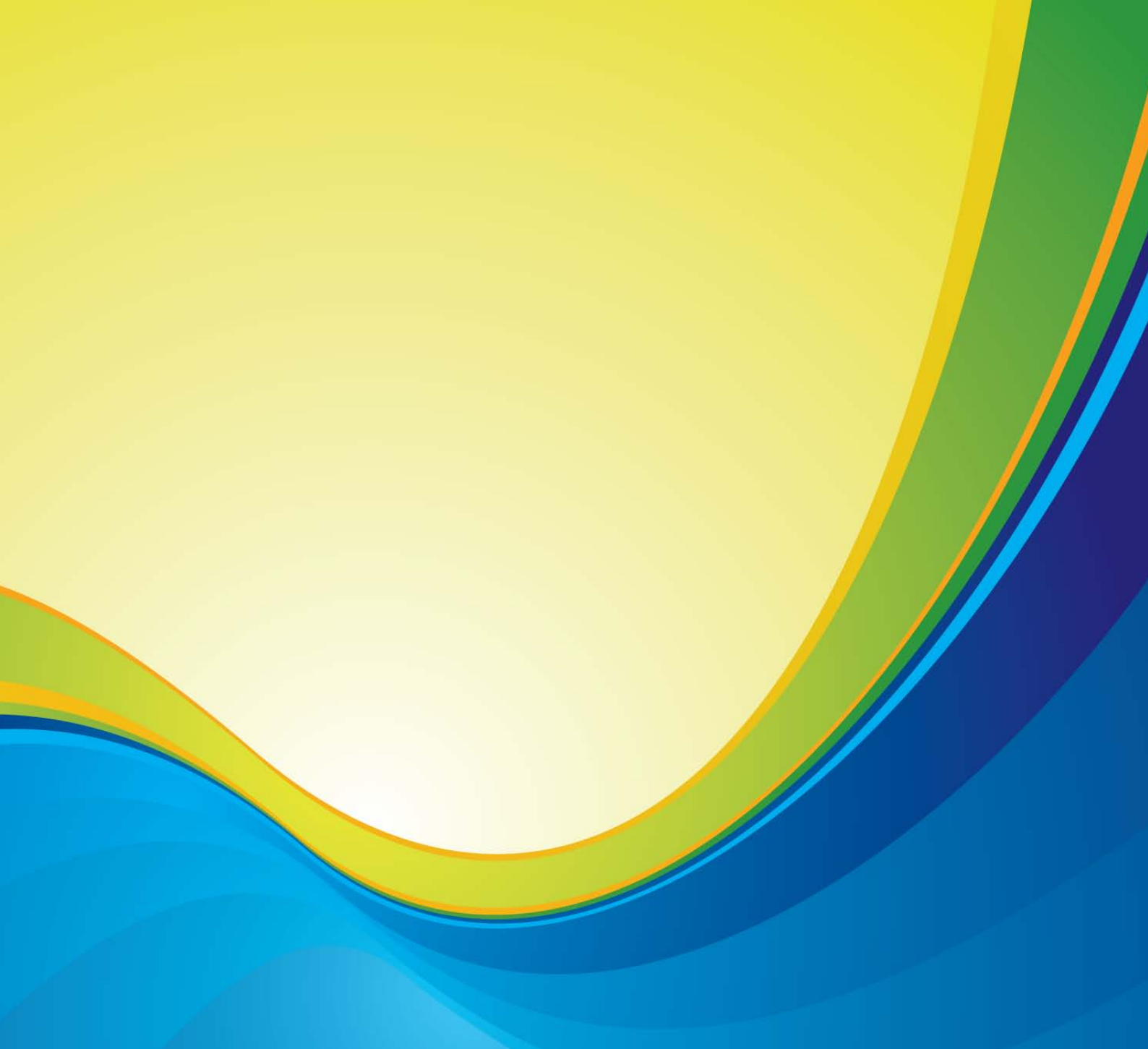




Alkoholilla valvotun ajo-oikeuden toimivuus ja vaikuttavuus

Anne Vehmas
Marita Löytty

Trafin julkaisuja
Trafis publikationer
Trafi Publications

5/2013



Alkoholilla valvotun ajo-oikeuden toimivuus ja vaikuttavuus

Anne Vehmas, Ramboll Finland Oy

Marita Löytty, Trafi (luvut 1, 2, 5 ja 6.3)

ALKUSANAT

Alkolukko on laite, joka tieliikennekäytössä mittaa ajoneuvon kuljettajan uloshengitysilman alkoholipitoisuuden ja tarvittaessa, pitoisuuden ylittäessä sallitun rajan, estää ajoneuvon käynnistämisen. Työssä selvitettiin alkolukolla valvotun ajo-oikeuden toimivuutta ja vaikuttavuutta. Suomessa valvottu ajo-oikeus vakinaistettiin 1 päivänä heinäkuuta 2008 kolmen vuoden kokeilusta saatujen myönteisten kokemusten perusteella.

Tutkimuksen ohjausryhmässä olivat edustettuina seuraavat tahot:

- Liikenteen turvallisuusvirasto (Trafi); Marita Löytty (pj.) ja Kimmo Pylväs
- Poliisihallitus; Hanna Piipponen ja Heikki Ihalainen
- Liikenne- ja viestintäministeriö; Kimmo Kiiski
- Ramboll Finland Oy; Anne Vehmas

Työ tehtiin Ramboll Finland Oy:ssa. Tutkimuksen toteutuksesta, päätelmistä, suosituksista ja raportoinnista vastasi projektipäällikkö Anne Vehmas. Aineistojen analyyseissa avustivat Seela Sinisalo, Tiina Virta ja Venla Pesonen.

Trafista Marita Löytty kirjoitti luvut 1 (Taustaa), 5 (Alkolukkokäytännöt rattijuopumukseen syyllistyneille muualla) ja 6.3 (Kuolemansyyt) sekä osia lukuun 2 (Alkolukolla valvottu ajo-oikeus).

Helsingissä, 25. helmikuuta 2013

Marita Löytty

Erityisasiantuntija
Liikenteen turvallisuusvirasto (Trafi)

FÖRORD

Alkolåset är en apparat som vid användning i vägtrafik mäter alkoholhalten i fordonsförarens utandningsluft och vid behov, om halten överskrider den tillåtna gränsen, förhindrar att fordonet startas. Vid arbetet utredde man hur alkolåsövervakad kör rätt fungerar och vilka effekter den har. I Finland permanentades den övervakade kör rätten den 1 juli 2008, grundat på positiva erfarenheter från tre års prov.

I styrgruppen för undersökningen deltog de följande aktörerna:

- Trafiksäkerhetsverket (Trafi); Marita Löytty (ordf.) och Kimmo Pylväs
- Polisstyrelsen; Hanna Piipponen och Heikki Ihalainen
- Kommunikationsministeriet; Kimmo Kiiski
- Ramboll Finland Oy; Anne Vehmas

Arbetet genomfördes vid Ramboll Finland Oy. För undersökningens genomförande, slutledningar, rekommendationer och rapportering svarade projektchef Anne Vehmas. Vid analyseringen av materialet bistod Seela Sinisalo, Tiina Virta och Venla Pesonen.

Från Trafi Marita Löytty skrev rapportens avsnitt 1 (Bakgrund), 5 (Alkolåsrutiner på annat håll för personer som gör sig skyldiga till rattfylleri) och 6.3 (Dödsorsaker) samt delar av avsnitt 2 (Alkolåsövervakad kör rätt).

Helsingfors den 25 februari 2013

Marita Löytty

Specialsakkunnig
Trafiksäkerhetsverket (Trafi)

FOREWORD

An alcohol interlock device is a piece of equipment that measures the alcohol content of a driver's exhalation, and prevents starting of the vehicle if the permitted limit is exceeded. This study examined the effectiveness and impact of alcohol interlock-controlled driving rights. In Finland, alcohol interlock-controlled driving rights were taken into permanent use on 1 July 2008, based on the positive experiences gained during a three-year trial.

