 Ajokiellot

Ajokielloista säädetään tieliikennelaissa. Tieliikennelain 75 §:n 1 momentin mukaan moottorikäyttöisen ajoneuvon kuljettaja on määrättävä ajokieltoon, jos hänen todetaan syyllistyneen törkeään liikenneturvallisuuden vaarantamiseen, rattijuopumukseen tai törkeään rattijuopumukseen. Näissä tapauksissa ajokiellosta päättää tuomioistuin. Pykälän 2 momentissa säädetään tilanteista, joissa poliisi voi määrätä kuljettajan hallinnolliseen ajokieltoon. Ajokieltoon määräämisen perusteisiin ei esityksessä ehdoteta muutoksia.

Tieliikennelain 76 §:n mukaan poliisimies voi seuraavissa tilanteissa määrätä ajo-oikeuden haltijan väliaikaiseen ajokieltoon ja ottaa ajokortin haltuunsa: 1) jos on todennäköistä syytä epäillä hänen syyllistyneen rikoslain 23 luvun 3 §:n 1 momentissa tai 4 §:ssä tarkoitettuun rattijuopumusrikokseen, 2) jos on syytä epäillä hänen syyllistyneen törkeään liikenneturvallisuuden vaarantamiseen tai rikoslain 23 luvun 3 §:n 2 (huumausaineet) tai 3 momentissa (muu huumaava aine kuin alkoholi) tarkoitettuun rattijuopumusrikokseen, 3) jos on todennäköistä, että edellytykset ajokiellon määräämiselle 75 §:n 2 momentin 3 – 6 kohdan tai 3 momentin nojalla ovat olemassa, tai 4) jos on ilmeistä, että ajo-oikeuden haltijan ajokyky on sairauden, vian tai muun sellaisen syyn vuoksi siinä määrin heikentynyt, että siitä aiheutuu ajon jatkuessa olennaista vaaraa muulle liikenteelle eikä terveydentilan selvittämistä 73 §:n 2 momentin mukaisesti voida tästä syystä pitää yksinään riittävänä.

Tieliikennelain 77 §:ssä säädetään väliaikaisen ajokiellon kestosta. 76 §:n 1 kohdassa tarkoitettussa tilanteessa väliaikainen ajokielto on voimassa kunnes tuomioistuin päättää ajokiellosta, kuten myös 76 §:n 2 kohdassa, jos on todennäköistä, että väliaikaiseen ajokieltoon määrätty on syyllistynyt siinä tarkoitettuun tekoon. Tieliikennelain 77 §:n 2 momentin mukaan poliisi voi määrätä väliaikaisen ajokiellon päättämään jo ennen kuin tuomioistuin päättää ajokiellosta, jos esitutkinnan perusteella on ilmeistä, että tuomioistuin määrää ajokiellon ehdollisena. Pykälän 3 momentissa säädetään poliisimiehen ja poliisin menettelystä 76 §:n 3 ja 4 kohdissa tarkoitetuissa tilanteissa ja 4 momentissa ajokortin palauttamisesta, jos ehdotonta ajokieltoa ei määrätä tai väliaikaista ajokieltoa pidetä voimassa.

Tieliikennelain 78 §:ssä säädetään ajokieltoon määräämisestä. Pykälän mukaan 75 §:n 1 momentissa tarkoitetuissa tapauksissa ajokielto määrätään olemaan voimassa enintään viisi vuotta. Pykälään ei esityksessä ehdoteta muutoksia.

Tieliikennelain 79 §: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 koetusajana tehdystä teosta ei voida määrätä ajokieltoa ehdollisena. Ajokielto on 2 momentin mukaan ehdollinen tuomioistuimen asettaman määräajan (koetusajana), jonka pituus on vähintään vuosi ja enintään kolme vuotta. Koetusajana alkaa ehdollisen ajokiellon sisältävän päätöksen julistamisesta tai antamisesta. Tuomioistuimen päätöksessä on määrättävä ehdollisen ajokiellon koetusajan päättymispäivä.

Pykälän 3 momentin mukaan tuomioistuimen on määrättävä ehdollisena määrätty ajokielto pantavaksi täytäntöön, jos ajokieltoon määrätty syyllistyy koetusajana 75 §:n 1 momentissa tarkoitettuun tekoon. Ehdollisena määrätty ajokielto voidaan kuitenkin jättää määräämättä pantavaksi täytäntöön, jos kuljettajaa ei tuomita 75 §: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 4 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.

Käytännössä ajokiellot ovat Suomessa melko lyhyitä verrattuna muihin Euroopan unionin (EU) maihin tai Pohjois-Amerikkaan, koska ajokiellon määräämiselle asetetun viiden vuoden maksimipituudesta tuomioistuimet käyttävät normaalisti vain ensimmäistä neljänestä. Vuoden 2002 oikeustilastollisen vuosikirjan mukaan edellisenä vuonna tehtiin tuomioistuimissa ajokieltolausunnon sisältäviä ratkaisuja kaikkiaan 20 717, joista 18 672 ratkaisussa määrättiin ehdoton ajokielto. Ajokielto katsottiin väliaikaisen ajokiellon pituuden perusteella kokonaan kärsityksi 574 ratkaisussa ja ehdollinen ajokielto määrättiin 1 419 ratkaisussa. Ajokorttirekisteristä tehdyn erillisselvityksen mukaan vuonna 2001 tavallisesta rattijuopumuksesta määrättyistä ajokielloista (6 619) lähes 60 % oli kestoaltaan 3 - 6 kuukautta. Loput jakaantuivat tasaisesti sekä alle 3 kuukauden että 6 - 12 kuukauden mittaisiin. Yli vuoden mittaisia ajokieltoja oli vajaa 5 %. Törkeästä rattijuopumuksesta määrättyistä ajokielloista (10 189) valtaosa eli lähes 60 % oli pituudeltaan 6 - 12 kuukautta, noin neljännes 3 - 6 kuukautta ja runsaat 10 % yli vuoden mittaisia. Alle 3 kuukauden mittaisia ajokieltoja oli reilut 2 %.

2.1.3 Alkoholionnettomuudet

Alkoholi on osallisena noin neljänneksessä kuoleman johtaneista onnettomuuksista Suomessa ja noin joka kuudennessa loukkaantumistapauksessa. 0,5 - 0,9 promillen humalatila lisää kuolemaan johtavan liikenneonnettomuuden riskin yli kymmenkertaiseksi ja yli 1 promillen humala miltei viisikymmenkertaiseksi raittiisiin kuljettajiin nähden. Rattijuopumustapauksissa (kuljettajan veren alkoholipitoisuus vähintään 0,5 promillea) kuolleiden määrä oli huipussaan vuonna 1990, jolloin 152 henkilöä sai surmansa. Tämän jälkeen kuolleiden määrä laski vuoteen 1996 (78 kuollutta) asti ja vaihteli sitten vuosittain kunnes vuoden 2000 (71) jälkeen määrä on ollut nousussa. Vuonna 2001 rattijuopumustapauksissa kuoli 82 ihmistä ja vuonna 2002 91, joista 60 oli juopuneita kuljettajia, 20 juopuneen kuljettajan matkustajia ja 11 sivullisia. Samana vuonna rattijuopumustapauksissa loukkaantui 1 012 ihmistä.

Liikenneonnettomuuksien tutkijalautakunnat tutkivat vuonna 2002 yhteensä 272 moottoriajoneuvossa mukana olleen henkilön kuolemaan johtanutta liikenneonnettomuutta. Näistä 78 (29 %) oli alkoholionnettomuuksia (veren alkoholipitoisuus vähintään 0,20 promillea). Alkoholionnettomuuksissa korostuvat yksittäisonnettomuudet, joita vuonna 2002 oli 50 kappaletta eli 42 % kaikista yksittäisonnettomuuksista. Yhteenajoja oli 28 kappaletta eli 18 % kaikista yhteenajoista.

Onnettomuustilastojen perusteella alkoholia nauttineista moottoriajoneuvojen kuljettajista on vuosina 1984 - 2002 ollut 5 %:lla veren alkoholipitoisuus alle 0,50 promillea, 16 %:lla välillä 0,50 - 1,19 promillea ja 79 %:lla 1,20 promillea tai enemmän. Yksittäisonnettomuuksissa alkoholipitoisuudet ovat olleet keskimäärin korkeampia kuin yhteenajoissa.

Vuonna 2002 alkoholia nauttineista moottoriajoneuvon kuljettajista 22 % oli ajokortittomia ja 40 % oli aikaisemmin saanut rangaistuksen rattijuopumuksesta. Edelleen 28 % ajoi lainatulla ja 9 % luvattomasti käyttöön otetulla ajoneuvolla. Alkoholionnettomuuksissa kuljettajista 26 (33 %) oli alle 22-vuotiaita, mikä on 41 % ikäryhmän aiheuttamista onnettomuuksista.

Onnettomuustyyppit ja onnettomuuksien ajankohdat eivät ole merkittävästi muuttuneet viime vuosina. Yleisimmät onnettomuustyyppit olivat suistuminen (61 %) ja kohtaamisonnettomuus (30 %). Onnettomuudet painottuvat kesäkuukausiin, viikonloppuun sekä alkuyön tunteihin. Onnettomuuksista 43 % tapahtui valta- tai kantatiellä, 41 % muulla yleisellä tiellä ja 16 % kadulla tai yksityistiellä.

2.2 Kansainvälinen kehitys ja ulkomainen lainsäädäntö

2.2.1 Ruotsi

2.2.1.1 Rattijuopumukseen syyllistyneet

Ruotsissa alkoi alkolukkokokeilu kolmen läänin alueella helmikuun alussa 1999. Viisivuotiseen kokeiluun saivat osallistua kaikki, joiden ajokortti on rattijuopumuksen tai törkeän rattijuopumuksen takia peruutettu. Kokeilun tarkoituksena oli tutkia alkolukon hyväksyttävyyttä, vaikutusta rattijuopumusten uusimiseen ja osallistujien terveydentilaan sekä liikenneturvallisuuteen. Osallistujia maksaa kaikki kokeilusta hänelle aiheutuvat kustannukset mukaan lukien hakemusmaksun ja lääninhallituksen valvontamaksun. Kustannukset ovat tällä hetkellä noin 45 000 kruunua kokeilun ajalta. Ruotsissa alkolukko nähdään yhtenä alkoholiongelman hoitokeinona ja valtio ei yleensä kustanna alkoholiongelman hoitoa yhtenä sairautena.

Ruotsin lainsäädännön mukaan ajo-oikeuteen kohdistuva seuraamus on ajokortin peruuttaminen ja siihen liittyy määräaika, jonka kuluessa uutta ajokorttia ei saa myöntää. Määräaika on vähintään yksi vuosi ja enintään kolme vuotta, mutta vähintään yksi vuosi, jos kysymyksessä on ollut törkeä rattijuopumus (1,0 promillea). Keskimääräinen ajokortin peruuttamisaika rattijuopumusten takia on 14 kuukautta. Jos ajokortti peruutetaan yli vuodeksi, vaaditaan kuljettajalta ajokortin takaisin saamiseksi uusi ajokorttikoe sekä soveltuvuustesti. Toisin kuin rattijuopumuksesta seuraavan rangaistuksen määrääminen, ajokortin peruuttaminen tapahtuu hallinnollisessa menettelyssä ja sen suorittaa lääninhallitus. Rangaistukset rattijuoppoudesta Ruotsissa ovat yleensä sakkoa tai vankeutta ja nämä rangaistukset pysyvät voimassa, vaikka kuljettaja osallistuisi alkolukkokokeiluun. 12 % kuljettajista, joiden ajokortti peruutettiin yli vuodeksi osallistui kokeiluun.

Ruotsissa alkolukkokokeiluun osallistujan on pidettävä alkolukkoa käytössään olevassa henkilöautossa kaksi vuotta, riippumatta ajasta, jonka hänen ajokorttinsa olisi peruutettuna rattijuopumuksen vuoksi. Osallistujan on kolmen kuukauden välein käytävä lääkärintarkastuksessa ja kokeilun jälkimmäisenä vuotena hänen on kyettävä noudattamaan lähes raitista elämäntapaa tai hänet poistetaan kokeilusta. Kokeilussa seurataan myös osallistujan muita liikennerikkeitä ja juopumuspäätöksiä ja ylinopeuskin voi johtaa kokeilusta poistamiseen. Kokeilussa sallitaan myös vain yksi käynnistysyritys, jos puhallusnäyte sisältää alkoholia yli 0,2 promillea ja toisesta seuraa kokeilusta poistaminen. Jos henkilö poistetaan kokeilusta, astuu ajokortin peruuttaminen voimaan eikä koeaika lyhennä sen pituutta. Tiukkojen sääntöjen johdosta kokeilusta poistettiin 35 % osallistujista ja 4 % lopetti vapaaehtoisesti. Yleisimmät syyt olivat, että osallistuja ei saanut päihteiden käyttöön riittävästi hallintaan kokeilun jälkimmäisenä vuotena tai hän teki useita auton käynnistysyrityksiä päihtyneenä.

Kokeiluun osallistui ensimmäisen reilun kolmen vuoden aikana 333 henkilöä. Tänä ajanjaksona ei yksikään jäänyt kiinni rattijuopumuksesta tai ajamisesta muulla kuin alkolukolla varustetulla ajoneuvolla. Osallistujien päihteiden hallinta ja terveystarvot paranivat ja sairaslomien määrä väheni selvästi suhteessa vertailuryhmään. Vaikutusten ulottumisesta alkolukon pitoajan

jälkeiseen aikaan ei lyhyen kokeilun jälkeisen ajan vuoksi voida tehdä vielä varmoja päätelmiä, mutta alustavat havainnot ovat lupaavia. Ensimmäisten tutkimusten mukaan päihteiden käytön hallinta heijastui myös liikenneturvallisuuden parantumisena. Ennen kokeilua osallistujalla oli tilastollisesti keski- ja alijakoinen kuljettajaan verrattuna yli viisinkertainen todennäköisyys joutua henkilövahinkoja aiheuttaneeseen onnettomuuteen, mutta kokeilun aikana todennäköisyys laski keski- ja alijakoinen tasolle. Liikenneturvallisuuden osalta tutkimus sisälsi kuitenkin vielä niin pienen määrän aineistoa, että se on tilastollisesti epävarma.

Suurin osa kokeiluun osallistuneista on ollut tyytyväisiä alkolukko-ohjelmaan ja sen tuomaan ajo-oikeuteen ja raitistumismahdollisuuteen. Korkeista kustannuksista johtuen kokeiluun on valikoitunut motivoituneita henkilöitä, joilla on suuri auton käytön tarve. Suurin osa osallistujista on keski-ikäisiä miehiä. Koehenkilöiden ammatillinen jakauma on laaja ja myös työttömiä ja eläkeläisiä on mukana. Tiedotusvälineet ovat suhtautuneet alkolukkokokeiluun myönteisesti.

Hyvien tulosten johdosta Ruotsissa päätettiin etuajassa 1.10.2003 laajentaa kokeilua koko maahan. Samalla laajennettiin kokeilussa käytettävien ajoneuvojen piiriä niin, että ainoastaan mopot ja moottoripyörät jäävät sen ulkopuolelle. Ruotsissa pidetään mahdollisena, että kokemusten myötä alkolukon käyttö laajenee niin, että jatkossa se tulisi pakolliseksi rattijuopumuksen uusijoille ja myöhemmin kaikille rattijuopumukseen syyllistyneille. Tekniikan kehittyessä alkolukko voisi joskus olla kaikissa ajoneuvoissa vakiovarusteena.