The following parties were represented in the study's steering group:

- The Finnish Transport Safety Agency (Trafí); Marita Löytty (chair) and Kimmo Pylväs
- the Police Administration; Hanna Piipponen and Heikki Ihalainen
- the Ministry of Transport and Communications; Kimmo Kiiski
- Ramboll Finland Oy; Anne Vehmas

The practical work was carried out by Ramboll Finland Oy. Project Manager Anne Vehmas was responsible for the study's implementation, conclusions, recommendations and reporting. Seela Sinisalo, Tiina Virta and Venla Pesonen assisted in analysing the data.

Marita Löytty from Trafí wrote Chapters 1 (Background), 5 (Other countries' alcohol interlock practices related to persons guilty of driving while intoxicated) and 6.3 (Causes of death), as well as parts of Chapter 2 (Alcohol interlock-controlled driving rights).

Helsinki, 25 February 2013

Marita Löytty

Special Adviser
Finnish Transport Safety Agency (Trafí)

Sisällysluettelo

Tiivistelmä

Sammanfattning

Abstract

1	Taustaa.....	1
2	Alkolukolla valvottu ajo-oikeus.....	1
3	Tutkimustehtävät	5
4	Tutkimusmenetelmät.....	7
4.1	Kansalainvälisten alkolukkokäytäntöjen selvitys.....	7
4.2	Alkolukkoajokortillisten liikenneerikkomustietojen analyysi	8
4.3	Kysely alkolukkoajokortillisille.....	8
4.4	Alkolukoista purettujen käyttötietojen analyysi	11
4.5	Sähköpostikyselyt	11
4.6	Puhelinhaastattelut	11
5	Alkolukkokäytännöt rattijuopumukseen syyllistyneille muualla ...	12
5.1	Ruotsi.....	12
5.2	Norja.....	15
5.3	Tanska	16
5.4	Alankomaat.....	17
5.5	Ranska	18
5.6	Itävalta	18
5.7	Belgia.....	19
5.8	Saksa.....	21
5.9	Iso-Britannia	21
5.10	Slovenia	22
5.11	Yhdysvallat, Kanada ja Australia	22
6	Alkolukkoajokortin haltijat	23
6.1	Taustatiedot.....	23
6.2	Liikenneerikkomukset	24
6.3	Kuolemansyyt	27
6.4	Alkolukkoajo-oikeuden pituus	28
7	Alkolukon ja alkolukkoajokortin hankinta.....	30
7.1	Tieto alkolukkoajo-oikeudesta	30
7.2	Alkolukkoajo-oikeuden hakuperusteet	31
7.3	Alkolukon hankinta, asennus ja käyttöopastus.....	33
7.4	Alkolukkoajokortin hakeminen	34
7.5	Keskustelu päihteiden käytöstä terveydenhuollossa.....	36
8	Alkolukon käyttökokemukset.....	39
8.1	Alkolukon toimivuus.....	39
8.2	Puhaltaminen	40
8.3	Laitteen lämpenemisen odottelu	43
8.4	Toimintahäiriöt ja vikaantumiset	44
8.5	Käyttötietojen purku	45
8.6	Mukavinta ja ikävintä alkolukon käytössä.....	46
8.7	Läheisten ja ulkopuolisten suhtautuminen.....	48
8.8	Alkolukon vaikutus alkoholin käyttöön	50
8.9	Rattijuopumuksen estyminen	50
9	Näkemykset alkolukkoajo-oikeudesta	54
9.1	Koetusajan pituus.....	54
9.2	Valvotun ajo-oikeuden kustannukset ja toimivuus.....	55
9.3	Alkolukko koetusajan päätyttyä	56
9.4	Näkemyksiä alkolukosta ja käytön laajentamisesta	59

10 Tutkimuksen päätelmät ja suositukset	64
10.1 Alkolukkoajo-oikeuden vaikuttavuus.....	64
10.2 Alkolukkoajo-oikeusprosessin toimivuusongelmia.....	66
10.3 Alkolukkoajo-oikeusprosessin kehittäminen.....	69
10.4 Alkolukon toimivuusongelmia	71
10.5 Jatkotutkimustarpeita.....	72
10.6 Yhteenveto ja kehittämisehdotukset.....	73
Lähteet.....	75
Liitteet.....	77
1. Kyselylomake alkolukkoajokortillisille	
2. Kyselyn taustatietoja	
3. Kysymykset poliisilaitoksille ja käräjäoikeuksille	
4. Kysymykset alkolukkojen maahantuojille	
5. Kysymykset terveydenhuollon edustajalle	
6. Alkolukkoajokortin haltijoiden tulokuvia	
7. Alkolukkoajokortin hankinnan tulokuvia	
8. Alkolukon käytön ja näkemysten tulokuvia	

Erillisliite 9. Kyselyn vapaamuotoisia vastauksia

TIIVISTELMÄ

Tutkimuksessa selvitettiin alkolukolla valvotun ajo-oikeuden toimivuutta ja vaikuttavuutta. Tutkimusaineistoina käytettiin kaikille alkolukolla valvottuun ajo-oikeuteen osallistuneille kuljettajille lähetettyä kyselyä, sähköpostikyselyä poliisilaitoksille, käräjäoikeuksille ja maahantuojille sekä terveydenhuollon edustajan ja muutamien kuljettajien haastattelua. Lisäksi analysoitiin liikennetietojärjestelmän alkolukkoajokortillisten ajo-oikeus- ja liikenne-rikkomustiedot sekä kuolemansyyt ja yhden laitevalmistajan alkolukoista puretut käyttötiedot sekä laadittiin katsaus muiden Euroopan maiden alkolukkokäytännöistä rattijuopumukseen syyllistyneille kuljettajille.

Alkolukolla valvotussa ajo-oikeudessa oli ajalla 1.7.2008–12.6.2012 kaikkiaan 1687 kuljettajaa, joista 24 (1,4 %) oli kuollut. Alkolukkoajokortillisilla painottuivat alkoholiperäiset kuoleman syyt ja itsemurhat huomattavasti enemmän kuin väestössä yleensä. Keski-ikältään 51-vuotiaista kuljettajista 84 % oli miehiä. Nuorin kuljettaja oli 20 ja vanhin 82 vuotta.

Yli puolella alkolukkoajo-oikeutta edelsi useampi kuin yksi rattijuopumus. Kuljettajista 54 (3,3 %) jäi kiinni rattijuopumuksesta alkolukkoajo-oikeuden aikana. Alkolukkoajo-oikeuden päättymisen jälkeen rattijuopumuksesta jäi kiinni 41 (2,5 %) kuljettajaa. Kaikkiaan siis 95 (5,7 %) kuljettajaa jäi kiinni rattijuopumuksesta alkolukkoajo-oikeuden aikana ja/tai sen jälkeen. Alkolukkoa käyttäneillä uusijoiden osuus näyttäisi olevan selvästi pienempi kuin rattijuopumuksesta kiinni jääneillä yleensä (29–30 %).

Pääosa kuljettajista kertoi alkolukon vaikuttaneen heidän alkoholinkäyttöön ja auttaneen heitä välttämään uuden rattijuopumuksen. Käyttötietojen perusteella valvotun ajo-oikeuden alkolukot ovat estäneet 12 000 rattijuopumusta ja yli 40 000 kertaa alkoholia maistelleen ($\geq 0,2$ ‰) kuljettajan pääsyn ratttiin. Vajaa kolmannes alkolukkoajo-oikeuden kuljettajista kertoi jättäneensä tai aikovansa jättää lukon vapaaehtoiseen käyttöön koetusajan jälkeen.

Alkolukkoajo-oikeus kesti keskimäärin 506 päivää eli vajaat puolitoista vuotta. Vaikka aineistosta poistettiin keskeytyneet, kaikkiaan 15 % (229) alkolukkoajo-oikeuden pituus jäi alle lakisääteisen vuoden. Monet kuljettajat valittivat, että oli vaikea saada tietoa koetusajan pituudesta ennen alkolukon hankintapäätöstä ja monille se oli epäselvä vielä alkolukkoa käytettäessäkin, sillä he olivat saaneet eri viranomaislähteistä ristiriitaista tietoa. Liian lyhyiden koetusajojen selitykseksi käräjäoikeuden edustajat arvelivat lain tulkintavaikeuksia, tietämättömyyttä, huolimattomuutta tai inhimillisiä erehdyksiä.

Rattijuopumuksesta kiinni jääneet suhtautuivat alkolukkoon eri tavoin. Toisessa ääripäässä alkolukko nähtiin ongelmana, arjen kiusallisena riesana, rahanmenona ja häpeällisenä muistutuksena rattijuopumuksesta. Vastakkaisessa ääripäässä alkolukkoa pidettiin apurina, elämänhallinnan apuvälineenä ja turvallisena matkakaverina, joka varmistaa, ettei uutta vahinkoa enää tapahdu. Valtaosa vastaajista piti julkisella paikalla puhaltamista kiusallisena. Kymmenesosalla perheen ulkopuoliset eivät tienneet alkolukosta ja muutamilla eivät läheisetkään.

Valtaosalla kuljettajista ei ollut tiedonsaantiongelmia, mutta 10–15 % kertoi, ettei kukaan oikein osannut neuvoa, tieto on hajallaan eri paikoissa ja se on epäselvää ja liian yleistasoista. Yksityiskohtaisempaa tietoa olisi kaivattu mm. alkolukon myynti- ja asennuspaikoista, hinnoista, lääkärikäynnistä, koetusajan kestosta ja mahdollisuudesta saada alkolukkoajokortti jo ennen käräjäoikeuden päätöstä. Yleinen tietämys alkolukon käyttömahdollisuudesta on viime vuosina parantunut, mutta edelleenkin on tarvetta lisätä tiedotusta ja ohjeistusta alkolukkoajo-oikeudesta niin kuljettajille kuin viranomaisille.

Alkolukolla valvotun ajo-oikeuden toimivuudessa havaittiin monia epäkohtia, joiden poistaminen on tärkeää, jotta alkolukot ja niiden käytön myönteiset liikenneturvallisuusvaikutukset voisivat yleistyä. Seuraavassa on esitetty lyhyesti tutkimuksesta nousseet kehittämissuhteet.

- Lisää tiedotusta alkolukoista ja alkolukkoajo-oikeudesta (Alkolukkokampanja ja Internetiin alkolukkosivusto)
- Tulisi laatia selventävä ohjeistus alkolukkoajo-oikeudesta kärkeäoikeuksille, poliisilaitoksille ja terveydenhuollon ammattihenkilöstölle
 - o STM:n ohjeistus keskustelun sisällölle ja tavoitteille
 - o Viranomaiset voisivat suositella alkolukkoa rattijuopumuksesta kiinni jääneille ja alkolukon jättämistä vapaaehtoisuuteen koetusajan jälkeen.
 - o Poliisin, kärkeäoikeuden ja terveydenhuollon paikalliset yhteistyöpalaverit
- Tulisi luoda viranomaisen määrittelemä ja ylläpitämä käyttötietorekisteri, johon kaikkien alkolukulaitteiden valmistajat tai edustajat toimittavat puretut lokitiedot samanlaisessa, yhdenmukaisessa muodossa.
 - o Alkolukon käyttötietojen hyödyntäminen mm. ajo-oikeutta palautettaessa, päihderiippuvuuden hoidossa sekä tilastointi- ja tutkimustarkoituksissa.
- Viranomaisen tulisi määrittää ja hyväksyä myös kaikki alkolukon käyttöön liittyvät prosessit, joita laitteiden valmistajalta tai sen edustajalta edellytetään.
- Muutosehdotukset alkolukolla valvottuun ajo-oikeusprosessiin
 - o Rattijuopumuksesta määrittäviä ajokieltoja pidennetään siten, että ajokiellon pituus vastaa valvotun ajo-oikeuden koetusajan pituutta.
 - o Normaalin ajokortin saa takaisin vasta sitten, kun alkolukon käyttötiedoissa ei ole hylättyjä puhalluksia viimeisen puolen vuoden aikana. Jos on yrittänyt lähteä ajamaan nauttineena, poliisi voi joko jatkaa alkolukkoajokortin voimassaoloa toistaiseksi, kunnes kaikki edeltävän puolen vuoden puhallukset ovat hyväksytyt, tai ohjata henkilön päihdeseurantaan ja terveystieteiden alkolukon käyttöön.
 - o Terveydenhuollon ammattilainen arvioi kunkin yksilöllisen keskustelukertojen tarpeen, joka voisi olla 1-3 kertaa.
 - o Harkitaan, olisiko kaikilla rattijuopumuksesta kiinni jääneillä hyvä olla ensin lyhyt ajokielto-osuus ennen alkolukkoajo-oikeuden saamista.
- Laitevalmistajien ja maahantuojaan tulisi parantaa alkolukon käyttöopastusta sekä jatkaa alkolukkojen teknistä kehittämistä mm. puhaltamis- ja lämpenemisongelmien helpottamiseksi.
 - o Autohuoltamoja tulisi opastaa erilaisten alkolukkojen käsittelystä auton huollon yhteydessä.
 - o Tulisi saada lisää alkolukkojen käyttötietojen purkupaikkoja tai kehittää mahdollisuus käyttötietojen purkuun luotettavasti etälukuna.
- Jatkotutkimusaiheina erityyppiset alkolukkoajokortillisten ryhmät (esim. ensikertalaiset ja rattijuopumuksen uusijat) sekä rattijuopumukset alkolukkoajo-oikeuden aikana.

SAMMANFATTNING

Hur alkoholövervakad körkort fungerar och vilka effekter den har

I undersökningen utredde man hur alkoholövervakad körkort fungerar och vilka effekter den har. Som undersökningsmaterial användes en enkät som hade skickats till alla förare som hade deltagit i försöket med alkoholövervakad körkort, frågor via e-post till polisinsatningar, tingsrätter och importörer samt intervjuer av en hälsovårdsrepresentant och några förare. Dessutom analyserade man trafikinformationssystemets information om körkort för och trafikförseelser av förare med alkoholkörkort, samt dödsorsaker och driftdata som tömts ur en apparattillverkarens alkohol, och sedan utarbetades en översikt över alkoholordningsrutiner för förare som gör sig skyldiga till rattfylleri i andra europeiska länder.

Under tiden 1.7.2008–12.6.2012 hade totalt 1 687 förare alkoholövervakad körkort, och av dessa hade 24 (1,4 %) avlidit. Hos innehavare av alkoholkörkort accentuerades alkoholrelaterade dödsorsaker och självmord i betydligt högre grad än bland befolkningen i allmänhet. Av förarna med genomsnittsåldern 51 år var 84 % män. Den yngsta föraren var 20 år och den äldsta 82 år.

Hos hälften av dem föregicks den alkoholövervakade körkorten av mer än ett rattfylleri. Av förarna greps 54 (3,3 %) för rattfylleri under tiden med alkoholövervakad körkort. Efter att den alkoholövervakade körkorten hade avslutats greps 41 (2,5 %) förare för rattfylleri. Totalt greps alltså 95 (5,7 %) förare för rattfylleri under och/eller efter tiden med alkoholövervakad körkort. Av dem som använde alkohol verkar andelen återfall vara klart mindre än bland rattfylleridömda i allmänhet (29–30 %).

Huvuddelen av förarna berättade att alkoholet hade påverkat deras alkoholanvändning och hjälpt dem att undvika att upprepa rattfylleriet. Grundat på driftdata ur alkohol som användes till alkoholövervakade körkort har alkoholen förhindrat 12 000 fall av rattfylleri, och över 40 000 gånger en påverkad förare ($\geq 0,2$ ‰) från att köra bil. Knappt var tredje förare med alkoholövervakad körkort berättade att de ämnar låta lolet vara kvar för frivillig användning efter provotiden.