2.2.1.2 Alkolukko ammattiliikenteen laadunvarmistuksessa

Ruotsissa aloitettiin vuoden 2000 alussa kolmivuotinen kokeilu kolmen yrityksen kanssa, jossa alkolukko asennettiin noin sataan taksiin, linja-autoon ja kuorma-autoon. Projektin tarkoituksena oli tutkia alkolukon toimivuutta ammattiliikenteen eri ajoneuvoissa ja järjestelmän hyväksyttävyyttä. Kokeilun alussa oli ongelmia alkolukkojen asennuksessa linja- ja kuorma-autoihin. Ongelmat johtuivat ajoneuvojen rakenteen ja sähköjärjestelmän erilaisuudesta verrattuna henkilöautoihin. Alkolukon valmistaja kuitenkin kehitti järjestelmää paremmin erilaisiin ajoneuvoihin sopivaksi eikä ongelmia enää alun jälkeen esiintynyt. Kokeilun aikana selvitettiin käyttäjien, matkustajien, työnantajien ja palvelujen ostajien asenteita alkolukon käyttöön. Kokeilun päättyessä näissä ryhmissä 83 – 97 % ihmisistä piti alkolukkoa parhaana keinona vähentää päihtyneenä ajamista. Kuljettajista yli kolme neljännestä piti alkolukkoa osana normaaleja työrutiineja, joskin vähemmistöllä oli vielä huoli laitteen teknisestä varmuudesta. Kasvava osa työnantajista katsoi alkolukon käytön lisänsä yrityksen saamia töitä ja lähes kolme neljännestä suunnitteli lisäävänsä alkolukoilla varustettuja ajoneuvoja. Myös palvelujen ostajien keskuudessa selvästi kasvava osa aikoi jatkossakin vaatia kuljetusyritykseltä alkolukoilla varustettujen ajoneuvojen käyttämistä. Yleisesti ottaen kaikkien ryhmien myönteisyys lisääntyi kokeilun edetessä. Tärkeänä pidettiin kaikkien osapuolten riittävää informointia ennen käytön aloittamista.

Kokeilun saatua julkisuutta on ammattiautoilijoiden kiinnostus alkolukkoa kohtaan Ruotsissa kasvanut. Alkolukkoja on sittemmin otettu käyttöön esimerkiksi koululaiskuljetuksissa ja autokouluissa. Kokeiluista vastaava Vägverket toimii myös esimerkkinä asentaen omiin ajoneuvoihinsa alkolukkoja. Vuoden 2004 alusta on sen kaikissa raskaissa ajoneuvoissa oltava alkolukot. Ensi vuonna Ruotsin ammattiliikenteessä on käytössä useita tuhansia alkolukkoja, joten käyttäjämäärät ovat huomattavasti suurempia kuin rattijuopumukseen syyllistyneiden puolella. Volvo ja Scania voivat asentaa alkolukon ajoneuvoon jo tehtaalla ja huolehtivat myös sen huollosta. Vuodesta 2004 lähtien Volvo asentaa alkolukon vaatiman kaapeloinnin tehtaalla jokaiseen uuteen raskaan liikenteen ajoneuvoon, jolloin alkolukon kytkentä myöhemmin helpottuu.

2.2.2 Yhdysvallat

Alkolukko otettiin ensimmäisenä maailmassa kaupalliseen käyttöön Kaliforniassa vuonna 1986 ja nykyisin se on Yhdysvalloissa käytössä 43 osavaltiossa. Tällä hetkellä alkolukon käyttäjiä on noin 70 000. Vapaaehtoisissa ohjelmissa noin 10 – 20 % osallistumiskelpoisista kuljettajista ottaa alkolukon käyttöönsä. Osallistuja maksaa alkolukon käytöstä aiheutuvat kustannukset.

Ajokiellot ovat Yhdysvalloissa huomattavasti pidempiä kuin Suomessa. Alkolukko on yleensä vapaaehtoinen vaihtoehto ajokiellolle, mutta ainakin 11 osavaltiossa on kokemuksia myös alkolukon määräämisestä pakolliseksi ajokortin uusimisedellytykseksi rattijuopumuksen uusijoille. Toisin kuin Ruotsissa, Yhdysvalloissa alkolukon käyttöönottoa tulee usein edeltää pitkään ajokielto. Myöskään tiivistä lääkäriseurantaa ei Yhdysvalloissa ole.

Saatujen tulosten perusteella alkolukko estää käyttöaikanaan tehokkaasti rattijuopumusten uusimisen, mutta käytön päättymisen jälkeen uusimisaste palautuu ennalleen. Vapaaehtoisissa ohjelmissa, joissa on ollut mukana rattijuopumuksen uusijoita tai ensimmäisellä kerralla korkean alkoholipitoisuuden puhaltaneita kuljettajia, rattijuopumuksen uusimisprosentit ovat yleensä vaihdelleet välillä 0,5–5 % alkolukko-ohjelmien aikana. Niissä kokeiluissa, joissa alkolukko on ollut pakollinen, on hyväksyttävän rajan ylittävien puhallusnäytteiden osuus ollut suurempi kuin vapaaehtoisissa kokeiluissa.

2.2.3 Kanada

Kanadassa alkolukko otettiin käyttöön Albertan provinssissa vuonna 1990. Albertassa on alkolukko-ohjelmaan mahdollista tulla vapaaehtoisesti, mutta alkolukko voidaan myös määrätä pakolliseksi edellytykseksi ajokortin takaisin saamiselle. Vapaaehtoisella alkolukon käytöllä on mahdollista lyhentää ajokieltoaikaa. Ennen kuin alkolukon voi ottaa vapaaehtoisesti käyttöön edellytetään hakijoilta kuitenkin vähintään kolmen kuukauden mittaista normaalia ajokieltoaikaa, sakkojen ja palkkioiden maksamista sekä vaadittujen koulutusten ja rehabilitointien läpikäyntiä. Alkolukon käyttöaika on Kanadassa vähintään kuusi kuukautta ja osallistuja maksaa siitä aiheutuvat kustannukset.

Jos alkolukko määrätään pakolliseen käyttöön, on kyseisen henkilön odotettava vähintään kuusi kuukautta ennen kuin hän voi ottaa alkolukon käyttöönsä. Kanadalaisten asiantuntijoiden mukaan ajokieltoa ennen alkolukon käyttöönottoa ei kuitenkaan tulisi vaatia. Alkolukon on oltava asennettuna alkuperäisen ajokiellon päättymiseen asti, kuitenkin vähintään kuusi kuukautta. Rattijuopumuksen uusijoiden tulee myös ennen alkolukkojaksoa osallistua viikonlopun kestävään arviointi- ja ohjauskoulutukseen. Kanadan Albertan kokeilujen mukaan alkolukko on erittäin tehokas rattijuopumuksen estäjä ja sillä on havaittu olevan myös positiivisia pitkän aikavälin vaikutuksia. Albertassa noin 10 % tuomituista rattijuopoista osallistuu alkolukko-ohjelmaan.

Vuoden 2004 alusta Kanadassa on ainoastaan kaksi provinssia, joissa alkolukko ei ole käytössä. Alkolukon pakollinen käyttö soveltuu kanadalaisten kokemusten mukaan pääsääntöisesti rattijuopumuksen uusijoille. Alkolukon vapaaehtoisiksi käyttäjiksi soveltuvat myös ensi kertaa rattijuopumuksesta kiinni jääneet. Ongelmana vapaaehtoisissa alkolukko-ohjelmissa on vähäinen osallistumisprosentti, joka Kanadassa vaihtelee yleensä 1–10 %:n välillä mahdollisista osallistujista. Tähän vaikuttaa muun muassa vähäinen auton käyttötarve, pieni kiinnijäämisriski ajettaessa ilman ajokorttia, alkolukon aiheuttamat kustannukset sekä kiusaantuminen puhaltamisesta julkisesti alkolukkoon.

2.2.4 Australia

Australiassa alkolukko otettiin ensimmäiseksi käyttöön Etelä-Australian osavaltiossa kaksi vuotta sitten ja nyt se on käytössä yhteensä kolmessa osavaltiossa. Alkolukkokokeilut eri osavaltioissa eroavat selvästi toisistaan. Pääsääntöisesti osallistuminen on vapaaehtoista ja osallistuja maksaa siitä hänelle aiheutuvat kustannukset. Victorian osavaltiossa alkolukko on kuitenkin pakollinen rattijuopumuksen uusijoille. Käyttäjämäärät ovat toistaiseksi olleet vähäiset, mitä pidetään ohjelmien suurimpana ongelmana.

2.2.5 EU-kokeilu

EU organisoii 2000 – 2001 alkolukon käyttöönottoa koskevan esiselvityksen, johon osallistui Alankomaat, Saksa, Suomi ja Tanska. Suomen edustajana esiselvityksen valmistelussa oli VTT. Esiselvityksen mukaan alkolukon käytöllä voitaisiin vähentää rattijuopumuksia ja halukkaissa jäsenmaissa tulisi järjestää kenttäkoe käytännön kokemusten saamiseksi. Kokeilujen kohdehenkilöinä pidettiin rattijuopumukseen syyllistyneitä ja etenkin uusijoita. Mahdollisina käyttökohteina pidettiin myös vaarallisten aineiden kuljetusyhtiöiden ajoneuvoja, linja-auto- ja taksityhtiöiden ajoneuvoja sekä autokoulujen autoja.

Vuoden 2003 lopussa ja 2004 alussa alkaa Belgiassa, Espanjassa, Saksassa ja lisäksi Norjassa suppeat alkolukkokokeilut, joiden tarkoituksena on tutkia alkolukon sosiologisia, psykologisia, käyttäytymistieteellisiä ja käytännön vaikutuksia kuljettajiin, matkustajiin ja kuljetusyrittäjiin. Espanjassa ja Norjassa kohderyhmänä ovat linja-autot ja takset, Saksassa tavarankuljetusautot ja Belgiassa rattijuopumuksen uusijat sekä alkoholiriippuvaiset, jotka sittemmin ovat olleet raittiina kuusi kuukautta. Kokeilu kestää yhden vuoden ja kohderyhmän laajuus on kokonaisuudessaan 150 kuljettajaa. Lisäksi selvitetään 90 perheenjäsenen, matkustajan ja kuljetusyrittäjän esimiehen näkemyksiä. Suppeiden kenttäkokeiden tarkoituksena on antaa tietopohjaa laajempia kokeiluja varten. Suomi osallistuu kenttäkokeeseen tarkkailijana ja pyrkii hyödyntämään saatuja kokemuksia oman kokeilun järjestämisessä.

2.2.6 Iso-Britannia

Vuoden 2004 alussa Iso-Britannia aloittaa kaksi ja puoli vuotta kestävä alkolukkokokeilun, jonka tarkoituksena on selvittää alkolukon käytön sosiaalisia vaikutuksia kuljettajiin ja heidän läheisiinsä.

2.2.7 Alankomaat

Alankomaiden liikenneministeriö päätti syyskuussa 2003, että alkolukkokokeilu aloitetaan mahdollisimman pian ja toivottavasti jo vuoden 2005 alusta. Kokeiluun tavoitteiden mukaan osallistuisi 800 rattijuopumuksen uusijaa, joille alkolukko-ohjelma olisi ajokortin takaisin saamisen edellytys. Osallistujan olisi pidettävä alkolukkoa autossaan kaksi vuotta ja pitoaikaa voitaisiin tarvittaessa jatkaa puolella vuodella. Osallistumiskustannuksista kuljettaja maksaa 2/3 ja liikenneministeriö 1/3, millä pyritään varmistamaan riittävä osanotto kokeiluun. Kokeilua mahdollisesti seuraavassa pysyvässä mallissa on tavoitteena, että osallistuja maksaa kaikki hänelle aiheutuvat kustannukset. Kokeiluun ei sisälly lainkaan lääkärintarkastuksia. Etukäteen arvioidaan, että osallistujien onnettomuusriski kokeilun aikana laskee 65 %, mikä merkitsisi 4 – 5 tiekuoleman vähenemistä. Jatkossa, jos alkolukon käyttö voidaan laajentaa kaikkiin alkoholiongelmaisiin, arvioidaan vuosittain liikenteessä säästyvän jopa sata ihmishenkeä.

2.3 Nykytilan arviointi

Esityksellä ei ole tarkoitus tehdä muutoksia nykyisiin rattijuopumusta koskeviin säännöksiin. Rangaistusten koventaminen ei merkittävästi vähentäisi rattijuopumuksia, vaan suurempi merkitys on liikennevalvonnan määrällä ja sitä kautta koetulla kiinnijäämisriskillä. Nykyisellä valvonnan määrällä on arvioitu, että rattijuoppo ajaa keskimäärin yli 200 kertaa humalassa ennen kiinni jäämistään.

Suomessa ajokiellot ovat kansainvälisessä vertailussa varsin lyhyitä ja etenkin rattijuopumuksen uusijoille määrätään ulkomailla merkittävästi pidempiä ajokieltoja. Tällä hetkellä on liikenne- ja viestintäministeriössä valmisteilla tästä esityksestä erillinen esitys, jonka toteutuessa ajokielloille asetettaisiin vähimmäispituudet, jotka uusimistapauksissa olisivat selvästi ensimmäiseen tekoon sovellettavia pidemmät. Rattijuopumusten määrän kehitys osoittaa, että nykyiset keinot eivät ole riittäviä, ellei liikennevalvonnan tasoa saada merkittävästi nostettua. Pidemmät ajokiellotkaan eivät ole aina tehokkaita, jos ajokieltoon määrättyllä on kuitenkin ajoneuvo edelleen hallinnassaan. Yhdysvalloissa ja Kanadassa tehdyissä tutkimuksissa on havaittu, että 75-80 % ehdottomaan ajokieltoon tuomituista ajaa ajokieltonsa aikana ja saman suuntaisia arvioita on esitetty myös Ruotsissa.

Nykyisessä ehdollista ajokieltoa koskevassa säännöksessä ei mainita alkoholukkoa, joten kokeilun toteuttaminen edellyttää ehdollisen ajokiellon määräämisperusteiden laajentamista. Perusteisiin, joilla nykyisin ehdollinen ajokielto voidaan määrätä, ei sen sijaan ole tarvetta tehdä muutoksia. Jos ajo-oikeus on ajokieltoon määrättävälle ammatin takia välttämätön tai siihen on muu erityisen painava syy, eikä teosta ole aiheutunut vaaraa toisten turvallisuudelle, olisi hänellä tuomioistuimen harkinnan mukaan edelleen oikeus saada ehdollinen ajokielto tällä perusteella.

3. Esityksen tavoitteet ja keskeiset ehdotukset

3.1 Tavoitteet ja keinot niiden saavuttamiseksi

Esityksen tavoitteena on löytää uusia keinoja rattijuopumusten vähentämiseen ja liikenneturvallisuuden parantamiseen kokeilemalla laitetta joka estää ajoneuvon käynnistymisen kuljettajan ollessa päihtynyt. Kokeilussa pyritään selvittämään laitteen hyväksyttävyyttä ja tehokkuutta rattijuopumusten ja alkoholiliitännäisten onnettomuuksien vähentämisessä. Lisäksi kokeilun tavoitteena on selvittää lääkäriseurannan yhteensopivuutta laitteen käytön kanssa.

Voimassa oleva lainsäädäntö ei sisällä säännöksiä tällaisen laitteen, alkoholukon, käytöstä ajo-oikeuden ehtona. Laitteen vapaaehtoiselle käytölle ei sen sijaan ole esteitä. Yhteisön lainsäädäntö määrittelee ajokortin myöntämisen vähimmäisedellytykset. Päihderiippuvuus on yhteisön lainsäädännön mukaan ajokortin myöntämisen este, minkä johdosta alkoholukko ei soveltuisi kuitenkaan keinoksi ajo-oikeuden saamiseen tai voimassa pysyttämiseen, jos henkilö katsotaan päihderiippuvaiseksi. Sen sijaan laitteen käytölle rattijuopumuksesta määrättävän ajo-oikeuteen kohdistuvan ajokieltoseuraamuksen yhteydessä ei ole olemassa vastaavia esteitä. Ajokiellon tarkoituksena on estää henkilön osallistuminen liikenteeseen silloin, kun hän on joko teoillaan tai puuttuvilla edellytyksillään osoittanut vaarallisuutensa liikenteessä. Rattijuopumukseen syyllistymällä kuljettaja on vaarantanut liikennettä ajamalla sillä tavoin alkoholin vaikutuksen alaisena, että teon rangaistavuus täyttyy. Alkoholukon käytöllä voitaisiin ehkäistä teon uusimista asettamalla se ehdoksi ajo-oikeuden takaisin saamiselle ajokiellon jälkeen. Myös

rattijuopumuksesta määrättävään ajokieltoon voitaisiin yhdistää velvoite alkolukon käyttöön ottamalla käyttöön ajokielto ehdolla laitteen käyttämisestä.

Alkolukko ehdottoman ajokiellon vaihtoehtona voi myös vaikuttaa sosiaalisen eristytymisen ja yhteiskunnasta syrjäytymisen ehkäisyssä. Ajo-oikeuden menetys voi johtaa työpaikan tai elinkeinon menetykseen tilanteessa, jossa ehdollinen ajokielto nykyisillä perusteilla ei esimerkiksi rattijuopumuksen uusimisen takia tule kyseeseen. Etenkin maaseudulla oma auto on lisäksi monelle välttämätön yhteydenpitoväline, jonka ajo-oikeuden menetys voi heijastua useamman ihmisen elämään. Ruotsin tutkimustulosten mukaan alkolukkokokeiluun osallistuneiden terveydentilan kohentuminen on lisäksi näkynyt sairaspöissaolujen määrän vähentymisenä. Alkolukon käytöllä voi siis olla myös liikenteen ulkopuolelle ulottuvia myönteisiä vaikutuksia.