Den alkoholövervakade körkorten varade i genomsnitt 506 dagar, dvs. knappt halvvannat år. Trots att avbrutna alkoholövervakade körkort avlägsnades ur materialet, blev längden för 15 % (229) av de alkoholövervakade körkorten kortare än den lagstadgade tiden ett år. Många förare beklagade att det var svårt att få information om provotidens längd innan beslutet om anskaffning av alkoholet fattades och för många var det fortfarande oklart när alkoholet hade börjat användas, eftersom de hade fått motstridig information från olika myndighetskällor. Som förklaring till för korta provotider gissade tingsrättsföreträdare på svårigheter att tolka lagen, okunskap, vårdslöshet eller mänskliga misstag.

De som greps för rattfylleri hade olika attityd till alkoholet. Den ena ytterligheten såg alkoholet som ett problem, som ett vardagligt bekymmer, en utgift och en skamlig påminnelse om rattfylleriet. I den motsatta ytterligheten sågs alkoholet som en assistent, ett hjälpmedel för livshantering och en trygg färdkamrat, som säkerställer att en ny olycka inte inträffar. Majoriteten av de svarande ansåg det vara pinsamt att blåsa på allmän plats. Hos en tiondel kände inte personer utanför familjen till alkoholet och hos några inte ens deras närmaste anhöriga.

Majoriteten av förarna hade inga problem att skaffa sig information, men 10–15 % berättade att ingen kunde riktigt ge råd, att informationen finns spridd på olika platser, och att den är otydlig och för allmänt hållen. Man skulle ha velat ha mer detaljerad information, bl.a. om försäljnings- och installationsställen för alkohol, priser, läkarbesök, provotidens varaktighet

och möjligheten att få ett alkoholskörkort redan före tingsrättens beslut. Den allmänna kunskapen om möjligheten att använda alkohol har förbättrats under de senaste åren, men fortfarande finns det behov av att öka informationen om och anvisningarna för den alkoholövervakade körrätten, både till förare och myndigheter.

Man upptäckte många brister i funktionen hos den alkoholövervakade körrätten och det är viktigt att dessa åtgärdas, för att alkoholen och deras positiva trafiksäkerhetseffekter ska bli allmännare. I det följande presenteras kortfattat utvecklingsförslagen som har framkommit ur undersökningen.

- Mer information om alkoholen och den alkoholövervakade körrätten (en alkoholskampanj och webbsidor om alkohol på Internet)
- Det borde utarbetas anvisningar om den alkoholövervakade körrätten till tingsrätterna, polisinsrättningarna och yrkesutbildade personer inom hälsovården
 - o STM:s instruktioner för diskussionsinnehåll och målsättningar
 - o Myndigheterna skulle kunna rekommendera alkohol till personer som grips för rattfylleri och att alkoholen lämnas kvar för frivillig användning efter provotidens slut.
 - o Lokala samarbetsmöten för polis, tingsrätt och hälsovård
- Det borde skapas ett av myndigheten definierat och upprätthållet driftdataregister, dit alla tillverkare av alkoholsapparater eller representanter för dessa levererar loggdata i likartad, kompatibel form.
 - o Utnyttjande av driftdata från alkohol, bl.a. vid återkallande av körrätt, vård av rusmedelsberoende samt för statistik- och forskningsändamål.
- Myndigheten borde också definiera och godkänna alla processer med anknytning till användning av alkohol, som förutsätts av apparattillverkarna eller deras representanter.
- Ändringsförslag till processen för alkoholövervakad körrätt
 - o Körförbud som beslutas på grund av rattfylleri förlängs så att körförbudets längd motsvarar provotidens längd vid alkoholövervakad körrätt.
 - o Det normala körkortet återfås först när det i alkoholen driftdata inte finns några underkända blåsförsök under det senaste halvåret. Om föraren har försökt inleda körning efter alkoholförtäring, kan polisen antingen förlänga alkoholskörkortets giltighetstid tills vidare, tills alla blåsförsök under det föregående halvåret har varit godkända, eller hänvisa personen till rusmedelsövervakning och hälsogrundad alkoholanvändning.
 - o En yrkesutbildad person inom hälsovården bedömer varje individs behov av samtalstillfällen, som skulle kunna vara 1–3 gånger.
 - o Man överväger om alla som grips för rattfylleri först borde ha en kort körförbudsandel innan de beviljas alkoholövervakad körrätt.
- Apparattillverkarna och importörerna borde förbättra anvisningarna för alkoholen användning och fortsätta den tekniska utvecklingen av alkoholen, bl.a. för att eliminera problem med blåsning och uppvärmning.
 - o Bilverkstäderna borde få vägledning i hanteringen av olika alkohol i samband med service av bilen.
 - o Det borde finnas fler platser för tömning av alkoholen på driftdata eller man borde utveckla en möjlighet till tillförlitlig tömning i form av fjärravläsning.
- Teman för fortsatta undersökningar skulle vara olika typer av grupper som får alkoholskörkort (t.ex. förstagångsrattfyllerister och de som återfaller) samt rattfyllerier under tiden med alkoholövervakad körrätt.

ABSTRACT

Effectiveness and impact of alcohol interlock-controlled driving rights

The study investigated the effectiveness and impact of alcohol interlock-controlled driving rights. The materials for the study consisted of a survey sent to all drivers who chose alcohol interlock-controlled driving rights, email surveys sent to police departments, district courts and alcohol interlock importers, as well as interviews of health care representatives and drivers. In addition, the driving rights, traffic violation data and causes of death of persons with alcohol interlock-controlled driving rights registered in the Traffic Information System, as well as the log data decoded from the alcohol interlocks of a single manufacturer were analysed in the study, and a review of other European countries' alcohol interlock practices regarding drivers guilty of driving while intoxicated was drawn up.

During the period 1 July 2008 – 12 June 2012, a total of 1,687 drivers held alcohol interlock-controlled driving rights, and 24 (1.4%) of these drivers died. Alcohol-related causes of death and suicides were much more prevalent among persons with alcohol interlock driving licences than in the general population. The average age of the drivers was 51, and 84% of the drivers were male. The youngest driver was 20 years old; the oldest, 82.

More than half of the drivers had been convicted of driving while intoxicated several times before receiving an alcohol interlock-controlled right to drive. Of all drivers, 54 (3.3%) were caught driving while intoxicated during their period of alcohol interlock-controlled driving rights. After the end of alcohol interlock-controlled driving rights, 41 (2.5%) drivers were caught driving while intoxicated. Thus, a total of 95 (5.7%) drivers were caught driving while intoxicated during and/or after their period of alcohol interlock-controlled driving rights. The recidivism percentage of alcohol interlock users seems to be significantly smaller than that of all persons convicted of driving while intoxicated (29–30%).

Most drivers said that alcohol interlock use had affected their alcohol use and helped them avoid driving while intoxicated. Based on the log data, alcohol interlocks used in controlled driving rights have prevented 12 000 instances of driving while intoxicated, and over 40 000 times a driver who had “had a few” ($\geq 0,2 \text{ ‰}$) to start a vehicle for driving. Roughly a third of all drivers said they had kept or would keep the alcohol interlock in voluntary use after the end of the probationary period.

The average length of alcohol interlock-controlled driving rights was 506 days, i.e. slightly less than 18 months. Even though cases of interrupted driving rights were deleted from the material, 15% (229) of all alcohol interlock-controlled driving rights lasted less than the statutory 12 months. Many drivers complained of difficulties in obtaining information on the length of the probationary period before making the decision whether to acquire an alcohol interlock, and the duration of the period remained unclear for many even during use, since drivers had received contradictory information from different authorities. According to the district courts, likely explanations for the overly-short probationary periods included difficulties in interpreting the law, ignorance, negligence and human error.

Persons convicted of driving while intoxicated perceived the alcohol interlock in varying ways. At one end of the spectrum, the alcohol interlock was viewed as a problem, a nuisance in everyday life and a shameful reminder of driving while intoxicated. At the other extreme, the alcohol interlock was considered a helper, an aid in life management and safe travel companion, which prevented further mishaps. Most drivers felt exhaling into the interlock in public to be awkward. A tenth of all drivers concealed the existence of the alcohol interlock from everyone but their own family, and a few drivers even concealed it from their families.

Most drivers did not experience trouble with obtaining information, but according to 10–15% of those interviewed, no one was able to give advice on matters related to the alcohol interlock, and the information was scattered, unclear and too general. Drivers expressed a wish for more detailed information on the locations of vendors and installers of alcohol interlocks, the required appointment with a physician, duration of the probationary period, and the possibility to obtain an alcohol interlock driving licence even before the district court had made its decision. The general level of knowledge on the possibility of using an alcohol interlock has improved in recent years, but still more communication and instruction on alcohol interlock-controlled driving rights is required, for both drivers and authorities.

Many shortcomings were identified in the effectiveness of alcohol interlock-controlled driving rights. It is crucial to eliminate these shortcomings to make alcohol interlock use more common, with the positive effects on the safety of traffic this entails. The development recommendations formulated in the study are summarised below.

- More communication on alcohol interlocks and alcohol interlock-controlled driving rights (An alcohol interlock campaign and website)
- There should be drawn up clarifying instructions on alcohol interlock-controlled driving rights for district courts, police departments and health care professionals
 - Guidance from the Ministry of Social Affairs and Health regarding the content and objectives of discussion
 - Authorities could recommend the alcohol interlock to persons caught driving while intoxicated, as well as retaining the alcohol interlock in voluntary use after the probationary period.
 - Local cooperation meetings between the police, district courts and health care services
- A log data register defined and maintained by the authorities should be created to store the decoded log data of all alcohol interlock manufacturers or their representatives in a uniform format.
 - Making use of alcohol interlock log data when, e.g. restoring driving rights and treating substance abuse, as well as for purposes of research and the compiling of statistics.
- Authorities should define and approve all processes related to alcohol interlock use required from the devices' manufacturers or their representatives.
- Proposed changes to the alcohol interlock-controlled driving rights process
 - Driving bans ordered for driving while intoxicated should be lengthened to equal the length of the probationary period of controlled driving rights.
 - A normal driving licence should be restored to the driver only once the alcohol interlock's log data is found to contain no rejected exhalations in the past six months. If a driver has attempted to set off under the influence of alcohol, the police could either extend the validity of the alcohol interlock driving licence until such time that all exhalations in the past six months have been accepted, or direct the person to substance-use monitoring and health-based alcohol interlock use.
 - A health care professional should evaluate each individual's need for discussion sessions, e.g. from one to three sessions.
 - A short driving ban before receiving alcohol interlock-controlled driving rights should be considered for all persons caught driving while intoxicated.
- Device manufacturers and importers should improve the user instructions of alcohol interlocks and continue technical development to alleviate problems related to, e.g. exhalations and warming up.

- o Garages should be instructed on the handling of alcohol interlocks during servicing of the car.
 - o The number of alcohol interlock log data-decoding stations should be increased, or a reliable method of remote decoding developed.
- Subjects for further study include the various categories of persons with alcohol interlock driving licences (e.g. first-time-offenders, and recidivists) and instances of driving while intoxicated during a period of holding alcohol interlock-controlled driving rights.

1 Taustaa

Tieliikenteen rattijuopumusonnettomuuksissa menehtyi vuosina 2007–2011 keskimäärin 79 ja loukkaantui 900 henkilöä vuosittain. Kaikista tieliikenneonnettomuuksissa menehtyneistä tämä on neljäsosa ja loukkaantuneista kymmenesosa. (Liikenneturva 2012)

Kuljettajien alkoholin ja muiden päihteiden käytön vähentäminen on keskeinen osa työtä, jota tehdään pitkäjänteisesti tieliikenteen turvallisuuden parantamiseksi. Rattijuopumuksen vähentämistä voidaan lähestyä monipuolisella keinovalikoimalla: kuljettajien ja muiden tienkäyttäjien valistus, opetus ja asennekasvatus, kampanjointi, liikenteen valvonnan tehostaminen ja kohdistaminen, yleinen alkoholipolitiikka, rattijuopumuksen promilleraja, kuljettajien päihdehoito-, kuntoutus- ja arviointiohjelmat, ajokiellot, konfiskaatio (auton menettäminen).

Teknisistä laitteista alkoholin vaikutuksen alaisena ajamisen estävä alkolukko on tehokas keino rattijuopumuksien ehkäisyssä. Esimerkiksi yhdysvaltalaisissa arviointitutkimuksissa on todettu alkolukkojen käytön vähentäneen rattijuopumuksien uusimisia keskimäärin 64 prosentilla (Sprattler 2009). Yhdysvalloissa ja Kanadassa alkolukot tulivat markkinoille jo 1980-luvulla osana rattijuopumukseen syyllistyneiden kuntoutusohjelmaa.

Suomessa alkolukon käyttö aloitettiin heinäkuussa 2005, jolloin käynnistettiin rattijuopumukseen syyllistyneille kuljettajille tarkoitettu kokeilu alkolukolla valvotusta ajo-oikeudesta. Kokeilua varten kartoitettiin erityisesti länsinaapurin kokemuksia; Ruotsissa ensimmäiset alkolukkojen käyttökokeilut aloitettiin jo 1990-luvulla.

Lähes samoihin aikoihin alkolukkojen käyttö aloitettiin vapaaehtoisesti myös ammatiliikenteessä; kokemuksista julkaistiin raportti Alkolukon vapaaehtoinen käyttökokeilu (Donner, Vehmas ja Herkkola 2008). Elokuusta 2011 lähtien alkolukkojen käyttöä on edellytetty tilausajoina suoritettavissa koulu- ja päivähoitokuljetuksissa (laki 1110/2010 ja asetus 405/2011).

2 Alkolukolla valvottu ajo-oikeus

Suomessa kokeiltiin alkolukolla valvottua ajo-oikeutta 1.7.2005–30.6.2008. Kokeiluun osallistui noin 300 kuljettajaa. Kokeilun tarkoituksena oli selvittää alkolukko-laitteiden ja -prosessien toimivuutta sekä hyväksyttävyyttä. Kokeilusta julkaistiin prosessin seurantaraportti (Beilinson, Britschgi, Higgins ja Lähesmaa 2007) sekä raportti kokeilun suorittaneiden kuljettajien mielipiteistä (Beilinson ja Poutanen 2007).

Kokeilusta saatujen myönteisten kokemusten perusteella alkolukolla valvottu ajo-oikeus vakinaistettiin 1.7.2008 muutamien pienin muutoksin (laki 439/2008 ja asetus 474/2008). Se on vaihtoehto rattijuopumuksesta seuraavalle ajokiellolle; kuljettaja voi hakea ajo-oikeutta, joka on sidottu tiettyyn ajoneuvoon, johon on asennettu ajoneuvon käynnistämisen alkoholin vaikutuksen alaisena estävä alkolukko.

Alkolukolla valvotun ajo-oikeuden voi siitä annetun lain (439/2008) nojalla saada vakinaisesti Suomessa asuva henkilö, joka on syyllistynyt alkoholin käyttöön perustuvaan rattijuopumukseen ja jota ei ole muusta syystä määrätty ajokielloon. Henkilöllä on oltava oikeus kuljettaa henkilö-, paketti-, kuorma- tai linja-autoa taikka trakto-

ria. Alkolukko voidaan asentaa yhteen tai useampaan ajoneuvoon, jotka ovat valvottavan käytössä.