Alkolukon käyttömahdollisuuksien ja sen hyväksyttävyyden selvittämiseksi alkolukon käyttöä kokeiltaisiin rattijuopumuksesta määrättävän ajokiellon yhteydessä. Kokeilu edellyttäisi asiasta säädettäväksi lailla. Säännökset voitaisiin sisällyttää nykyiseen lainsäädäntöön tai säätämällä asiasta erillisellä lailla. Kokeilu suoritettaisiin määräaikaisena ja siihen yhdistettäisiin seuranta. Kokeilusta saatujen tulosten perusteella voitaisiin tehdä päätös kokeilun jatkamisesta tai pysyvän järjestelmän luomisesta.

Kokeilun onnistumiseen vaikuttaa suuresti se, kuinka suureksi osallistujamäärä muodostuu. Luotettavien tutkimustulosten saamiseksi siihen olisi osallistuttava riittävä määrä kuljettajia. Osanottajamäärään voidaan vaikuttaa kokeilun laajuudella. Kokeiluun osallisten rajaaminen alueellisesti rajoittaa osallistujamäärää ja sen voidaan katsoa vaarantavan myös kansalaisten tasapuolisen kohtelun. Parhaiten riittävä osallistujamäärä toteutuisi, jos kokeilu järjestetään valtakunnallisena ja osallistumisoikeuteen ei tehdä muita kuin kokeilun onnistumisen ja liikenneturvallisuuden kannalta välttämättömiä rajoituksia. Kansainvälisten kokemusten perusteella vapaaehtoisten alkolukko-ohjelmien ongelmana on ollut juuri alhainen osallistujamäärä.

Kokeiluun osallistuvien määrään voidaan vaikuttaa myös kokeilusta osallistujalle aiheutuvien kustannusten kohdentamisella. Kustannukset voitaisiin kohdistaa osallistujan maksettaviksi tai ne voitaisiin suorittaa julkisista varoista. Käytännössä Suomen kokeilussa voitaisiin odottaa korkeintaan 10 % osallistumiskelpoisista henkilöistä osallistuvan kokeiluun, jos kokeilu olisi osallistujarahoitteinen. Vuosittaisten noin 23 000 rattijuopumuksen tekijöitä on arviolta noin 19 000, joista erikseen asetettavat osallistumisrajoitukset karsisivat osallistumiskelpoisten määräksi arviolta noin 12 000. Jos osallistumishalukkuus painottuisi uusijoihin ja korkeat promillet puhaltaneisiin ensikertalaisiin, niin kokeiluun voisi odottaa ehkä noin 500 osallistujaa, ellei ajokieltojen pituuksissa tapahdu muutoksia. Jos päävastuu rahoituksesta olisi valtiolla, osallistujamäärä olisi todennäköisesti suurempi. Tämän arviointi on vaikeampaa vähäisten kansainvälisten kokemusten takia. Tässä mallissa tulosten arviointia voisi myös vaikeuttaa heikommasta motivaatiosta johtuva suuri keskeytysten ja väärinkäytösten määrä.

Kokeiluun osallistuminen merkitsisi poikkeamisesta normaalikäytännöstä, jonka mukaan tekoon syyllistynyt määrätään ajokieltoon. Ajamisen jatkaminen edellyttäisi osallistumisedellytysten tarkkaa säännöstyä ja valvontaa ehdollisen ajokiellon ajan. Alkolukko tallentaa tiedot tehdyistä ja tekemättä jätetyistä puhalluksista, ajettujen matkojen pituuksista ja kestoista. Poliisi tarkistaisi tiedot määräajoin. Alkolukko ei kuitenkaan estä rattijuopumusten lisäksi muita liikenne rikoksia. Koska kokeiluun osallistuva kuljettaja ajokiellon sijasta saisi ajo-oikeuden alkolukolla varustettuun ajoneuvoon, tulisi hänen kokeilun aikaiselle liikennekäyttäytymiselleen voida asettaa ehtoja. Vakavammista liikenne rikoksista osallistuja tulisi voida poistaa kokeilusta ja ehdollisena määrätty ajokielto laittaa täytäntöön. Kokeilun tavoite, liikenneturvallisuuden parantaminen, ja alkolukon

yleinen hyväksyttävyyys voisivat muuten vaarantua. Osallistujan oikeusturvan kannalta kokeilusta poistamisperusteet olisi säädettävä tarkasti.

Yhteisön lainsäädännöstä johtuen kokeiluun eivät voisi osallistua henkilöt, jotka lääkärin arvion mukaan ovat päihderiippuvaisia. Mahdollisen päihderiippuvuuden selvittäminen ja siihen liittyvä seuranta eivät estäisi kokeiluun osallistumista, mutta lääkärin arvioidessa henkilön päihderiippuvaiseksi olisi kokeilu keskeytettävä. Kansainvälisten kokemusten mukaan alkolukko vähentää käyttöaikanaan tehokkaasti rattijuopumuksen uusimisia. Liikenneturvallisuusvaikutusten aikaan saamiseksi olisi kuitenkin tärkeää, että alkolukon positiiviset vaikutukset ulottuisivat sen käyttöaikaa pidemmälle. Tähän voitaisiin vaikuttaa yhdistämällä alkolukon käyttöön terveydentilan seurantaa ja muita tukitoimia. Tutkimustulokset Kanadasta ja Ruotsista osoittavat, että pysyvämpien vaikutusten aikaan saaminen edellyttää alkolukon käyttöön yhdistettävää lääkäriseurantaa tai muita tukitoimia. Muuten rattijuopumusten taustalla usein olevaan alkoholiongelmiaan on vaikea puuttua ja alkolukon pitoajan päätyttyä rattijuopumuksen uusimisen riski todennäköisesti palaisi ennalleen.

Käytännön toimivuuden edistämiseksi kokeilua koskevan päätöksenteon tulisi olla mahdollisimman joustavaa ja nopeaa. Hallinnollisessa menettelyssä tapahtuva poliisin päätöksenteko toteuttaisi nämä edellytykset, mutta sen sovittaminen rikosprosessissa käsiteltävään rattijuopumusasiaan on vaikeaa. Tuomioistuimien päättäjä ajokorttiseuraamuksesta ja sen päätösvaltaa ei voitaisi rajoittaa hallinnollisella päätöksellä. Kokeilua ja rattijuopumusasiaa koskevien valitusten käsittely tapahtuisi myös eri tuomioistuimissa. Nykyiseen järjestelmään soveltuisi paremmin, että tuomioistuimien rattijuopumusasiaa käsitellessään päättäjä myös kokeiluun hyväksymisestä. Kokeilun käynnistymistä koskevan päätöksenteon nopeuttamiseksi poliisille voitaisiin myöntää oikeus valmistelemaan päätöksen tekemiseen, jonka perusteella kuljettaja voisi aloittaa alkolukon käytön jo ennen asian tuomioistuinkäsittelyä. Tuomioistuimien tekisi myös päätöksen kokeilusta poistamisesta ja ehdollisen ajokiellon täytäntöönpanosta. Toisena vaihtoehtona olisi, että kokeilusta poistamista ei vietäisi lainkaan tuomioistuimeen, vaan poliisilla olisi oikeus kokeilusta poistamisen yhteydessä laittaa täytäntöön tuomioistuimen aiemmin määräämä ehdollinen ajokielto. Tällöin myös tuomioistuinkäsittelyjen määrä vähenisi. Kyseessä olisi kuitenkin huomattava muutos nykyiseen poliisin ja tuomioistuimen väliseen toimivaltajakoon, minkä vuoksi tuomioistuimen päätöksentekoa pidettiin parempana vaihtoehtona.

Alkolukkoa voidaan käyttää myös osana ammattiliikenteen laadunvarmistusjärjestelmiä. Kuljetusyritys asennuttaa ajoneuvoihinsa alkolukot, joilla varmistetaan, ettei yrityksen ajoneuvoja kuljeteta päihtyneenä. Liikenneturvallisuus on tärkeä osa ammattiliikenteen harjoittajan yrityskuvaa ja sitä voidaan alkolukolla edistää. Suoranaista säästöä yrityksille voi myös syntyä onnettomuuksia ennalta ehkäisemällä.

Ajomäärät ja raskaiden ajoneuvojen vaarallisuus törmäystilanteessa huomioon ottaen alkolukkojen yleistymisen myös Suomen ammattiliikenteessä olisi erittäin toivottavaa. Alkolukon käyttö tässä tarkoituksessa on Suomessa mahdollista ilman lainsäädäntömuutoksia, mutta laitteen tunnettavuuden lisäämiseksi yhtenä vaihtoehtona on Ruotsin kokeilua vastaavan kokeilun järjestäminen myös Suomessa. Markkinavoimien tulisi kuitenkin ainakin aluksi huolehtia käytön yleistymisestä eikä lainsäädännöllä tulisi asettaa sille vaatimuksia. Jos alkolukon käyttö tulevaisuudessa lisääntyy ja sitä pidetään ammattiliikenteessä hyväksyttävänä keinona liikenneturvallisuuden edistämiseksi, niin voidaan ajatella, että esimerkiksi vaarallisten aineiden kuljetuksissa ja koululaiskuljetuksissa edellytettäisiin alkolukon käyttöä.

3.2 Keskeiset ehdotukset

Esityksessä ehdotetaan säädettäväksi määräaikainen laki alkoholukokeilusta, johon kootaan kokeilua koskevat keskeiset määräykset. Laissa säädetään edellytyksistä kokeiluun osallistumiselle, osallistujan velvollisuuksista kokeilussa, kokeilusta poistamisperusteista ja kokeilun hyväksytystä suorittamisesta. Koska kysymyksessä olisi määräaikainen kokeilu, erillinen laki oli selkeämpi sen sijaan että tarvittavat määräykset olisi liitetty tieliikennelain ajokieltoja koskevien säännösten yhteyteen. Kokeilu ehdotetaan järjestettäväksi valtakunnallisena, mikä mahdollistaisi riittävän osallistujamäärän ja poistaisi asuinpaikkaan liittyvän eriarvoisuuden. Osallistuja vastaisi kokeilusta hänelle aiheutuvista kustannuksista, mikä on kansainvälisten kokemusten perusteella havaittu parhaimmaksi tavaksi. Julkisin varoin kustannetuissa kokeiluissa osallistujien motivaatio on ollut huonompi, mikä todennäköisesti lisäisi erilaisten väärinkäytösten ja kokeilusta poistettujen määrää. Tämä voisi heikentää kokeilun yleistä hyväksyttävyyttä. Osallistujien määrää olisi myös ennalta vaikea arvioida, koska kansainväliset kokemukset julkisesta rahoituksesta ovat vähäiset. Julkinen rahoitus voi lisäksi yleisön silmissä vähentää rattijuopumuksen paheksuttavuutta ja heikentää siten kokeilun hyväksyttävyyttä.

Esityksen mukaan kokeiluun voisivat osallistua rattijuopumuksesta tai törkeästä rattijuopumuksesta epäiltynä olevat vakinaisesti Suomessa asuvat vähintään B-luokan ajo-oikeuden haltijat, lukuun ottamatta tieliikennelain 72 §:n 2 momentissa tarkoitettujen kahden vuoden ajo-oikeuden haltijoita. Huumeiden tai muiden huumaavien aineiden kuin alkoholin vaikutuksen alaisena ajamiseen syyllistyneet eivät voisi osallistua kokeiluun, koska alkoholukokeilu ei tunnista huumeita tai lääkkeitä. Tästä syystä olisi tärkeää pystyä estämään huumausaineiden käyttäjien, lääkkeiden väärinkäyttäjien ja sekakäyttäjien pääsy kokeiluun. Kokeiluun pääsemiseksi ei kuitenkaan ehdoteta vaadittavaksi huumausaineiden käyttöä koskevaa lääkärintodistusta, koska useimmat huumausaineet näkyvät testeissä vain lyhyen aikaa ja testien kiertäminen ei siten ole vaikeaa. Lääkärintodistuksen vaatiminen lisäksi hidastaisi kokeilun käynnistymistä ja aiheuttaisi terveydenhuoltoon turhiksi koettuja käyntejä. Jos henkilö olisi huumeiden käyttäjä, tulisi se todennäköisesti esille myös rattijuopumuksen yhteydessä. Poliisimiehen epäillessä kuljettajaa myös muiden huumaavien aineiden kuin alkoholin käytöstä, on kokeiluun hyväksymisen edellytyksenä kansanterveyslaitoksen näitä aineita koskeva kielteinen lausunto. Kokeilun aikana päihderiippuvuuden arviointiohjelmassa seurataan osallistujan päihteiden käyttöä ja huumausaineiden käytöstä saatujen viitteiden perusteella osallistujalta otettaisiin laboratoriokokeet asian selvittämiseksi.

Edellytyksenä kokeiluun osallistumiselle olisi lisäksi, ettei kuljettaja tekohetkellä ole ajokiellossa tai väliaikaisessa ajokiellossa eikä hänelle tule sellaista myöskään määrättäväksi muusta kuin tässä laissa tarkoitettuna rattijuopumukseen syyllistymisen johdosta. Tekohetkellä rattijuopumuksen takia ajokiellossa oleva ei siis voisi saada ajo-oikeutta osallistumalla alkoholukokeiluun. Muista syistä johtuvia ajokieltoja ovat poliisin määräämä hallinnollinen ajokielto ja ajokielto törkeän liikenneturvallisuuden vaarantamisen johdosta.

Uusien säännösten mukaan päätöksen kokeiluun osallistumisesta, siitä poistamisesta ja ehdollisen ajokiellon täytäntöönpanosta tekisi rattijuopumusasiaa käsittelevä tuomioistuin. Jos poliisi esitutkinnan perusteella pitäisi tuomioistuimen hyväksyvää päätöstä ilmeisenä, voisi se tehdä oikeudelliselta luonteeltaan tuomioistuimen päätöstä valmistelevan päätöksen kokeiluun hyväksymisestä. Tämä mahdollistaisi alkoholukokeilun nopeamman käyttöönoton rattijuopumukseen syyllistymisen jälkeen, millä kansainvälisten tutkimusten mukaan voi olla myös liikenneturvallisuutta edistävää vaikutusta. Kuljettaja on rattijuopumukseen syyllistyessään saanut muistutuksen alkoholin käytön hallinnan menetyksestä ja hän olisi motivoituneempi aloittamaan alkoholukokeilun ja päihderiippuvuuden arviointiohjelman kuin useamman kuukauden odottelun

jälkeen. Odotusaikana mahdollinen päihdeongelma voi pahentua, mikä puolestaan voi johtaa väliaikaisen ajokiellon rikkomiseen.

Esityksessä ehdotetaan alkolukkokokeiluun yhdistettäväksi terveydenhuollon tukitoimia. Kokeilua varten ei tarvitsisi luoda uusia toimintamalleja, vaan päihderiippuvuuden arviointiohjelma ja siihen liittyvä jatkoseuranta olisivat sovellettavissa. Päihteiden käyttöön vaikuttaminen vaatii ohjelmalta riittävän pitkää kestoja, minkä vuoksi alkolukon pitoajan ja ehdollisen ajokiellon pituutta ehdotetaan erotettavaksi alle vuoden pituisten ajokieltojen osalta. Päihteiden käytön arviointi ja seuranta olisivat siitäkin syystä tärkeitä, että ajokorttitodistuksen terveysvaatimukset säätävä ajokorttidirektiivi ei salli ajo-oikeuden myöntämistä päihderiippuvaiselle. Direktiivi ei tunne alkolukkoa, joten poikkeuksen myöntäminen sen perusteella ei toistaiseksi ole mahdollista.

Alkolukon käyttöönotto rattijuopumuksesta tuomituilla edellyttää ehdollisen ajokiellon määräämisperusteiden laajentamista, mikä ehdotetaan toteutettavaksi lisäämällä tieliikennelakiin uusi 79 a §. Pykälässä säädettäisiin ehdollisen ajokiellon määräämisestä tilanteissa, joissa tuomioistuimien on hyväksynyt ajokieltoon määrättävän alkolukkokokeiluun sekä ehdollisena määrätyn ajokiellon täytäntöönpanosta kokeilusta poistamisen jälkeen. Tieliikennelakiin ehdotetaan lisäksi tehtäväksi lisäykset, jotka mahdollistaisivat alkolukkokokeilusta poistetun määräämisen väliaikaiseen ajokieltoon kunnes tuomioistuin päättää ehdollisen ajokiellon täytäntöönpanosta.