Alkolukolla valvottua ajo-oikeutta käyttävä kuljettaja jättää valvotun ajo-oikeuden alkaessa varsinaisen ajokorttinsa poliisin haltuun ja saa tilalle niin sanotun alkolukkoajokortin. Alkolukon käyttöä koskeva vaatimus ilmenee alkolukkoajokorttiin merkittävistä kansallisesta erityisehdosta 111. Ajokorttirekisteriin merkitään myös sen alkolukolla varustetun ajoneuvon rekisteritunnus, johon kuljettajan ajo-oikeus rajoittuu.

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

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

Alkolukolla valvotussa ajo-oikeudessa käytettäväksi on hyväksytty kolme eri laitemallia: saksalainen Dräger Interlock XT, kanadalainen ACS Guardian WR2 ja yhdysvaltalainen SmartStart SSI 20/20. Liikenteen turvallisuusvirasto on hyväksynyt ko. alkolukot lakien 439/2008 ja 1109/2010 perusteella. Dräger Interlock XT:stä löytyy lisätietoa maahantuojaan internet-sivuilta http://www.draeger.com/media/10/07/98/10079867/Interlock_XT_pi_fi_L2.pdf, Guardian WR2:stä sitä edustavan Suomen Alkolukko Oyn sivuilta <http://www.suomenalkolukko.fi/fi/valvottu-ajo-oikeus> sekä SmartStartista maahantuojan sivuilta <http://www.malux.fi/fi/default2.asp?lang=fi>.

Alkolukot on säädettävä siten, että ne estävät ajoneuvon käynnistämisen, jos kuljettajan uloshengitysilmassa on alkoholia vähintään 0,10 milligrammaa litrassa. Se vastaa noin 0,2 promillen alkoholipitoisuutta verestä mitattuna. Alkolukon on liiallisen alkoholipitoisuuden vuoksi hylätyn puhalluksen jälkeen lukkiuduttava ensin viideksi minuutiksi ja toisesta puhalluksesta lähtien 15 minuutiksi kerrallaan, kunnes hyväksytty puhallus annetaan. Hyväksytyn puhalluksen jälkeen kuljettajalla on viisi minuuttia aikaa käynnistää auto. Moottorin sammuttamisen jälkeen auto voidaan viiden minuutin kuluessa käynnistää uudelleen ilman, että alkolukko vaatii uutta hengitysilmanäytettä.

Alkolukon on vaadittava kuljettajaa puhaltamaan siihen myös satunnaisesti koko ajon aikana. Kuljettajalla on kuusi minuuttia aikaa puhallusnäytteen antamiseen. Ensimmäistä puhallusta alkolukon on vaadittava 5–10 minuutin kuluttua auton käynnistämisestä, ja tämän jälkeen 30–45 minuutin välein. Jos puhallusta ei anneta säädetyssä ajassa tai jos kuljettajan uloshengitysilma mitattu alkoholipitoisuus ylittää sallitun alkoholipitoisuuden, käynnissä oleva moottori ei sammu, mutta alkolukossa oleva hälytysjärjestelmä kytkee auton äänimerkin, tarkoituksena ehkäistä ajon jatkamista.

Alkolukko estää auton käynnistämisen, jos alkolukon huoltoa ei suoriteta seitsemän päivän kuluessa huoltovälin päättymisestä lukien, viiden päivän kuluessa hälytysjärjestelmän käynnistymisestä lukien, viiden päivän kuluessa siitä kun autoa on joko liikutettu tai se on käynnistetty ilman hyväksytyn puhalluksen antamista tai viiden päivän kuluessa siitä kun keskusyksikön virtalähde on katkaistu yli 15 minuutin ajaksi.

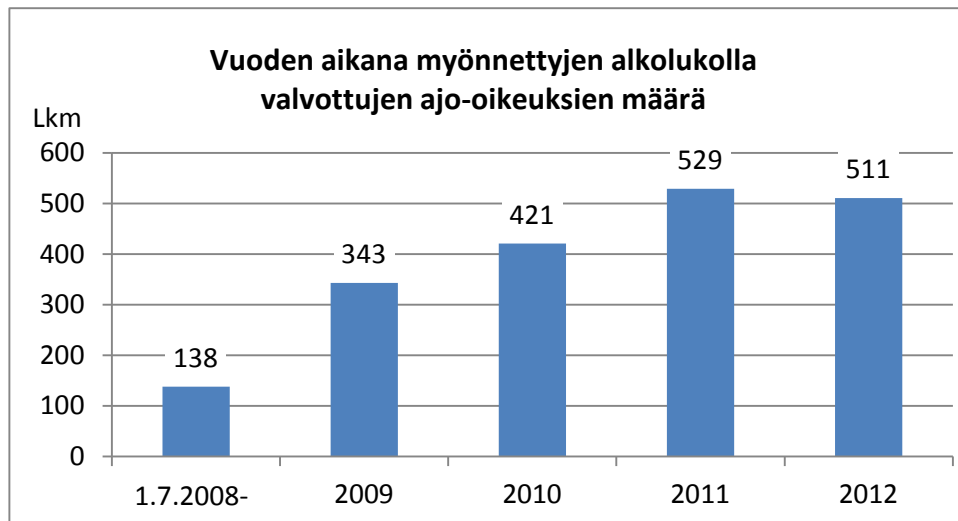
Alkolukon käyttötiedot ja mahdolliset alkolukon käytön ehtoja koskevat rikkeet rekisteröityvät automaattisesti alkolukon keskusyksikön muistiin. Valvottavan kuljettajan on 60 päivän välein vietävä ajoneuvo käyttötietojen purkamista varten laitevalmistajan valtuuttamalle ja Liikenteen turvallisuusvirastolle ilmoitetulle laitevalmistajan edustajalle. Käytännössä edustajat ovat samoja tahoja, jotka asentavat alkolukkoja. Hyväksytyt asennuspaikat on listattu laitemerkeittäin Liikenteen turvallisuusviraston internet-sivuilla. Alkolukon maahantuojaan edustaja toimittaa asiakkaan asuinpaikan poliisilaitokselle käyttötiedot, jotka voivat vaikuttaa valvotun ajo-oikeuden peruuttamiseen.

Valvottu ajo-oikeus peruutetaan, jos valvottava ilman hyväksyttävää syytä rikkoo valvottuun ajo-oikeuteen sisältyvää rajoitusta tai laiminlyö valvottuun ajo-oikeuteen kuuluvan velvollisuuden taikka saattaa tai yrittää saattaa alkolukon toimintakyvyttömäksi. Valvottava ei saa ajaa muuta ajoneuvoa kuin sellaista, johon on asennettu alkolukko ja joka on merkitty ajokorttirekisteriin, ja hänen tulee käyttää ajoneuvo määrättyin välein valtuutetulla laitevalmistajan edustajalla alkolukon käyttötietojen purkamista sekä myös alkolukon kalibrointia varten.

Alkolukolla valvottu ajo-oikeus on peruutettava myös, jos kuljettaja syyllistyy alkolukko-ohjelman aikana törkeään liikenneturvallisuuden vaarantamiseen, rattijuopumukseen tai törkeään rattijuopumukseen. Lisäksi valvottu ajo-oikeus on peruutettava, jos valvottava pyytää ajo-oikeuden peruuttamista.

Alkolukolla valvotusta ajo-oikeudesta on julkaistu myös esite, jonka poliisi jakaa kaikille rattijuopumukseen syyllistyneille kuljettajille. Esite löytyy myös poliisin internet-sivuilta kohdasta Luvat > Ajokortit > Alkolukkoajokortti.