Rattijuopumustilanteessa poliisi ottaa väliaikaiseen ajokieltoon määräämisen yhteydessä kuljettajalta ajokortin pois, eikä sitä palauteta vaikka hän aloittaisi alkolukkokokeilun. Sen sijaan kuljettajalle ehdotetaan myönnettäväksi kokeilun ajaksi ajokortti (alkolukkoajokortti) osoitukseksi ajo-oikeudesta alkolukolla varustetulla ajoneuvolla. Alkolukkoajokortista ehdotetaan otettavaksi säännös ajokorttiasetukseen.

4. Esityksen vaikutukset

4.1 Taloudelliset vaikutukset

4.1.1 Yksityiset kansalaiset ja perusoikeuksien toteutuminen

Esityksessä ehdotetaan, että alkolukkokokeilun osallistujan olisi itse vastattava kokeilusta hänelle aiheutuvista kustannuksista. Alkolukkokokeiluun osallistumisesta Suomessa syntyviä kustannuksia olisivat alkolukon hankinnasta (vuokrauksesta), asennuksesta, poistamisesta, muutoskatsastuksista, määräaikaikaisista kalibroinneista ja lääkariseurannasta aiheutuvat kulut. Tällä hetkellä kokonaiskustannusten määrä vuoden kokeilussa olisi seuraava:

- alkolukon vuokra 1.200 euroa (12 kk x 100 euroa, laitteen ostohinta 1.850 euroa)
- alkolukon asennus 124 euroa
- ajoneuvon muutoskatsastukset noin 80 euroa (2 x 40 euroa)
- alkolukkoajokortti 22 euroa
- alkolukon kalibroinnit kahden kuukauden välein 170 euroa (5 x 34 euroa alkolukkoedustajalla, katsastusasemalla ehkä noin 40 euroa kerralta)
- päihderiippuvuuden arviointiohjelma ja jatkoseuranta 60 – 500 euroa (A-klinikalla 60 euroa, terveyskeskuksissa enintään 71 euroa ja yksityislääkärillä 450 – 500 euroa)
- alkolukon poistaminen 124 euroa

Yhteensä noin 1.750 – 2.200 euroa vuodessa

Käytännössä hinnat tulisivat painottumaan kustannusarvion alalaitaan, koska valtaosa osallistujista käyttäisi julkisen terveydenhuollon palveluja. Kuukausitasolla osallistuminen tulisi siis maksamaan noin 150 euroa. Alkolukkoa koskevat hinnat ovat Guardian WR2:n, joka on tällä hetkellä ainoa Suomen ilmasto-olosuhteisiin sopiva laite. Vuonna 2004 markkinoille pitäisi tulla muitakin kriteerit täyttäviä laitteita, jolloin olisi odotettavissa kilpailun kiristymisen myötä hintojen laskua. On kuitenkin muistettava, että jos osallistujalle on määrätty yli vuoden mittainen ehdollinen ajokielto, on alkolukon pitoaika ehdollisen ajokiellon pituus. Tällöin yhteiskustannukset ovat hieman esitettyä suuremmat.

Alkolukon käytössä ei ole kyse rattijuopumuksesta seuraavasta rangaistuksesta. Alkolukon käyttö olisi vapaaehtoinen vaihtoehto ehdottomalle ajokiellolle, joka puolestaan on rangaistuksesta erillinen ajokorttiseuraamus. Oikeudelliselta luonteeltaan ajokorttiseuraamukset ovat luokiteltavissa liikenne rikosoikeudelliseksi turvaamistoimenpiteiksi, joiden tehtävänä on uusien rikosten estäminen, ei niinkään jo tehdystä rikoksesta rankaiseminen. Ajokielto voidaan määrätä vaikka itse liikenne rikoksesta jätettäisiin rangaistukseen tuomitsematta. Ei siis voida katsoa, että kokeilun osallistujan velvoittamisella kustantamaan kokeilusta hänelle aiheutuvat kustannukset, hänet samalla velvoitettaisiin kustantamaan oman rangaistuksensa täytäntöönpano.

Osallistumiskustannusten kohdentaminen tulee arvioida myös ihmisten yhdenvertaisuuden ja syrjintäkiellon kannalta, koska kaikilla ei mahdollisesti olisi varaa osallistua kokeiluun. 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. Hallituksen esityksen mukaan pykälä ei toisaalta kiellä kaikenlaista erontekoa ihmisten välillä, vaikka eronteko perustuisi syrjintäsäännöksessä nimenomaan mainittuun syyhyn. Olennaista on, voidaanko erottelu perustella perusoikeusjärjestelmän kannalta hyväksyttävällä tavalla. Myös erottelun asteella on merkitystä. Mitä voimakkaampi on erottelun aste, sitä korkeammat vaatimukset asetetaan hyväksyttävälle perustelulle.

Alkolukon käyttöönoton tavoitteena on vähentää rattijuopumuksia ja siten parantaa liikenneturvallisuutta. Vuosittaisesta noin 400 liikennekuolemasta neljännes aiheutuu rattijuopumustapauksista, joissa lisäksi loukkaantuu vuosittain noin 1 000 ihmistä. Esityksessä katsotaan, että kuolonuhrien ja vammautumisten vähentämistä voidaan pitää perustuslain 6 §:ssä tarkoitettuna hyväksyttävänä perusteena osallistumiskustannusten mahdollisesti aiheuttamalle kansalaisten eri asemaan asettamiselle. Julkiseen rahoitukseen perustuvista alkolukko-kokeiluista 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. Perustuslain 7 §:n 1 momentin mukaan jokaisella on oikeus elämään sekä henkilökohtaiseen vapauteen, koskemattomuuteen ja turvallisuuteen, joita liikenneturvallisuutta parantamalla voidaan edelleen edistää. 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. Hallituksen esityksestä (HE 309/1993 vp, s. 44) on lisäksi pääteltävissä, että perustelulle varallisuuden osalta asetettavat vaatimukset eivät ole kaikkein korkeimmat, sillä siinä todetaan, että perustelulle asetettavat vaatimukset ovat

erityisesti säännöksessä lueteltujen kiellettyjen erotteluperusteiden kohdalla kuitenkin korkeat. Varallisuutta ei säännöksessä ole lueteltu kiellettyinä erotteluperusteena.

Kustannuskysymys ei koskisi kaikkia kansalaisia vaan ainoastaan rattijuopumukseen syyllistyneitä kuljettajia, joilla on B-luokan ajo-oikeus ja käytössään henkilö- tai pakettiauto. Autoilun kustannukset huomioon ottaen kohderyhmänä eivät siis olisi kaikkein alhaisimman tulo- tai varallisuusluokan ihmiset. Kohderyhmän ja kokeiluun osallistumisesta aiheutuvien kustannusten määrän huomioon ottaen erottelun astetta ei voida pitää erityisen korkeana, jolloin hyväksyttävälle perustelulle asetettavat vaatimukset eivät myöskään olisi kaikkein korkeimmat. Käytännössä puhtaasti oman maksukyvyyn ylittävien kustannusten takia pois jäävien osuus tulisi todennäköisesti olemaan erittäin pieni. Kustannusten ohella merkittäviä perusteita poisjäännille olisivat alkoholikon käytön kokeminen kiusalliseksi, kokeilun pitkä kesto, auton vähäinen käyttötarve, pieni kiinnijäämisriski ajettaessa ilman ajokorttia sekä sitoutuminen päihderiippuvuuden arviointiin ja jatko seurantaan. Todellisten perusteiden selvittäminen on kuitenkin vaikeaa.

Ruotsin alkoholukokeilusta saatujen tulosten mukaan huomattava osa osallistujista on ollut alemmista tuloluokista ja edustettuna ovat olleet niin työttömät kuin eläkeläisetkin, vaikka kustannukset osallistujalle Ruotsissa ovat hallinnollisten maksujen ja kahden vuoden alkoholikon pitoajan johdosta yli kaksinkertaiset verrattuna siihen, mitä ne Suomessa tulisivat olemaan. Kokeilun tarjoama raitistumismahdollisuus on Ruotsissa tuonut osallistujille säästöä alkoholikustannuksista, jolloin kokonaiskustannukset eivät ole muodostuneet liian suuriksi.

4.1.2 Valtiontaloudelliset vaikutukset

Alkoholukokeilun toteuttaminen edellyttää joitakin muutoksia Ajoneuvohallintokeskuksen ylläpitämään ajokorttirekisteriin, jotta kokeilusta johtuvat erityistiedot saadaan merkittyä rekisteriin. Tämä on edellytyksenä myös kokeilun valvonnan ja arvioinnin onnistumiselle. Tarvittavat merkinnät pyritään kokeilun aikana kuitenkin suorittamaan mahdollisimman vähin rekisterimuutoksia, sillä vuonna 2007 pitäisi valmistua rekisterijärjestelmän kokonaisuudistus, jossa alkoholikon käytön aiheuttamat muutostarpeet voidaan ottaa huomioon. Laajojen muutosten tekeminen nyt aiheuttaisi merkittävästi lisätyötä ja –kustannuksia. Esitetyn arvion mukaan Ajoneuvohallintokeskus suoriutuu kokeilussa tarvittavista rekisterimuutoksista sillä olevilla resursseilla, joten esityksellä ei tässä suhteessa ole valtiontaloudellisia vaikutuksia.

Alkoholukokeilun seuranta aiheuttaa kustannuksia, joiden määrää ei voida vielä täsmällisesti arvioida. Kokeilun aikana seurataan ainakin osallistujien liikennerikosten ja –onnettomuuksien määrää, kokeilun keskeytymisen perusteita, alkoholinkäyttöä määrittävien terveystietojen kehitystä sekä osallistujien ja yleisön mielipiteitä alkoholikon käytöstä. Seurannan kustannukset rahoitettaisiin pääasiassa liikenne- ja viestintäministeriön ja sisäasiainministeriön tutkimus- ja kehittämishankkeisiin varatuista varoista.

4.1.3 Vaikutukset elinkeinoelämään

Kokeilu luo Suomeen markkinat alkoholukkojen valmistajille, joita nykyisin on vajaa kymmenen maailmassa. Kotimaista valmistajaa ei ole. Suomen ilmasto rajaa voimakkaasti soveltuvien laitteiden määrää, koska ainoastaan yksi alkoholukko antaa testatusti tarkkoja tuloksia myös erittäin kylmissä olosuhteissa. On odotettavissa, että ennen ehdotetuksi esitetyn kokeilun aloittamista markkinoilla on myös muita kriteerit täyttäviä alkoholukkoja. Alkoholukoille asetettavat laatuvaatimukset laaditaan niin, että kaikki teknisiltä ominaisuuksiltaan Suomeen sopivat laitteet

hyväksytään käyttöön. Tämä varmistaa toimivan kilpailun ja pitää osallistumiskustannukset kohtuullisina.

Alkolukon valmistaja tekee sopimuksia korjaamo- ja asennusalan yritysten kanssa, joiden tehtävänä on asentaa ja kalibroida alkolukkoja. Esityksellä on siis myönteistä välillistä vaikutusta myös asennusalan yrityksiin, mutta ainakaan ensimmäisen kokeilun aikana sitä ei arvioida merkittäväksi johtuen ennakoidusta osallistujien määrästä. Alkolukon käytön mahdollisesti myöhemmin lisääntyessä, voi toiminta yksittäisten yrittäjien kohdalla olla merkittävää.

Esityksellä on myönteinen vaikutus myös katsastusalan yrityksiin, koska alkolukon asennuksen ja poistamisen jälkeen ajoneuvo olisi muutostatsastettava. Vaikutuksen yritysten kokonaistalouteen ei kuitenkaan arvioida muodostuvan merkittäväksi kokeilun aikana.

Esitys voi lisäksi vähäisessä määrin lisätä yksityisillä lääkäriasemilla suoritettavia päihderiippuvuuden arviointiohjelmia ja jatkoseurannan edellyttämiä lääkäri- ja laboratoriotarkastuksia.

4.2 Organisaatio- ja henkilöstövaikutukset

Esitys lisää hieman poliisi tehtäviä. Liikennevalvonnan tai esitutinnan yhteydessä poliisi antaa rattijuopumuksesta epäillylle esitteen alkolukkokokeilusta ja tarvittaessa selvittää kokeilun sisältöä ja siihen hakeutumista. Poliisi myöntää lisäksi osallistujalle alkolukkoajokortin ja valvoo määräajoin kokeilusta suoriutumista alkolukon käyttötietojen ja osallistujan poliisille toimittamien todistusten perusteella. Tarvittaessa poliisi kutsuu osallistujan kuultavaksi ja määrää hänet väliaikaiseen ajokieltoon kokeilun sääntöjen rikkomisen johdosta. Esitettyjen arvioiden mukaan tehtävät ovat kuitenkin hoidettavissa nykyisillä resursseilla eikä lisähenkilöstöä kokeilun johdosta tarvita. Tilanne tulee kuitenkin tarvittaessa voida arvioida uudelleen, kun todelliseen osallistujamäärään perustuva työmäärä on selvillä.

Alkolukkokokeilun vaatimat rekisterimuutokset voidaan toteuttaa Ajoneuvohallintokeskuksen nykyisellä henkilökunnalla eikä esityksellä siten kokeiluvaiheessa ole henkilöstövaikutuksia Ajoneuvohallintokeskuksessa.

Alkolukkokokeilu esitettyssä muodossa edellyttää osallistumista päihderiippuvuuden arviointiohjelmaan ja jatkoseurantaan. Merkittävä osa kokeilun osallistujista olisi todennäköisesti rattijuopumuksen uusijoita, jotka nykyisten ohjeiden perusteella joutuisivat joka tapauksessa hoitoonohjaukseen. Alkolukkokokeilun aiheuttamana uutena hoitoonohjaukseen joutuvana ryhmänä olisivat varsinaisen ajokortin omaavat ensikertalaiset, joita kansainvälisten kokemusten mukaan osallistuu alkolukkokokeiluihin uusijoita vähemmän. Kaikki osallistujat jäisivät myös alkolukon pitoajan kestävään jatkoseurantaan, johon kuitenkin jo nykyisin enemmistö määrätään. Hoitoon ohjattujen määrän ei arvioida kokeilun seurauksena merkittävästi kasvavan, mutta tulee ottaa huomioon, että päihdehuolto monilla paikkakunnilla on jo nykyisellään ruuhkautunut ja työmäärän kasvaminen lisäämättä henkilöstön määrää johtaa hoitoon pääsyn viivästymiseen. Tarve lisätä päihdehuollon henkilöstöresursseja tulee arvioida kun kokeilun osallistujamäärä ja sen aiheuttama työn lisääntyminen on tiedossa.

4.3 Vaikutukset tuomioistuimiin

Yleinen alioikeus tekee päätöksen kokeiluun hyväksymisestä, siitä poistamisesta ja ehdollisena määrätyn ajokiellon täytäntöönpanosta. Hyväksymisestä päätetään rattijuopumusasian käsittelyn yhteydessä. Todennäköisesti tyypillisimmässä tilanteessa väliaikaiseen ajokieltoon määrätty

kuljettaja on jo poliisille ilmaissut kiinnostuksena osallistua alkolukkokokeiluun, joten tuomioistuimella on rattijuopumusasiaa käsitellessään selvitys osallistumisen edellytyksistä. Jos ajokieltoon määrättävä ilmoittaa halukkuudestaan vasta tuomioistuimessa, on poliisin ennen asian ratkaisemista selvitettävä osallistumisen esteet. Tämä käy yleensä nopeasti rekistereistä saatavilla tiedoilla eikä se aiheuta merkittävää viivytystä pääkäsitteilylle. Poikkeuksellisesti pääkäsitteilyn keskeyttäminen ja myöhempi jatkaminen saattaa oikeudenkäynnistä rikosasioissa annetun lain 6 luvun 9 §:n mukaisesti olla tarpeen. Kokeilusta poistaminen ja samassa yhteydessä suoritettava ehdollisen ajokielon täytäntöönpano lisäävät hieman tuomioistuinten juttumäärää. Arvioitu osallistujamäärä huomioon ottaen lisäys on todennäköisesti kuitenkin hyvin vähäinen.