Valvottuun ajo-oikeuteen osallistuneiden määrä on kasvanut vuoden 2008 heinäkuusta alkaen (kuva 1). Yhteensä alkolukolla valvotussa ajo-oikeudessa on 1.7.2008–12.6.2012 ollut mukana 1687 kuljettajaa. Heidän osuutensa kaikista rattijuopumuksesta kiinni jääneistä kuljettajista on kuitenkin edelleen varsin alhainen. Vuonna 2011 poliisin tietoon tuli yli 21 000 rattijuopumustapausta (ml. rattijuopumuksen uusijat) ja vuonna 2012 hieman yli 19 000. Yli puolet (54 %) näistä oli törkeitä rattijuopumuksia. (Suomen virallinen tilasto 2013)



Kuva 1. Vuoden aikana myönnettyjen alkolukolla valvottujen ajo-oikeuksien määrä

Liikenne- ja viestintäministeriön alkolukkotyöryhmän mietinnössä (2012) ehdotetaan mm. poistettavaksi mahdollisuus ehdolliseen ajokieltoon ilman alkolukolla suoritettavaa ajo-oikeuden valvontaa. Alkolukolla valvotun ajo-oikeuden asemaa ajokiellon vaihtoehtona ehdotetaan vahvistettavaksi siten, että tuomioistuimen olisi määrättävä valvottu ajo-oikeus, jos edellytykset sen määräämiselle täyttyvät ja rattijuopumukseen syyllistynyt on antanut siihen suostumuksensa. Toistuvasti törkeään rattijuopumukseen syyllistyneen kuljettajan ajo-oikeuden valvonnalle ehdotetaan myös kahden vuoden vähimmäiskesto.

Ajoterveysvaatimusten ei katsota täyttyvän sellaisella henkilöllä, joka on alkoholi-riippuvainen tai joka ei kykene pidättäytymään ajamisesta alkoholin vaikutuksen alaisena. Vaatimus perustuu ajokorttidirektiiviin. Uuden ajokorttilain (2011) mukaan lääkäri voi kuitenkin katsoa ajoterveysvaatimusten täyttyvän, jos henkilön kuljettamassa ajoneuvossa on päihtyneenä ajamisen estävä alkolukko. Tämä pohjautuu kesäkuun alussa 2011 voimaan tulleisiin ajokorttilain säännöksiin (17 §:n 1 momentin kohta 3 ja 18 §:n 1 momentin kohta 4). Niiden mukaan henkilö, jolla on ajokykyyn vaikuttava sairaus, voisi täyttää ajoterveysvaatimukset päihtyneenä ajamisen estävällä alkolukolla varustettua ajoneuvoa käyttäen. Alkolukosta säädettiin 19.1.2013 alkaen ajokorttilain pykälissä 12 ja 16. Tämä niin sanottu terveysperusteinen alkolukko merkitään ajokorttiin kansallisella erityisehdolla 113.

3 Tutkimustehtävät

Tutkimuksen tavoitteena oli kerätä tietoa alkolukolla valvotun ajo-oikeuden toimituksesta ja vaikuttavuudesta. Tutkimustuloksia voidaan hyödyntää pyrittäessä lisäämään alkolukolla valvotun ajo-oikeuden käyttöä, ajo-oikeuden säädöksiä täsmennettäessä sekä erityisesti rattijuopumuksen ehkäisyssä.

Tutkimuksen tarkoituksena oli saada vastauksia mm. seuraaviin kysymyksiin:

Alkolukon ja alkolukkoajokortin hankinta

- Miten valvottuun ajo-oikeuteen osallistuneet kuljettajat kokivat alkolukkoajokortin hankkimiseen kuluvan ajan, kun se oli mahdollista saada nopeasti suoraan poliisilta ennen rattijuopumusasian tuomioistuinkäsittelyä? [Tämä prosessi muutettiin kokeilusta saatujen kokemusten ja palautteen perusteella.]
- Kokivatko valvottuun ajo-oikeuteen osallistuneet kuljettajat saaneensa riittävästi ja riittävän helposti tietoa alkolukon hankkimisesta, asennuttamisesta, ajoneuvon muutostarkastamisesta ja alkolukkoajokortin hakemisesta? Oliko heillä ongelmia prosessin eri vaiheissa? Jos oli, minkälaisia ongelmia?
- Miten valvottuun ajo-oikeuteen osallistuneet kuljettajat kokivat ennen alkolukkoajokortin saamista käynnin lääkärin tai muun terveydenhuollon ammattihenkilön luona keskustelemassa päihteiden käytöstä, niiden vaikutuksesta terveyteen sekä päihteiden käyttöön liittyvistä hoitomahdollisuuksista? [Valvotun ajo-oikeuden aikaisista lääkärikäynneistä/ päihderiippuvuuden arviointiohjelmasta luovuttiin kokeilusta saatujen kokemusten ja palautteen perusteella.]

Alkolukon käyttökokemukset

- Saivatko alkolukolla valvottuun ajo-oikeuteen osallistuneet kuljettajat alkolukon asennuksen yhteydessä riittävästi tietoa laitteen toiminnasta, kalibroinnista ja sen asianmukaisesta käytöstä?
- Miten alkolukolla valvottuun ajo-oikeuteen osallistuneet kuljettajat kokivat alkolukon käyttötietojen purun 60 vuorokauden välein? Oltiin heihin purettujen käyttötietojen takia koskaan yhteydessä asuinpaikan poliisilaitokselta?
- Miten alkolukolla valvottuun ajo-oikeuteen osallistuneet kuljettajat kokivat alkolukon käytön yleensä? Esim. julkisella paikalla puhaltamisen kiusallisuus, ajon aikaiset uudelleenpuhallukset, alkolukon toiminta pakkasella.
- Minkälaisia ajatuksia kuljettajilla on alkolukon väärinkäyttömahdollisuuksista?
- Minkälaisia näkemyksiä kuljettajilla on alkolukon käytön laajentamisesta?

Alkolukolla valvotun ajo-oikeuden pituus

- Miten alkolukolla valvottuun ajo-oikeuteen osallistuneet kuljettajat kokivat koetusajan pituuden? Oliko se sopiva, liian pitkä vai liian lyhyt?
- Viranomaisten näkemykset alkolukolla valvotun ajo-oikeuden pituudesta?
- Kuinka pitkän ajokiellon (rattijuopumuksesta seuraavan) alkolukolla valvottuun ajo-oikeuteen osallistuneet kuljettajat kokevat motivoivan valitsemaan valvotun ajo-oikeuden?

Alkolukolla valvotun ajo-oikeusprosessin toimivuus

- Ovatko valvottuun ajo-oikeuteen osallistuneet kuljettajat jossain vaiheessa kesken valvotun ajo-oikeuden harkinneet luopuvansa siitä? Jos ovat, mistä syystä?
- Alkolukolla valvotun ajo-oikeuden keskeyttäneiden määrät?
- Kuinka moni valvottuun ajo-oikeuteen osallistunut kuljettaja on jättänyt vapaaehtoisesti alkolukon ajoneuvoonsa valvotun ajo-oikeuden koetusajan päättymisen jälkeen? Jos on jättänyt, miksi on? Jos ei ole jättänyt, miksi ei?
- Ovatko valvottuun ajo-oikeuteen osallistuneet kuljettajat uusineet ratti-juopumuksen jossain vaiheessa valvotun ajo-oikeuden jälkeen?
- Kuinka usein alkolukko on estänyt ajoneuvon käynnistämisen alkolukolla valvotun ajo-oikeuden aikana, ja mihin viikonpäiviin ja kellonaikoihin käynnistystenestot ovat pääosin ajoittuneet?
- Kuinka suuret kustannukset alkolukolla valvotussa ajo-oikeudessa mukana olleille kuljettajille koitui koko valvotun ajo-oikeuden ajalta?
- Alkolukolla valvotun ajo-oikeuden kustannukset ja työmäärä eri viranomaisten näkökulmasta?
- Eri organisaatioiden tiedonkeruu ja seuranta alkolukolla valvotuista ajo-oikeuksista?
- Kuljettajien ja viranomaisten näkemykset alkolukolla valvotun ajo-oikeusprosessin toimivuudesta?

Luvussa 4 kerrotaan työn tutkimusmenetelmät. Luvussa 5 on kansainvälinen katsaus ja luvuissa 6-9 raportoidaan tutkimusaineistojen tulokset yhdistetysti asiakokonaisuuksittain. Luvussa 10 kerrotaan tutkimuksen päätelmät ja suositukset.