4.4 Liikenneturvallisuusvaikutukset

Kansainvälisissä tutkimuksissa on johdonmukaisesti havaittu alkolukon tehokkaasti vähentävän rattijuopumuksia sinä aikana kun alkolukko on asennettuna autoon. Yhdysvalloissa ja Kanadassa tehdyissä useissa tutkimuksissa rattijuopumusten uusimismäärät ovat alkolukon käyttöaikana vähentyneet 28 – 90 %. Näissä tutkimuksissa on kuitenkin havaittu, että alkolukon käytön päätyttyä uusimisprosentit ovat monessa tapauksessa nousseet vertailuryhmän tasolle. Ruotsissa kolmen läänin alueella toteutetussa alkolukkokokeilussa ei ensimmäisen neljän vuoden aikana jäänyt yksikään osallistujista kiinni rattijuopumuksesta vaikka 40 % osallistujista oli mahdollisuus käyttää myös toista autoa. Alustavat tulokset alkolukon käytön päättymisen jälkeiseltä ajalta ovat myös erittäin lupaavia. Ruotsin kokeilussa erona Pohjois-Amerikkaan on osallistujien lääkäri seuranta ja sitouttaminen päihitteettömään elämäntapaan. Myös Kanadassa on kokeilussa saatu tuloksia, jotka osoittavat alkolukon käyttöön yhdistettävien tukitoimien vähentävän rattijuopumusten uusimista.

Alkolukon vaikutusta onnettomuusmäärin ei sen sijaan 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 keski-ortoautoilijaan verrattuna yli viisinkertainen riski joutua henkilövahinkoon johtaneeseen onnettomuuteen ennen kokeilun aloittamista. Kokeilun aikana osallistujien onnettomuusriskin todettiin laskeneen samalle tasolle muiden kuljettajien kanssa. Tutkimusaineisto onnettomuusriskistä Ruotsissa perustuu vielä melko suppeaan aineistoon, mutta alustavat tulokset ovat olleet rohkaisevia.

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 minutteja aikaa ajon aikaiselle puhallukselle, jolloin kuljettajalla on aikaa etsiä sopiva paikka puhalluksen suorittamiselle.

Vapaaehtoinen alkolukkokokeilu ei ole kokonaisratkaisu päihitteiden käytöstä tieliikenteessä aiheutuviin ongelmiin, mutta kansainväliset kokemukset osoittavat, että alkolukon käyttöönotolla voidaan vähentää rattijuopumuksia. Alkolukon käyttöön yhdistettävillä tukitoimilla voidaan myös vaikuttaa rattijuopumusten taustalla usein olevaan päihdeongelmaan, jolloin voidaan saada pitempiaikaisia, myös muille elämänalueille kuin liikenteeseen, ulottuvia vaikutuksia. Rattijuopumusten määrä on viime vuosina ollut lievässä nousussa ja alkoholiveron alentuessa odotettavissa olevan alkoholinkulutuksen kasvun myötä tilanne tuskin tulee lähivuosina muuttumaan. Kokeilusta saatavien tulosten perusteella alkolukon käyttö voidaan jatkossa mahdollisesti määrätä rattijuopumusten uusijoille ajokortin takaisin saamisen edellytykseksi ja tekniikan kehittymisen myötä alkolukko voi tulevaisuudessa olla kaikissa uusissa autoissa.

5. Asian valmistelu

Vuosien 1997 – 2000 valtioneuvoston tieliikenteen turvallisuuden parantamisesta tekemään periaatepäätökseen sisältyi liikennejuopumuksen vähentämistoimenpiteenä ajonestolaitteiden käyttöönotto. Suunnitelman täytäntöönpanon selvittämiseksi VTT osallistui EU:n alkolukkoa koskevan esiselvitykseen. EU:n suositukset huomioiden vuonna 2001 valmistui VTT:n laatima esiselvitys, johon sisältyi myös suositus Suomessa järjestettävästä kenttäkokeesta.

Esiselvityksen pohjalta vuonna 2002 tehtyä lakialoitetta (99/2002 vp.) koskeneessa mietinnössään liikennevaliokunta hyväksyi lausumaehdotuksen, jonka mukaan eduskunta edellyttää hallituksen selvittävän mahdollisuuksia vähentää rattijuopumuksia esimerkiksi alkolukkoa hyväksikäyttäen.

Liikenne- ja viestintäministeriö asetti 21 päivänä maaliskuuta 2003 työryhmän selvittämään alkolukkokokeilun toteuttamista. Työryhmän tulisi toimeksiannon mukaan selvittää edellytykset kokeilun järjestämiseen ja laatia luonnokset tarvittavista säädösehdotuksista. Työssä tuli selvittää kokeilun kesto, kohderyhmä, alkolukon pitoaika, kokeilun sääntöjä, mahdollisuutta tukitoimien yhdistämiseen alkolukon käyttöön sekä kokeilusta aiheutuvia kustannuksia ja niiden kohdentamista.

Tähän mietintöön sisältyvät ehdotukset on valmisteltu viimeksi mainitussa työryhmässä ja niiden on tarkoitus vastata työryhmän toimeksiantoa.

YKSITYISKOHTAISET PERUSTELUT

1. Lakiehdotusten perustelut

1.1 Laki alkolukkokokeilusta

1 §. Pykälässä säädettäisiin lain tarkoituksiksi kokeilun järjestäminen ehdollisen ajokiellon määräämisestä rattijuopumukseen syyllistyneelle edellyttäen, että hänen kuljettamassaan ajoneuvossa on alkolukko, eli laite, joka hengitysilma-asta mitattavan alkoholipitoisuuden perusteella estää ajoneuvon käynnistymisen. Nykyisin tuomioistuimien voi määrätä ehdollisen ajokiellon vain, jos ajo-oikeus on ajokieltoon määrättävälle ammatin takia välttämätön tai jos siihen on muu erityisen painava syy, eikä teosta ole aiheutunut vaaraa toisten turvallisuudelle. Ajokieltoon määrättävä ei voi saada ajo-oikeutta alkolukolla varustettuun ajoneuvoon, jos hänet määrätään ehdottomaan ajokieltoon, joten kokeilun toteuttamiseksi ehdollisen ajokiellon määräämisperusteita on laajennettava. Pykälän mukaan alkolukkokokeilu ei vaikuta rattijuopumuksesta tuomittavaan rangaistukseen, vaan kyse on ajokorttiseuraamuksena määrättävän ehdottoman ajokiellon vaihtoehdosta.

2 §. Kokeiluun voisivat pykälän mukaan osallistua rikoslain 23 luvun 3 §:n 1 momentin mukaisesta rattijuopumuksesta tai rikoslain 23 luvun 4 §:n 1 tai 2 kohdan mukaisesta törkeästä rattijuopumuksesta epäiltynä olevat. Pykälässä on tarkoitettu sallia osallistuminen alkoholin käyttöön perustuneesta rattijuopumuksesta kiinni jääneille. Sen sijaan osallistumisoikeutta ei olisi niillä, jotka ovat syyllistyneet rattijuopumukseen kuljettamalla ajoneuvoa huumausaineiden tai muiden huumaavien aineiden kuin alkoholin vaikutuksen alaisena, koska alkolukko ei kykene tunnistamaan näitä aineita. Kokeiluun osallistumisen edellytyksenä on lisäksi, että henkilö asuu vakinaisesti Suomessa ja hänellä on henkilöauton kuljettamiseen oikeuttava pysyväisluontoinen ajokortti. Rajoituksen syynä on, että lyhytaikaisessa kokeilussa halutaan mahdollisimman vähän puuttua nykyisen ajokorttijärjestelmän rakenteisiin ellei se ole välttämätöntä. Lyhytaikaisen ajokortin haltijoita koskee myös omat säännöt päihderiippuvuuden arviointiohjelmassa, jota kokeilua varten olisi pitänyt muuttaa. Osallistumisoikeuden laajentaminen tulee harkittavaksi, jos kokeilusta saadaan myönteisiä tuloksia, joiden perusteella alkolukon käyttöä päätetään jatkaa.

Pykälän 2 momentin mukaan alkolukkokokeiluun osallistuminen on vapaaehtoista. Tuomioistuimien tai poliisi ei siis voi määrätä rattijuopumukseen syyllistynyttä kokeiluun ellei tämä ole sitä pyytänyt.

3 §. Osallistuja saisi kokeilussa ajo-oikeuden ainoastaan alkolukolla varustettuun ajoneuvoon eikä hänellä olisi oikeutta kuljettaa muita ajoneuvoja, joiden kuljettaminen edellyttää ajokorttia. Muiden ajoneuvojen kuljettamisoikeus ratkeaa ajokorttiasetuksen perusteella. Alkolukkokokeilun osallistujalla ei siis olisi oikeutta kuljettaa esimerkiksi traktoria tai moottorikelkkaa, vaikka näiden kuljettaminen olisi B-luokan ajokortin perusteella sallittua. Mopon kuljetusoikeus riippuu siitä tarvitseeko kyseinen henkilö ajokorttia mopon kuljettamiseen vai ei.

Alkolukko voitaisiin asentaa vain yhteen yksityiskäytössä olevaan henkilö- tai pakettiautoon. Yhden auton rajoitus yksinkertaistaa kokeilua ja vähentää osallistujien kohdistettavan valvonnan määrää. Käytännössä useamman auton käyttö kokeilussa jäisi myös erittäin harvinaiseksi alkolukoista aiheutuvien kustannusten sekä katsastuksista ja kalibroinneista aiheutuvan vaivan vuoksi. Alkolukkoa ei kokeilussa voisi asentaa ammattiliikenteessä käytettyyn ajoneuvoon, joten esimerkiksi takseina käytetyt autot jäisivät kokeilun ulkopuolelle.

4 §. Pykälässä säädetään ajasta, jonka kokeiluun osallistuvan henkilön on pidettävä alkolukkoa ajoneuvossaan. Alkolukon pitoaika on yksi vuosi, jos tuomioistuimen määräämän ehdollisen ajokiellon pituus on enintään yhden vuoden. Jos ehdollisen ajokiellon pituus on yli yhden vuoden, on alkolukon pitoaika yhtä pitkä kuin ehdollisen ajokiellon pituus. Pitoajan osittaisella irrottamisella ehdollisen ajokiellon pituudesta on tarkoituksena ensinnäkin yksinkertaistaa kokeilua ja antaa kokeiluun osallistumista harkitsevalle hyvissä ajoin ennen tuomioistuinkäsittelyä käsitys kokeilun kestosta. Toisaalta pitoajan on oltava riittävän pitkä, jotta kokeiluun yhdistettävillä tukitoimenpiteillä voitaisiin vaikuttaa osallistujan alkoholitottumuksiin. Vain näin voidaan saada aikaan vaikutuksia, jotka ulottuvat alkolukon pitoaikaa pidemmälle.

Alkolukon pitoaika alkaa alkolukkoajokortin luovuttamisesta. Säännös noudattaa ajokorttijärjestelmän yleistä periaatetta, jonka mukaan ajo-oikeus ei ala ennen sen osoituksena olevan ajokortin luovuttamista. Osallistuja on siis väliaikaisessa ajokiellossa vaikka hänet olisi hyväksytty kokeiluun, ellei hän ole täyttänyt alkolukkoajokortin luovuttamiselle säädettyjä ehtoja ja saanut ajokorttia haltuunsa. Osallistuja ei voi siis itse kuljettaa ajoneuvoaan alkolukon asennukseen tai sitä seuraavaan muutoskatsastukseen. Alkolukkoajokortti on voimassa vain alkolukon pitoajan, joten sen päätyttyä osallistuja ei voi kuljettaa ajoneuvoa, jonka kuljettaminen edellyttää ajokorttia, ennen kuin hän on saanut haltuunsa häneltä rattijuopumuksen takia pois otetun ajokortin. Tämä on selvyuden vuoksi kirjattu pykälään. Kun poliisi on palauttanut aiemmin pois otetun ajokortin tai luovuttanut uuden ajokortin, voi osallistuja edelleen kuljettaa myös alkolukolla varustettua ajoneuvoa.

Alkolukkoajokortin haltijalla on oikeus kuljettaa ajoneuvoaan ainoastaan Suomessa lukuun ottamatta Ahvenanmaan maakuntaa. Ajo-oikeuden laajuuden rajoitus ei liity alkolukolla varustettuun ajoneuvoon vaan alkolukkoajokorttiin. Muu kuin kokeiluun osallistuva henkilö voi siten kuljettaa alkolukolla varustettua ajoneuvoa ilman tästä laista johtuvia rajoituksia.

5§. Pykälässä säädetään alkolukkokokeiluun kuuluvasta päihderiippuvuuden arviointiohjelmasta. Jokaisen osallistujan tulee suorittaa sosiaali- ja terveysministeriön ohjeiden mukainen noin kuusi kuukautta kestävä arviointiohjelma sen selvittämiseksi, ettei ajokorttidirektiivin (91/439 EY) liitteessä III tarkoitettu päihderiippuvuus ole esteenä ajokortin voimassaololle. Ohjelmaan kuuluu yleensä kaksi käyntiä lääkärin luona ja viisi käyntiä terveydenhoitohenkilökunnan luona. Alussa selvitetään osallistujan alkoholin käyttötottumukset, kulutuksen määrä ja hänelle annetaan tietoa alkoholin imeytymisestä ja sen vaikutuksista elimistöön. Ohjelmassa otetaan lisäksi kolmen ja kuuden kuukauden kohdalla laboratoriokokeet maksa-arvojen määrittämiseksi. Osallistujan olisi kyettävä olemaan ohjelman jälkimmäinen kolme kuukautta juomatta alkoholia, mikä varmistetaan maksa-arvojen kehityksen ja tapaamisten perusteella. Ohjelman päättyessä lääkäri tekee arvion päihderiippuvuudesta ja esittää tarkoitusta varten laaditulla lomakkeella suosituksensa ajo-oikeuden palauttamisesta poliisin päätöksentekoa varten. Nykyinen päihderiippuvuuden arviointiohjelma soveltuu sellaisenaan osaksi alkolukkokokeilua, joten uusia kokeilusta johtuvia menettelytapoja ei tarvita. Tämä edistää kokeilun sujuvuutta sekä hyväksyttävyyttä terveydenhuollon henkilökunnan piirissä.

Osallistujan on aloitettava arviointiohjelma jo ennen alkolukkoajokortin myöntämistä. Edellytyksenä alkolukon pitoajan aloittamiselle on arviointiohjelmaan kuuluvan ensimmäisen käynnin suorittaminen. Tarkoituksena on, että osallistujan on ennen alkolukkoajokortin saamista osoitettava sitoutuminen myös kokeiluun kuuluviin tukitoimenpiteisiin ja samalla hoitohenkilökunta saa häneen ensimmäisen kontaktin, jolloin voi tulla esiin myös viitteitä huumausaineiden käytöstä. Tällaisessa tilanteessa osallistujalle ei tule antaa merkintää käynnistä ennen asian selvittämistä. Jos kokeiluun osallistumisen aikana havaitaan huumausaineiden käyttöä

tai ajokykyyn vaikuttavien lääkkeiden väärinkäyttöä, lääkärin tulisi ilmoitusvelvollisuutensa puitteissa saattaa asia poliisin tietoon.

Pykälän 2 momentin mukaan osallistujan on arviointiohjelman suorittamisen seuraamiseksi toimitettava poliisille todistukset käynneistä sekä arviointiohjelmiaan kuuluvat lääkärinlausunnot. Lääkärinlausunnolla tarkoitetaan tässä nykyisen menettelyn mukaista erikoislääkärin lomakkeelle laadittua ajokorttilausuntoa. Varsinaisesta diagnoosista ei tarvitse toimittaa tietoa. Todistukset ja lausunnot on toimitettava poliisille ilman aiheetonta viivytyksiä ja yleensä viikon kuluessa niiden saamisesta. Henkilökohtaista toimittamista ei edellytetä ja osallistujan suostumuksella terveydenhoitohenkilökunta voi lähettää tiedot suoraan poliisille. Erillistä todistusta käynnistä ei vaadita niiltä kerroilta, joilta osallistuja on saanut lääkärinlausunnon. Ellei osallistuja toimita tietoja, poliisi kutsuu hänet kuultavaksi ja tarvittaessa määrää hänet väliaikaiseen ajokieltoon kokeilusta poistamista varten.

6 §. Pykälässä säädetään päihderiippuvuuden arviointiohjelmiaan liittyvästä jatkoseurannasta. Jatkoseurannan tarkoituksena on varmistaa, että osallistujan terveydentila koko kokeilun ajan täyttää tieliikennelain 70 §:n 1 momentissa säädettyt ajokorttiluvan myöntämisen edellytykset. Seurantakäynnit olisi tehtävä kolmen kuukauden välein arviointiohjelman päättymisestä, joten yhden vuoden kestävässä kokeilussa käynnit ajoittuisivat noin yhdeksän kuukauden kohdalle alkolukon pitoajan alkamisesta ja kokeilun loppuun. Alkolukon pitoajan ollessa yli vuoden, on seurantakäyntejä lisäksi yksi jokaista vuoden ylittävää täyttä kolmea kuukautta kohti. Jos alkolukon pitoaika on esimerkiksi 14 kuukautta, edellytetään osallistujalta siis vain kahta seurantakäyntiä, mutta kolmea, jos pitoaika on 15 kuukautta. Viimeinen käynti olisi kuitenkin aina enintään kaksi viikkoa ennen alkolukon pitoajan päättymistä, jotta osallistujan ajokyky varmistetaan kokeilun päättyessä. Saatujen selvitysten perusteella kahden viikon aikaa on pidettävä riittävänä laboratorionäytteiden ottamiseen ja lääkärinlausunnon antamiseen. Osallistujalla on jo kokeilun aloittaessaan tiedossa alkolukon pitoajan päättymisen ajankohta, joten hän voi hyvissä ajoin varata ajan lääkärille. Nykyisin päihderiippuvuuden arviointiohjelmiaan määrättyistä henkilöistä enemmistö määrätään myös jatkoseurantaan, joka yleensä tapahtuu kuuden kuukauden välein puolentoista vuoden ajan. Alkolukkokeilussa pidettiin hyvänä tiiviimpää seurantaa kokeilun sääntöjen rikkomisen havaitsemiseksi ajoissa.

Pykälän 2 momentin mukaan osallistujan on alkolukon pitoaikana toimitettava poliisille jatkoseurannassa saadut lääkärinlausunnot. Jatkoseurannassa saatujen lausuntojen osalta noudatetaan, mitä edellä 6 §:n 2 momentin yksityiskohtaisissa perusteluissa on sanottu. Ellei osallistuja alkolukon pitoajan päättyessä ole toimittanut viimeistä lääkärinlausuntoa, poliisi voi poistaa hänet kokeilusta. Jos osallistujalla on poliisin näkemyksen mukaan hyväksyttävä peruste viivästykselle, osallistuja voi myös alkolukon pitoajan päättyttyä toimittaa lääkärinlausunnon ja siten suorittaa kokeilun hyväksytysti.

7 §. Osallistuja vastaa alkolukkokeiluun osallistumisesta hänelle aiheutuvista kustannuksista. Tarkemmin kustannusten määrästä ja niiden kohdentamisen vaikutuksista on kerrottu kappaleessa 4.1.1.

8 §. Pykälän mukaan tuomioistuin päättää kokeiluun hyväksymisestä, siitä poistamisesta ja ehdollisen ajokiellon täytäntöönpanosta. Tuomioistuin käsittelee rattijuopumusta koskevan rikosasian ja määrää ajokorttiseuraamuksena ajokiellon, joten luontevin ratkaisu on, että tuomioistuin samalla tekee päätöksen kokeiluun hyväksymisestä. Jos ajokieltoon määrättävä ei ennen tuomioistuinkäsittelyä ole ilmoittanut poliisille halukkuudestaan osallistua kokeiluun ja selvitystä osallistumisen esteistä ei siten ole tuomioistuimen käytettävissä, on se pyrittävä

mahdollisimman nopeasti hankkimaan. Poliisi selvittää osallistumisen esteet ja toimittaa tiedon syyttäjälle. Tämä käy yleensä nopeasti rekistereistä saatavilla tiedoilla eikä se aiheuta merkittävää viivytystä pääkäsitteilylle. Poikkeuksellisesti pääkäsitteilyn keskeyttäminen ja myöhempi jatkaminen saattaa oikeudenkäynnistä rikosasioissa annetun lain 6 luvun 9 §:n mukaisesti olla tarpeen. Tilanne on todennäköisesti harvinainen, koska normaalisti väliaikaiseen ajokieltoon määrätyle on edullisinta ilmoittaa halustaan osallistua kokeiluun mahdollisimman aikaisessa vaiheessa, jolloin poliisi voi määrätä väliaikaisen ajokiellon päättymään jo ennen tuomioistuinkäsittelyä.

Pykälän 2 momentin perusteella poliisi voi määrätä väliaikaisen ajokiellon päättymään ja hyväksyä hakijan alkoholukokeiluun kunnes tuomioistuin tekee asiassa lopullisen päätöksen, jos esitutkinnan perusteella on ilmeistä, että tuomioistuin hyväksyy hakijan kokeiluun. Momentin soveltamiseen riittää, että väliaikaiseen ajokieltoon määrätty on ilmaissut halunsa osallistua kokeiluun ja hän poliisin harkinnan mukaan täyttää tässä laissa kokeiluun osallistumiselle säädetyt edellytykset. Säännöksen tarkoituksena on mahdollistaa alkoholukon nopea käyttöönotto rattijuopumukseen syyllistymisen jälkeen. Menettely voidaan rinnastaa tieliikennelain 77 §:n 2 momentin säännökseen, jonka perusteella poliisi voi määrätä väliaikaisen ajokiellon päättymään ennen tuomioistuinkäsittelyä, jos on ilmeistä, että tuomioistuin tulee määräämään ajokiellon ehdollisena. Poliisin päätös on siis luonteeltaan valmisteleva päätös, josta ei olisi valitusoikeutta. Tuomioistuin tekee aina asiassa lopullisen päätöksen eikä se ole sidottu poliisin päätökseen. Poliisin päätöksen perusteella kokeilun aloittanut voi siis joutua lopettamaan sen kesken. Alkoholukokeilun aloittaminen ei myöskään rajoita osallistujan oikeutta saada ehdollinen ajokielto tieliikennelain 79 §:n 1 momentin perusteella, jolloin jo aloitettu kokeilu keskeytyisi.

9 §. Pykälän 1 momentissa säädetään tilanteista, joissa 2 §:n mukaisen osallistumisoikeuden edellytykset täyttävän henkilön kokeiluun hyväksyminen on erityisestä syystä estetty. Ensimmäisen kohdan perusteella osallistumiselle on este, jos kuljettaja on 2 §:ssä tarkoitettuun rattijuopumukseen syyllistytessään ajokiellossa tai väliaikaisessa ajokiellossa tai hänet on muusta kuin tässä laissa tarkoitettua rattijuopumukseen syyllistymisestä määrättävä ajokieltoon. 2 §:ssä tarkoitettua rattijuopumuksen tapahtumahetkellä voimassa ollut ajokielto tai väliaikainen ajokielto on este kokeiluun osallistumiselle. Esteenä osallistumiselle ovat lisäksi syyllistyminen 2 §:ssä tarkoitettua rattijuopumuksen yhteydessä tai sen jälkeen törkeään liikenneturvallisuuden vaarantamiseen, rikoslain 23 luvun 3 §:n 2 tai 3 momentin tai 4 §:n 1 momentin 3 kohdan mukaiseen rattijuopumukseen sekä tieliikennelain 75 §:n 2 momentissa hallinnollisen ajokiellon määräämiselle säädettyjen perusteiden täytyminen. Myöskään alkoholukokeiluun osallistumisen aikana rattijuopumukseen syyllistynyt ei voi uuden rattijuopumuksen perusteella päästä kokeiluun. Rajoitusten tarkoituksena on, että kokeiluun osallistumisella ei voisi välttää aiemmasta rattijuopumuksesta, muista liikenne rikoksista tai säädösten vastaisesta terveydentilasta johtuvaa ajokieltoa.

Pykälän 1 momentin 2 kohdan mukaan sekä alkoholin että muiden huumaavien aineiden kuin alkoholin vaikutuksen alaisena ajamisesta epäilty voi osallistua kokeiluun vain, jos kansanterveyslaitoksen muita huumaavia aineita kuin alkoholia koskeva lausunto on negatiivinen. Osallistumisoikeus olisi kuitenkin henkilöllä, jolla rikoslain 23 luvun 3 §:n 2 momentin mukaisesti on ollut oikeus käyttää lääkevalmistetta, josta havaittu huumausaine tai aineenvaihduntatuote on ollut peräisin, eikä teko täytä rikoslain 23 luvun 3 §:n 3 momentin säännöstä. Sekakäytöstä epäilty ei siis voisi osallistua kokeiluun ennen kansanterveyslaitoksen lausunnon valmistumista.

Pykälän 2 momentin mukaan poliisin on toimitettava syyttäjälle selvitys 1 momentissa tarkoitettujen esteiden olemassaolosta, jos kuljettaja on esitutkinnan yhteydessä ilmoittanut

halukkuudestaan osallistua kokeiluun. Selvitys on pääkäsitteilyn viivytysten välttämiseksi syytä toimittaa myös, jos poliisi epäilee kuljettajan hakevan kokeiluun vasta tuomioistuimessa.

10 §. Pykälän 1 momentissa säädetään alkolukkoajokortin luovuttamisen edellytyksistä. 8 §:n mukaisesti kokeiluun osallistumaan hyväksytyn tulee huolehtia, että auto alkolukon asentamisen jälkeen muutokatsastetaan. Hänen on lisäksi suoritettava päihderiippuvuuden arviointiohjelman ensimmäinen käynti ja toimitettava siitä todistus alkolukkoajokortin myöntävälle poliisille. Alkolukkoajokortin luovuttamisen yhteydessä poliisi vielä tarkistaa, ettei kokeiluun hyväksymisen jälkeen ole ilmaantunut 12 §:n mukaista kokeilusta poistamisperustetta. Väliaikainen ajokielto päättyy vasta alkolukkoajokortin luovuttamiseen, joten osallistuja ei voi itse ajaa autoa alkolukon asennukseen tai muutokatsastukseen.

Pykälän 2 momentin mukaan alkolukkoajokortin luovuttaa poliisi, jonka on ilmoitettava siitä ajoneuvoliikennerekisterin pitäjälle eli Ajoneuvohallintokeskukselle sekä syyttäjälle. Ajoneuvohallintokeskukselle on lisäksi ilmoitettava alkolukkoajokortin voimassaoloaika sekä tiedot kokeilussa käytettävästä ajoneuvosta. Alkolukkoajokortti on käytännössä nykyisen tilapäisen ajokortin tapainen paperinen ajokortti, jonka valmistus ei aiheuta suuria kustannuksia.

11 §. Pykälässä säädetään kahden kuukauden välein alkolukon muistista purettavista laitteen käyttötiedoista. Tietojen purkaminen tapahtuu alkolukkoedustajan toimipisteessä, katsastusasemalla tai muussa tarvittavan laitteiston omaavassa paikassa, jolla on laitevalmistajan valtuutus ja, josta on tehty ilmoitus Ajoneuvohallintokeskukselle. Käyttötiedot lähetetään laitevalmistajan pitämään rekisteriin, jossa ne ovat poliisin käytettävissä toiminnan valvontaa varten. Tiedot sisältävät kaikki alkolukon käyttöä koskevat tiedot, kuten puhallusten määrän, niiden alkoholipitoisuuden ja kellonajat sekä mahdolliset kiertämisyritykset. Laitevalmistajan pitämässä rekisterissä olevat tiedot eivät sisällä mitään henkilötietoja, joten osallistujan henkilötietosuoja ei vaarannu. Poliisilla on käytössään salasana ja tunnusluvut, joiden avulla se pääsee internetin kautta rekisteriin ja voi yhdistää osallistujan ja hänen käytössään olevasta alkolukosta purettu tiedot. Tarvittaessa poliisi voi kutsua osallistujan kuultavaksi ja määrätä hänet väliaikaiseen ajokieltoon.

12 §. Pykälän 1 momentissa säädetään perusteista, joilla osallistuja voidaan poistaa alkolukkokokeilusta. Momentin ensimmäisen kohdan perusteella osallistuja voidaan poistaa kokeilusta, jos hän ei kohtuullisessa ajassa kokeiluun hyväksymisestä ole täyttänyt alkolukkoajokortin luovuttamiselle asetettuja edellytyksiä, joita ovat alkolukon asennuttaminen kokeilussa käytettävään ajoneuvoon, ajoneuvon muutokatsastus sekä päihderiippuvuuden arviointiohjelman aloittaminen ja siitä annettavan todistuksen toimittaminen poliisille. Poistamisperuste on tarkoitettu poikkeuksellisia tilanteita varten, joissa osallistuja ei esimerkiksi sairauden, vamman, tai muun syyn vuoksi todennäköisesti kykene täyttämään edellytyksiä. Ellei poistamista tehtäisi, osallistuja voisi jäädä pitkäksi aikaa väliaikaiseen ajokieltoon, koska se päättyy vasta alkolukkoajokortin luovuttamiseen. Osallistuja voidaan myös poistaa, jos hän itse ilmoittaa haluavansa lopettaa kokeilun.

Pykälän 2 kohdan mukaan osallistuja voidaan poistaa kokeilusta, jos hänet määrätään ajokieltoon tai väliaikaiseen ajokieltoon. Perusteina ajokieltoon ja väliaikaiseen ajokieltoon määräämiselle voivat olla tieliikennelain 75 §:n ja 76 §:n perusteet.

Pykälän 3 kohdan perusteella osallistuja voidaan poistaa, jos hän kuljettaa muuta kuin 3 §:ssä tarkoitettua ajoneuvoa, jonka kuljettaminen edellyttää ajokorttia. Tällaisen muun ajoneuvon kuljettamista kokeilun aikana on arvioitava rikoslain 23 luvun 10 §:n mukaisena kulkuneuvon kuljettamisena oikeudetta.

Pykälän 4 kohdan mukaan alkolukon muistitietojen perusteella väärinkäytökseen tai kiertoyritykseen syyllistynyt osallistuja voidaan poistaa kokeilusta. Väärinkäytökseenä tai kiertoyrityksenä ei kuitenkaan pidetä ajoneuvon käynnistysyrityksen yhteydessä annettua sallitun alkoholipitoisuusrajan ylittävää puhallusta. Sen sijaan ajon aikana vaaditun puhalluksen antamatta jättämistä, kalibrointirajan ylittävän puhalluksen antamista ajon aikana ja määräaikaisen kalibroinnin laiminlyömistä pidetään kohdassa tarkoitettuna väärinkäytökseenä.

Pykälän 5 kohdan perusteella osallistuja voidaan poistaa kokeilusta, jos hän ei toimita 5 §:n tai 6 §:n mukaisesti lääkärinlausuntoa ja todistusta poliisille tai lääkärinlausunto osoittaa, ettei hän täytä tieliikennelain 70 §:n 1 momentissa säädettyjä ajokorttiluvan myöntämisen edellytyksiä.

Pykälän 2 momentin mukaan kokeilusta poistamisen perusteita voidaan soveltaa sen jälkeen, kun osallistuja on 8 §:n 1 tai 2 momentin mukaisesti hyväksytty kokeiluun. Osallistuja voidaan siis poistaa kokeilusta 8 §:n 2 momentissa mainitun hyväksymisen jälkeen, vaikka tuomioistuim ei ole tehnyt asiassa lopullista päätöstä tai alkolukon pitoaika ole alkanut. Kokeiluun hyväksytyn henkilön on ennen alkolukkoajokortin luovuttamista ja alkolukon pitoajan alkamista vielä toimitettava poliisille todistus päihderiippuvuuden arviointiohjelman aloittamisesta ja muutoskatsastettava ajoneuvo alkolukon asennuksen jälkeen. Poistamispäätös voidaan tehdä vielä alkolukon pitoajan päättymisen jälkeen, jos peruste poistamiselle on ilmennyt alkolukon pitoaikana. Kokeilusta ei siis voisi suoriutua jättämällä alkolukon pitoajan loppuun ajoittuvan lääkärintodistuksen toimittamatta.

13 §. Pykälässä säädetään kokeilun keskeytymistä ja sen vaatimista toimenpiteistä. Kun poliisi katsoo kokeilusta poistamisen edellytysten täyttyvän, sen on määrättävä osallistuja väliaikaiseen ajokieltoon ja otettava pois alkolukkoajokortti sekä ilmoitettava asiasta syyttäjälle. Siinä tapauksessa, että tuomioistuim ei katsoisi poistamisedellytysten täyttyvän, tulee poliisin viipymättä palauttaa alkolukkoajokortti osallistujalle. Väliaikaisen ajokiellon pituus ei tällöin pidennä osallistujan alkolukon pitoaika.

Pykälän 2 momentin mukaan kokeilun keskeytyessä alkolukon pitoaika ei oteta vähennyksenä huomioon täytäntöön pantavan ajokiellon kestossa eikä kokeilusta osallistujalle aiheutuneita kustannuksia korvata. Alun perin ehdollisena määrätty ajokielto laitetaan siis kokonaisuudessaan täytäntöön, minkä arvioidaan lisäävän osallistujien motivaatiota suorittaa koko alkolukon pitoaika hyväksytysti.

Pykälän 3 momentin perusteella kokeilu keskeytyy myös, jos tuomioistuim määrää alkolukon pitoajan aloittaneen kuljettajan ehdolliseen ajokieltoon tieliikennelain 79 §:n 1 momentin perusteella. Kuljettajan on tällöin palautettava alkolukkoajokortti poliisille, jolloin hänelle palautetaan häneltä rattijuopumukseen syyllistymisen takia pois otettu ajokortti. Tilanne koskee niitä käytännössä varmasti harvinaisia tilanteita, joissa poliisi ei ole katsonut väliaikaisen ajokiellon ennenaikaiselle päättämiseksi tieliikennelain 77 §:n 2 momentissa säädettyjen edellytysten täyttyvän, mutta tuomioistuim on kuitenkin myöntänyt alkolukkokokeilun aloittaneelle ehdollisen ajokiellon tieliikennelain 79 §:n 1 momentin mukaisesti. Alkolukkokokeilulla ei voida rajoittaa ajokieltoon määrättävän oikeutta ehdolliseen ajokieltoon, jos se on hänen ammatin takia välttämätön tai siihen on muu erityisen painava syy, eikä teosta ole aiheutunut vaaraa toisten turvallisuudelle.

14 §. Pykälän mukaan kokeilu on hyväksytysti suoritettu, jos 12 §:n mukaisia poistamisperusteita ei alkolukon pitoaikana ole ilmennyt. Alkolukon pitoajan päätyttyä osallistujan on palautettava alkolukkoajokortti poliisille, jolloin hänelle palautetaan häneltä rattijuopumukseen syyllistymisen

johdosta pois otettu ajokortti. Koska alkolukkoajokortti on voimassa vain alkolukon pitoajan, osallistuja ei voi ajaa alkolukolla varustettua autoa tai muuta ajoneuvoa, jonka kuljettaminen edellyttää ajokorttia, ennen pois otetun tai uuden ajokortin saamista poliisilta.

15 §. Pykälässä säädetään alkolukon toimintatavoista ja teknisistä vaatimuksista. Alkolukko estää ajoneuvon käynnistymisen, jos kuljettajan uloshengitysilman alkoholipitoisuus ylittää sallitun rajan. Rajaksi asetetaan 0,1 milligrammaa litrassa uloshengitysilmaa, mikä vastaa noin 0,2 promillen alkoholipitoisuutta veressä. Lakisääteistä rattijuopumusrajaa, 0,5 promillea, alempi kalibroitiraja on suositeltava, jotta henkilö oppisi erottamaan alkoholin käytön ja ajamisen eikä ajaisi maistaneena. Ajoneuvoa käynnistettäessä annettavan puhalluksen lisäksi alkolukko edellyttää puhallusta satunnaisesti ajon aikana. Tämä vähentää riskiä käynnistämisen jälkeen tapahtuvasta alkoholin nauttimisesta. Mahdollinen tilanne voisi olla esimerkiksi ajaminen ravintolaan ja auton jättäminen käyntiin myöhempää matkan jatkamista varten. Alkolukko ei kuitenkaan koskaan sammuta käynnissä olevaa auton moottoria, koska se voisi aiheuttaa vaaratilanteen liikenteessä. Jos ajon aikaista puhallusta ei sallitussa ajassa, joka esimerkiksi Ruotsin kokeilussa on kolme minuuttia, anneta, kytkeytyvät hälytysääni ja –vilkut päälle. Tämän jälkeen on vielä uudet kolme minuuttia aikaa antaa puhallus ennen kuin laitteen sisäinen kalenteri nollautuu. Kalenterin nollautuessa kuljettajan tulee viedä ajoneuvonsa järjestelmän huoltopisteeseen kalibroitavaksi. Tilanne on sama, jos puhalluksen antamatta jättämisen sijasta se sisältää alkoholia yli kalibroitirajan.

Pykälän 2 momentin mukaan alkolukon on täytettävä direktiivin 95/54/EY vaatimukset. Tällä tarkoitetaan, että sekä otto- että dieselmootorilla varustetun auton tulee vastata ajoneuvojen aiheuttamista radiohäiriöistä ja sähkömagneettisesta yhteensopivuudesta (EMC) annetun neuvoston direktiivin 72/245/ETY vaatimuksia sellaisina kuin ne ovat muutettuina komission direktiiveillä 89/491/ETY ja 95/54/EY tai E-säännön n:o 10/02 vaatimuksia. Laitteen muiden ominaisuuksien osalta viitataan Ruotsin kokeilun mukaisesti Kanadan Albertan provinssissa järjestetyn kokeilun vaatimukseen, ellei Euroopan alkolukkoja koskeva standardi ole valmistunut. Standardin tulisi valmistua vuoden 2005 aikana. Alkolukko asennetaan laitevalmistajan valtuuttamassa asennusliikkeessä tai korjaamossa, joka on saanut asennukseen tarvittavan koulutuksen laitevalmistajalta. Valtuutuksesta on tehtävä ilmoitus Ajoneuvohallintokeskukselle, joka pitää luetteloa valtuutetuista asennuspaikoista ja käyttötietojen purkupaikoista.

Pykälän 3 momentin mukaan tarkemmat säännökset alkolukon toiminnasta, teknisistä vaatimuksista, asennuksesta ja käyttötietojen purkamisesta annetaan valtioneuvoston asetuksella.

16 §. Pykälässä säädetään muutoksenhausta. Tuomioistuimen alkolukkokokeilua koskevan päätöksen muutoksenhakuun sovelletaan oikeudenkäymiskaaren säännöksiä. Muutoksenhausta poliisin antamaan päätökseen on voimassa, mitä hallintolainkäyttölaissa (586/1996) säädetään. Poliisin antama päätös voidaan kuitenkin panna täytäntöön valituksesta huolimatta.

17 §. Pykälässä on valtuussäännös, jonka mukaan valtioneuvoston asetuksella annetaan tarkemmat määräykset tämän lain täytäntöönpanosta.

18 §. Voimaantulo. Alkolukkokokeilusta säädetään määräaikainen laki, joka on voimassa vuoden 2005 alusta vuoden 2007 loppuun. Lain 2 §:ssä tarkoitettu rattijuopumus tulee olla tapahtunut lain voimassa ollessa. Lakia sovelletaan sen voimassa ollessa aloitettujen kokeilujen päättymiseen asti.

1.2 Laki tieliikennelain muuttamisesta

76 § 5 kohta. Perusteet väliaikaiseen ajokieltoon määräämiselle. Pykälään ehdotetaan lisättäväksi uusi määräaikainen 5 kohta, jonka mukaan poliisilla olisi oikeus määrätä alkolukkokokeilun osallistuja väliaikaiseen ajokieltoon, jos on todennäköistä, että perusteet kokeilusta poistamiselle ovat olemassa.

77 § 5 momentti. Väliaikaisen ajokiellon kestoa koskevaan pykälään lisättäisiin uusi määräaikainen 5 momentti, jonka mukaan poliisin alkolukkokokeilusta poistamisen yhteydessä määräämä väliaikainen ajokielto on voimassa kunnes tuomioistuin päättää ehdollisen ajokiellon määräämisestä täytäntöön pantavaksi.

79 a §. Tieliikennelakiin ehdotetaan lisättäväksi uusi alkolukkokokeiluun osallistuvalla määrättävää ehdollista ajokieltoa koskeva määräaikainen pykälä. Sen mukaan tuomioistuimen on määrättävä ajokielto ehdollisena, jos se on hyväksynyt ajokieltoon määrättävän alkolukkokokeiluun. Ajokielto olisi ehdollinen alkolukkokokeilusta annetun lain 4 §:n mukaisen alkolukon pitoajan. Ilman ehdollisen ajokiellon määräämisperusteisiin tehtävää laajennusta alkolukon käyttö ajokiellon vaihtoehtona ei olisi mahdollista. Pykälän 1 momentissa on lisäksi erityissäännös väliaikaisen ajokiellon jatkumisesta alkolukkoajokortin luovuttamiseen saakka. Todennäköisesti yleisimmässä tilanteessa alkolukkokokeiluun haluava kuljettaja olisi jo 8 §:n 2 momentin ja 10 §:n 1 momentin perusteella saanut alkolukkoajokortin ja siten aloittanut alkolukon pitoajan. Jos hän kuitenkin hakee kokeiluun vasta tuomioistuimessa, on väliaikaisen ajokiellon jatkuttava alkolukkoajokortin luovuttamiseen ja samalla hetkellä alkavaan alkolukon pitoajan alkamiseen saakka, koska ehdollinen ajokielto alkaa vasta silloin.

Pykälän 2 momentin mukaan tuomioistuimen on alkolukkokokeilusta poistamisesta tekemällään päätöksellä samalla määrättävä ehdollisena määrätty ajokielto pantavaksi täytäntöön. Täytäntöön pantavan ehdollisen ajokiellon kestosta määrättäessä on tällöin vähennyksenä otettava huomioon aika, jonka kuljettaja on alkolukkoajokortin pois ottamisen jälkeen ollut ilman ajo-oikeutta. Muuten kuljettaja joutuisi olemaan pidempään ajokiellossa verrattuna tilanteeseen, jossa hänet olisi kokeiluun osallistumatta määrätty ajokieltoon. Alkolukon pitoaikaa ei sen sijaan oteta huomioon vähennyksenä. Jos alkolukkokokeilusta poistaminen on seurausta syyllistymisestä 75 §:n 1 momentissa tarkoitettuun tekoon, on ehdollisen ajokiellon täytäntöönpanossa noudatettava 79 §:n 3 momentin säännöksiä.

2. Tarkemmat säännökset ja määräykset

Ehdotetun alkolukkokokeilusta annetun lain 15 §:n 3 momentin ja 17 §:n nojalla annettaisiin valtioneuvoston asetus alkolukkokokeilusta. Asetuksessa tulisi olla säännökset ainakin alkolukolta vaadittavista teknisistä ominaisuuksista, asennuksesta ja käyttötietojen purkamisesta.

Ajokorttiasetuksen 11 b §. Ajokorttien voimassaoloa koskevaan pykälään ehdotetaan lisättäväksi uusi 3 momentti, jonka mukaan alkolukkokokeiluun osallistuvalla annettavasta alkolukkoajokortista ja sen voimassaolosta säädettäisiin laissa alkolukkokokeilusta.

3. Voimaantulo

Ehdotetut lait muuttaisivat voimaan tullessaan ajokorttiseuraamusjärjestelmää ja vaikuttaisivat kansalaisten lisäksi poliisin, ajoneuvohallinnon, tuomioistuinten ja päihdehuollon tehtäviin. Tämän

vuoksi on tärkeää, että varataan riittävän pitkä aika lakien voimaantuloon valmistautumista varten. Lakien täytäntöönpano vaatii koulutusta ja tiedottamista. Tämän vuoksi ehdotetaan, että lait tulisivat voimaan aikaisintaan vuoden 2005 alusta. Lakien täytäntöönpanon edellyttämiin toimiin voitaisiin kuitenkin ryhtyä jo ennen kuin ne tulevat voimaan.

Hallituksen esitykseen ehdotetaan liitettäväksi luonnokset ajokorttiasetuksen muuttamista koskevaksi asetukseksi sekä alkolukon teknisiä yksityiskohtia sisältäväksi asetukseksi.

4. Säättämisjärjestys

Ehdotettuun alkolukkokokeiluun osallistumisesta aiheutuvien kustannusten kohdentamista on arvioitava ihmisten yhdenvertaisuuden ja syrjintäkiellon kannalta. Yhdenvertaisuudesta on määrätty perustuslain 6 §:n lisäksi Euroopan ihmisoikeussopimuksen 14 artiklassa ja YK:n kansalais- ja poliittisia oikeuksia koskevan sopimuksen 26 artiklassa. Perustuslain 6 §:n 2 momentin syrjintäkielto ei toisaalta tarkoita kaikenlaisen erottelun kieltämistä, vaan se kattaa vain ei-hyväksyttävän ihmisten välillä oleviin eroihin perustuvan syrjinnän. Euroopan ihmisoikeussopimuksen 14 artikla kieltää vain syrjinnän, jolle ei ole objektiivista ja kohtuullista oikeusperustetta. Samoin kansalais- ja poliittisia oikeuksia koskevan sopimuksen valvontaa varten perustettu ihmisoikeuskomitea on korostanut, että ihmisoikeuksien vastaista syrjintää ei ole sellainen erottelu, jonka sisältämälle erilaiselle kohtelulle on olemassa kohtuulliset ja objektiiviset kriteerit.

Arvioitaessa kustannusten kohdentamista ja ihmisten eri asemaan asettamista on keskeisellä sijalla myös alkolukkokokeilun luonne. Vapaaehtoinen alkolukon käyttö ja sen perusteella määrätty ehdollinen ajokielto olisivat rattijuopumukseen syyllistyneelle ajokiellon vaihtoehto. Ajokielto on ajokorttiseuraamus, joka puolestaan on oikeudelliselta luonteeltaan liikenne-rikosoikeudellinen turvaamistoimenpide. Alkolukkokokeilussa ei siis olisi kyse rattijuopumuksesta seuraavasta rangaistuksesta, mikä tulee ottaa huomioon tehtäessä syrjintäarviota.

Alkolukkokokeilun järjestämisen tarkoituksena on parantaa liikenneturvallisuutta vähentämällä päihteiden käytöstä liikenteessä aiheutuvaa vaaraa. Esityksessä katsotaan, että tätä voidaan pitää hyväksyttävänä perusteena osallistumiskustannusten mahdollisesti aiheuttamalle kansalaisten eri asemaan asettamiselle. Kansainvälisten kokemusten perusteella kokeilun tavoite toteutuu parhaiten kohdistamalla osallistumisesta aiheutuvat kulut osallistujalle, jolloin ohjelmaan sitoutuminen on vahvempaa ja väärinkäytökset vähenevät. Sanotussa muodossa alkolukon käyttöönotto myös toteuttaisi perustuslain 7 §:n 1 momentin sisältämää julkisen vallan positiivista toimintavelvoitetta yhteiskunnan jäsenten suojaamiseksi rikoksilta ja muilta heihin kohdistuvilta oikeudenvastaisilta teoilta. Mietittäessä erottelun astetta tulee ottaa huomioon, että kohderyhmällä olisi henkilö- tai pakettiauton käyttöoikeus, joten kyseessä eivät siis olisi kaikkein alhaisimman tulo- tai varallisuusluokan ihmiset. Jos erottelu ei ole asteeltaan voimakas, niin hyväksyttävälle perustelulle ei myöskään aseteta kaikkein korkeimpia vaatimuksia.

Yleisperustelujen jaksossa 4.1.1 tarkemmin esitetyin perustein osallistumiskustannusten kohdentamisen osallistujalle ei katsota olevan ristiriidassa perustuslain tai Suomea velvoittavien kansainvälisten ihmisoikeussopimusten kanssa.

Edellä esitetyn perusteella hallitus katsoo, että lait voidaan säätää tavallisen lain säätämisjärjestyksessä. Kun kyse on kuitenkin uudesta menettelystä, jossa ajokorttiseuraamuksen täytäntöönpanoon liittyy sen kohteena olevan kuljettajan kustannusvastuu, eikä tästä ole

perustuslain syrjintäkiellon kannalta olemassa soveltamiskäytäntöä, ehdotetaan, että asiassa pyydetäisiin perustuslakivaliokunnan lausunto.

Edellä esitetyn perusteella annetaan Eduskunnalle hyväksyttäväksi seuraavat lakiehdotukset:

LAKIEHDOTUKSET

1. Laki alkolukkokokeilusta

1 § Lain tarkoitus

Tämän lain tarkoituksena on järjestää kokeilu ehdollisen ajokiellon määräämisestä rattijuopumukseen syyllistyneelle edellyttäen, että hänen kuljettamassaan ajoneuvossa on laite, joka hengitysilma-asta mitattavan alkoholipitoisuuden perusteella estää ajoneuvon käynnistymisen (alkolukko). Alkolukkokokeilu ei vaikuta rattijuopumuksesta tuomittavaan rangaistukseen.

2 § Osallistumisoikeus

Kokeiluun voivat osallistua rikoslain 23 luvun 3 §:n 1 momentin mukaisesta rattijuopumuksesta tai rikoslain 23 luvun 4 §:n 1 tai 2 kohdan mukaisesta törkeästä rattijuopumuksesta epäiltynä olevat ja vakinaisesti Suomessa asuvat, joilla on vähintään B-luokan muu kuin tieliikennelain 72 §:n 2 momentissa tarkoitettu kahden vuoden ajo-oikeus.

Kokeiluun osallistuminen on vapaaehtoista.

3 § Kokeilussa käytettävä ajoneuvo

Kokeilussa käytettävä ajoneuvo on varustettava alkolukolla ja osallistujalla ei kokeilun aikana ole oikeutta kuljettaa muita ajoneuvoja, joiden kuljettaminen edellyttää ajokorttia. Alkolukko voidaan asentaa yhteen osallistujan yksityiskäytössä olevaan henkilö- tai pakettiautoon. Ajoneuvo on muutoskatsastettava alkolukon asentamisen ja sen poisottamisen jälkeen.

4 § Alkolukon pitoaika

Alkolukon pitoaika on yksi vuosi. Jos tuomioistuimien määrää tässä laissa tarkoitetusta rattijuopumuksesta yli vuoden mittaisen ehdollisen ajokiellon, on alkolukon pitoaika kuitenkin ehdollisen ajokiellon pituus. Alkolukon pitoaika alkaa kokeilussa käytettävän ajokortin (alkolukkoajokortti) luovuttamisesta ja alkolukkoajokortti on voimassa alkolukon pitoajan. Kuljettajalla ei alkolukon pitoajan päätyttyä ole ajo-oikeutta ennen kuin hän on saanut haltuunsa häneltä rattijuopumuksen takia pois otetun ajokortin tai poliisi on luovuttanut hänelle uuden ajokortin.

Alkolukkoajokortti oikeuttaa osallistujan kuljettamaan alkolukolla varustettua ajoneuvoa Suomessa lukuun ottamatta Ahvenanmaan maakuntaa.

5 § Päihderiippuvuuden arviointiohjelma

Alkolukkokokeiluun osallistujan on suoritettava kuuden kuukauden mittainen päihderiippuvuuden arviointiohjelma, joka on aloitettava ennen alkolukkokokeiluun liittyvän ajokortin myöntämistä.

Kokeilun osallistujan on toimitettava poliisille päihderiippuvuuden arviointiohjelmaan kuuluvat lääkärinlausunnot ja todistukset käynneistään lääkärin ja terveydenhoitohenkilökunnan luona.

6 § Jatkoseuranta

Arviointiohjelman päätyttyä osallistujan tulee suorittaa alkolukon pitoajan kestävä jatkoseuranta. Jatkoseurannassa osallistujan on kolmen kuukauden välein käytävä lääkärintarkastuksessa, joista viimeisessä enintään kaksi viikkoa ennen alkolukon pitoajan päättymistä.

Kokeilun osallistujan on alkolukon pitoaikana toimitettava poliisille jatkoseurantaan kuuluvat lääkärinlausunnot.

7 § Kustannukset

Osallistuja vastaa kokeilusta hänelle aiheutuvista kustannuksista.

8 § Toimivaltaiset viranomaiset

Tuomioistuin päättää kokeiluun hyväksymisestä rattijuopumusasian käsittelyn yhteydessä. Päätöksen kokeilusta poistamisesta ja ehdollisen ajokiellon täytäntöönpanosta tekee tuomioistuin.

Jos esitutinnan yhteydessä on ilmeistä, että tuomioistuin hyväksyy hakijan kokeiluun, poliisi voi määrätä väliaikaisen ajokiellon päättymään ja hyväksyä hakijan alkolukkokokeiluun kunnes tuomioistuin tekee asiassa lopullisen päätöksen.

9 § Esteet alkolukkokokeiluun hyväksymiselle

Kokeiluun hyväksymisen esteenä on, jos:

1) kuljettaja on 2 §:ssä tarkoitettuun rattijuopumukseen syyllistyessään alkolukkokokeilussa, ajokiellossa tai väliaikaisessa ajokiellossa tai hänet on muusta kuin tässä laissa tarkoitettusta rattijuopumukseen syyllistymisestä määrättävä ajokieltoon; tai

2) kansanterveyslaitokselta pyydetty lausunto vahvistaa kuljettajan samalla syyllistyneen rattijuopumukseen muiden huumaavien aineiden kuin alkoholin vaikutuksen alaisena ajamisen perusteella.

Poliisin tulee toimittaa syyttäjälle selvitys 1 momentissa tarkoitettujen esteiden olemassaolosta, jos kuljettaja on esitutinnan yhteydessä ilmoittanut halukkuudestaan osallistua kokeiluun.

10 § Alkolukkoajokortin luovuttamisen edellytykset

Alkolukkoajokortin luovuttamisen edellytyksenä 8 §:n mukaisesti kokeiluun osallistumaan hyväksytylle on, ettei 12 §:ssä tarkoitettuja perusteita kokeilusta poistamiselle ole, että ajoneuvo on ajoneuvorekisteristä saatavan tiedon mukaan alkolukon asentamisen jälkeen asianmukaisesti muutostarkastettu ja että kokeiluun osallistuva esittää todistuksen 5 §:n 1 momentissa tarkoitettun arviointiohjelman aloittamisesta.

Ajokortin luovuttaa poliisi. Poliisin on ilmoitettava ajoneuvoliikennerekisterin pitäjälle ajokortin luovuttamisesta, sen voimassaoloajasta sekä tiedot kokeilussa käytettävästä ajoneuvosta. Poliisin on ilmoitettava ajokortin luovuttamisesta myös syyttäjälle.

11 § Tiedonpurku alkolukosta

Alkolukolla varustettu ajoneuvo on toimitettava kahden kuukauden välein laitevalmistajan edustajalle, katsastusasemalle **tai muuhun Ajoneuvohallintokeskukselle ilmoitettuun paikkaan** käyttötietojen purkamiseksi alkolukon muistista. Käyttötiedot lähetetään rekisteriin, jossa ne ovat poliisin käytettävissä toiminnan valvontaa varten.

12 § Alkolukkokokeilusta poistamisen perusteet

Osallistuja voidaan poistaa kokeilusta, jos:

- 1) hän ei ole kohtuullisessa ajassa täyttänyt alkolukkokokeiluun liittyvän ajokortin luovuttamiselle 10 §:n 1 momentissa asetettuja edellytyksiä tai hän ilmoittaa itse haluavansa lopettaa alkolukkokokeilun.
- 2) hänet määrätään kokeilun aikana ajokieltoon tai väliaikaiseen ajokieltoon;
- 3) hän kuljettaa muuta kuin 3 §:ssä tarkoitettua ajoneuvoa, jonka kuljettaminen edellyttää ajokorttia;
- 4) alkolukon muistista saatavien käyttötietojen perusteella todetaan muu alkolukon väärinkäytös tai kiertoyritys kuin ajoneuvon käynnistysyrityksen yhteydessä annettu sallitun alkoholipitoisuusrajan ylittävä puhallus; tai
- 5) hän ei toimita 5 §:n tai 6 §:n mukaisesti lääkärinlausuntoa ja todistusta poliisille tai lääkärinlausunto osoittaa, ettei hän täytä tieliikennelain 70 §:n 1 momentissa säädettyjä ajokorttiluvan myöntämisen edellytyksiä.

Osallistuja voidaan poistaa alkolukkokokeilusta sen jälkeen, kun hänet on 8 §:n 1 tai 2 momentin mukaisesti hyväksytty kokeiluun. Poistamispäätös voidaan tehdä alkolukon pitoajan päättymisen jälkeen, jos peruste kokeilusta poistamiselle on ilmennyt pitoaikana.

13 § Alkolukkokokeilun keskeytyminen

Kokeilusta poistamisen edellytysten täytyessä, poliisin on määrättävä osallistuja väliaikaiseen ajokieltoon ja otettava pois alkolukkoajokortti. Poliisin on ilmoitettava päätöksestään syyttäjälle, joka huolehtii asian saattamisesta tuomioistuimen käsiteltäväksi. Jos tuomioistuin ei katso poistamisperusteiden täytyvän, poliisin tulee viipymättä palauttaa alkolukkoajokortti osallistujalle. Väliaikainen ajokielto ei tällöin pidennä alkolukon pitoaikaa.

Kokeilun keskeytyessä alkolukon pitoaikaa ei oteta vähennyksenä huomioon täytäntöön pantavan ajokiellon kestossa. Kokeilusta osallistujalle aiheutuneita kustannuksia ei korvata.

Kokeilu keskeytyy myös, jos tuomioistuin määrää alkolukon pitoajan aloittaneen kuljettajan ehdolliseen ajokieltoon tieliikennelain 79 §:n 1 momentin perusteella. Kuljettajan on tällöin palautettava alkolukkoajokortti poliisille, jolloin hänelle palautetaan häneltä rattijuopumukseen syyllistymisen takia pois otettu ajokortti.

14 § Alkolukkokokeilun hyväksytyt suorittaminen

Rattijuopumukseen tai törkeään rattijuopumukseen syyllistymisen johdosta poisotettu ajokortti tai sen tilalle annettava uusi ajokortti luovutetaan osallistujalle alkolukon pitoajan päätyttyä, jollei häntä ole poistettu kokeilusta 12 §:n perusteella tai siinä tarkoitettuja perusteita kokeilusta poistamiselle ei ole ilmennyt ennen pitoajan päättymistä. Alkolukkoajokortti on samalla luovutettava poliisille.

15 § Alkolukon toiminta ja tekniset vaatimukset

Alkolukko estää ajoneuvon käynnistymisen, jos kuljettajan uloshengitysilman alkoholipitoisuus ylittää valtioneuvoston asetuksessa määritetyn rajan. Ajoneuvoa käynnistettäessä annettavan puhalluksen lisäksi alkolukko edellyttää puhallusta satunnaisesti ajon aikana.

Alkolukon on täytettävä direktiivin 95/54/EY vaatimukset. Alkolukko asennetaan laitevalmistajan valtuuttamassa asennusliikkeessä ja valtuutuksesta on tehtävä ilmoitus Ajoneuvohallintokeskukselle.

Tarkemmat säännökset alkolukon toiminnasta, teknisistä vaatimuksista, asennuksesta ja käyttötietojen purkamisesta annetaan valtioneuvoston asetuksella.

16 § Muutoksenhaku

Muutoksenhaussa tuomioistuimen alkolukkokokeiluun hyväksymisestä tai siitä poistamisesta tekemiin päätöksiin noudatetaan oikeudenkäymiskaaren säännöksiä.

17 § Tarkemmat määräykset

Tarkemmat määräykset tämän lain täytäntöönpanosta annetaan valtioneuvoston asetuksella.

18 § Voimaantulo

Tämä laki tulee voimaan 1 päivänä tammikuuta 2005 ja on voimassa 31 päivään joulukuuta 2007. Lain 2 §:ssä tarkoitettu rattijuopumus tulee olla tapahtunut lain voimaantulon jälkeen. Lakia sovelletaan sen voimassa ollessa aloitettujen kokeilujen päättymiseen asti.

1.2 Tieliikennelaki

76 § uusi 5 kohta

jos on todennäköistä, että perusteet alkolukkokokeilusta poistamiselle ovat alkolukkokokeilusta annetun lain 12 §:n nojalla olemassa.

77 § uusi 5 momentti

Edellä 76 §:n 5 kohdassa tarkoitettussa tapauksessa väliaikainen ajokielto jatkuu kunnes tuomioistuin päättää ehdollisen ajokiellon määräämisestä täytäntöön pantavaksi.

79 a § Alkolukkokokeiluun osallistuvalla määrättävä ehdollinen ajokielto

Tuomioistuimen on määrättävä ajokielto ehdollisena, jos se on hyväksynyt ajokieltoon määrättävän alkolukkokokeiluun. Ajokielto on ehdollinen alkolukkokokeilusta annetun lain 4 §:n mukaisen alkolukon pitoajan. Edellä 77 §:n 1 momentista poiketen väliaikainen ajokielto jatkuu alkolukkoajokortin luovuttamiseen saakka.

Tuomioistuimen tehdessä päätöksen alkolukkokokeilusta poistamisesta, on sen samalla määrättävä ehdollisena määrätty ajokielto pantavaksi täytäntöön. Täytäntöön pantavan ehdollisen ajokiellon kestosta määrättäessä on vähennyksenä otettava huomioon aika, jonka kuljettaja on tilapäisen ajokortin pois ottamisen jälkeen ollut ilman ajo-oikeutta. Alkolukon pitoaikaa ei oteta huomioon vähennyksenä. Jos alkolukkokokeilusta poistaminen on seurausta syyllistymisestä 75 §:n 1 momentissa tarkoitettuun tekoon, on ehdollisen ajokiellon täytäntöönpanossa noudatettava 79 §:n 3 momentin säännöksiä.

1.3 Ajokorttiasetus

11 b § uusi 3 momentti

Alkolukkokokeiluun liittyvästä, alkolukon pitoajaksi annettavasta alkolukkoajokortista ja sen voimassaolosta säädetään laissa alkolukkokokeilusta.

Eriävä mielipide

Esityksessä ehdotetaan, että alkolukkokokeiluun osallistuva vastaisi itse kokeilusta hänelle aiheutuvista kustannuksista. Ehdotuksen perustelujen mukaan alkolukkokokeilun kokonaiskustannukset osallistujalle olisivat arviolta 1 750 - 2 200 euroa vuodessa. Kokonaiskuluista alkolukon vuokra muodostaa 1 200 euroa.

Rikosoikeudellisessa järjestelmässä valtio vastaa pääsääntöisesti rangaistuksen täytäntöönpanon kustannuksista. Esimerkiksi niin sanottua sopimushoitoa koskevassa työryhmän mietinnössä (Sopimushoitotoimikunnan mietintö, komiteamietintö 2002:3) ja sen jatkovalmistelussa on lähdetty siitä, että vankeuden sijaan määrättävän, rikosentekijän suostumusta edellyttävän hoidollisen seuraamuksen kustannuksista vastaa valtio. Ajokielto on luonteeltaan turvaamistoimenpide, ei rikosoikeudellinen rangaistus. Se määrätään kuitenkin rikoksen seuraamuksena, ja myös sen määräämisessä ja täytäntöönpanossa tulee kohdella kansalaisia yhdenvertaisesti.

Työryhmän ehdotuksen mukaan alkolukkokokeiluun osallistuva rattijuopumukseen syyllistynyt ohjattaisiin päihdehuollon arviointiohjelman piiriin ja kokeilusta arvioidaan olevan kokeiluun osallistuvalla myönteisiä terveydellisiä ja sosiaalisia seurauksia. Alkolukkokokeilun mukanaan tuomien myönteisten vaikutusten piiriin pääseminen edellyttää kuitenkin työryhmän ehdotuksen mukaan sitä, että kokeiluun osallistuvalla on varoja, joita sijoittaa kokeilun aiheuttamiin suhteellisen korkeisiin kustannuksiin. Kokeiluun tulisi siten todennäköisesti valikoitumaan suhteellisen hyvätuloisia rattijuopumukseen syyllistyneitä, jotka edustaisivat vain osaa rattijuopumukseen syyllistyneistä autoilijoista.

Kokeiluun osallistumisen kustannusten jakoa koskeva ehdotus saattaakin olla ongelmallinen kansalaisten yhdenvertaisuutta koskevan perustuslain 6 §:n 2 momentin valossa.

Työryhmän olisi ollut hyvä selvittää päätöksentekoa varten myös sellaisen vaihtoehtoisen mallin kustannuksia ja täytäntöönpanoa, jossa valtio vastaisi osittain tai kokonaan ainakin osasta kokeiluun osallistuvalla aiheutuvista kustannuksista. Valtio voisi vastata esimerkiksi alkolukon vuokraamisesta aiheutuvista kustannuksista, jotka muodostavat osallistumisesta aiheutuvan suurimman kustannuserän. Kokeiluun osallistuva saisi laitteen käyttöönsä kohtuullista vuokraa vastaan, jonka suuruus ei muodostaisi estettä osallistumiselle. Valtiolle aiheutuvien kustannusten vähentämiseksi kokeilu voitaisiin tarvittaessa alkuvaiheissaan rajoittaa koskemaan vain osaa maata.

Alkolukon toimivuudesta liikenneturvallisuuden lisäämisessä saataisiin kokeilulla luotettavampaa tietoa, kun kokeiluun osallistuisi rattijuopumukseen syyllistyneitä kaikista ikä- ja väestöryhmistä varallisuusasemasta riippumatta.

Lena Andersson