4 Tutkimusmenetelmät

Tutkimuksen lähtötietoina käytettiin seuraavia aineistoja:

- Liikennetietojärjestelmän alkolukkoajokortillisten ajo-oikeus- ja liikennerikkomustiedot sekä kuolemansyyt
- Kysely alkolukkoajokortillisille
- Alkolukoista purettu käyttötiedot (yksi laitevalmistaja)
- Sähköpostikysely poliisilaitoksille, käräjäoikeuksille ja maahantuojille
- Lääkärin ja muutaman kuljettajan haastattelut

Lisäksi päivitettiin katsaus muiden Euroopan maiden alkoholikäytännöistä rattijuopumukseen syyllistyneille kuljettajille.

Alkolukolla valvotussa ajo-oikeudessa mukana olleiden ja mukana olevien kuljettajien (aikavälillä 1.7.2008–5.4.2012) ajo-oikeus- ja liikennenerikkomustiedot poimittiin Trafin ylläpitämän liikennetietojärjestelmän (LTJ) ajokorttisovelluksesta. Alkolukkoajokortillisia oli 1593 tapausta, joista 22 oli kuollut ja 2 turvakiellossa (taulukko 1). Jäljelle jäi 1569 henkilöä, joille lähetettiin kysely.

Liikennetietojärjestelmän tietojen analyysia varten pyydettiin aineiston poimijalta selvennyksiä tietojen esitystapaan. Tällöin saatiinkin uusi otanta aikaväliltä 1.7.2008–12.6.2012. Siinä mukana oli 1687 tapausta, joista 24 oli kuollut ja 2 turvakiellossa. LTJ-aineiston analyysissä oli mukana 1661 alkolukkoajokortillista.

Taulukko. 1. Liikennetietojärjestelmän (LTJ) poiminnot

	Ensimmäinen poiminta	Toinen poiminta
Poimintapvm	5.4.2012	12.6.2012
Aineiston käyttö	kyselypostitus	LTJ data-analyysi
Postituksessa/analyysissa	1569	1661
Turvakielto	2	2
Kuolleet	22	24
Yhteensä lkm	1593	1687

Tarkoituksena oli yhdistää kyselyvastaukset liikennetietojärjestelmästä saatuihin taustatietoihin. Uuden otannan vuoksi kyselyvastauksien ja LTJ-aineiston yhdistäminen olisi vaatinut käsin tehtävän tapausten yhdistämisen, sillä tiedot olivat uudessa aineistoissa eri järjestyksessä ja tapausten juokseva koodinumerokin oli eri. Yhdistämiseen ei ollut resursseja tässä tutkimuksessa.

Seuraavassa on kuvattu tarkemmin työssä käytettyjä lähtöaineistoja ja niiden hankintaa.

4.1 Kansalainvälisten alkolukkokäytäntöjen selvitys

Laadittiin katsaus muiden Euroopan maiden alkolukkokäytännöistä rattijuopumukseen syyllistyneille kuljettajille. Muiden Euroopan maiden tietoja oli kerätty jo syksyllä 2011 liikenne- ja viestintäministeriön alkolukkotyöryhmän mietintöä varten. Nämä tiedot päivitettiin.

4.2 Alkolukkoajokortillisten liikenne rikkomustietojen analyysi

Alkolukolla valvotussa ajo-oikeudessa mukana olleiden ja mukana olevien kuljettajien (aikavälillä 1.7.2008–12.6.2012) ajo-oikeus- ja liikenne rikkomustiedot poimittiin liikennetietojärjestelmän (LTJ) ajokorttisovelluksesta. Rikkomustiedot poimittiin kolmelta ajanjaksolta: ennen valvottua ajo-oikeutta, valvotun ajo-oikeuden aikana ja valvotun ajo-oikeuden jälkeen.

Liikennetietojärjestelmän tietojen käyttämiseen tutkimustarkoitukseen saatiin asianmukainen lupa. Tietojen luovutus tutkimustarkoitukseen on mahdollista ajoneuvoliikennerekisterilain (541/2003) 19 §:n 1 momentin 3 kohdan mukaisesti. Henkilötietojen luovutus perustui henkilötietolain (523/1999) 14 §:ssä säädettyihin tutkimukselle asetettuihin edellytyksiin. Salassa pidettäviä tietoja voidaan luovuttaa tutkimustarkoitukseen viranomaisen toiminnan julkisuudesta annetun lain (621/1999) 28 §:n perusteella.

Alkolukkoajokortillisten poiminnan yhteydessä selvisi, että henkilöistä 24 oli kuollut. Kuolleet eivät olleet kovin iäkkäitä, joten kuolemansyiden selvittämiseen haettiin Tilastokeskuksesta asianmukainen lupa kuolemansyytietojen käyttämiseen tutkimustarkoitukseen (tietojen käyttö lupa TK-53-1339-12). Tietojen luovutus perustui tilastolakiin (280/2004), lakiin kuolemansyyn selvittämisestä (858/1997) ja lakiin viranomaisten toiminnan julkisuudesta (621/1999).

4.3 Kysely alkolukkoajokortillisille

Kaikille alkolukolla valvottuun ajo-oikeuteen osallistuneille (ajalla 1.7.2008–5.4.2012) kuljettajille lähetettiin postikysely, jossa tiedusteltiin heidän kokemuksiaan ja mielipiteitään valvotusta ajo-oikeudesta. Kuljettajien nimi- ja osoitetiedot poimittiin liikennetietojärjestelmän (LTJ) ajokorttisovelluksesta.

Taustakysymysten lisäksi vastaajilta tiedusteltiin kokemuksia alkolukon ja alkolukkoajokortin hankinnasta, alkolukon käytöstä ja alkolukolla valvotusta ajo-oikeusprosessista sekä näkemyksiä alkolukosta yleisimminkin (liite 1). Kyselylomakkeessa käytettiin soveltuvin osin samoja kysymyksiä kuin alkolukolla valvotun ajo-oikeuden kokeilun aikana tehdyssä tutkimuksessa (Beilinson ja Poutanen 2007) ja ammattikuljettajille tehdyssä alkolukkokyselyssä (Vehmas, Sirkä ja Kinnunen 2012). Näin kysymysten toimivuutta ja ymmärrettävyyttä on jo testattu ja vastaukset ovat vertailukelpoisia.

Kyselyn toteutus

Alkolukkokysely toteutettiin kirjekyselynä touko-kesäkuussa 2012. Vastaajilla oli mahdollisuus vastata kyselyyn myös internetissä lähetyksen saatekirjeessä mainitussa web-osoitteessa ja henkilökohtaisella salasanalla. Lomake ja saate lähetettiin vastaanottajille kielikoodin perusteella joko suomen- tai ruotsinkielisenä.

Kysely ja saatekirje postitettiin vastaanottajille 14.5.2012. Kyselyn muistutus postitettiin 31.5.2012. Tallennusta jatkettiin siten, että vielä perjantaina 15.6.2012 saapuneet lomakkeet tallennettiin.

Suomenkielistä kyselylomakkeita lähetettiin 1504 ja ruotsinkielisiä 65 kappaletta eli yhteensä 1569. Perille saamattomia lähetyksiä oli yhteensä 23 kappaletta.

Tutkimukseen vastasi 685 suomenkielistä ja 19 ruotsinkielistä vastaajaa. Kaikkiaan vastauksia saatiin siis 704. Vastausprosentti on siten suomenkielisten vastaajien osalta 45,5 % ja ruotsinkielisten vastaajien osalta 29,2 %.

Kyselyn saajista 25 otti yhteyksiä puhelimitse tai sähköpostilla, pari heistä pariinkin kertaan. Kolmella asia oli käytännöllinen (palautuskuori hukassa, netti ei toimi). Neljä kyseli: "Mistä olette saaneet tietää rattijuoppoudestani?" Kuusi viestitti muistutusviestin saatuaan, että on jo vastannut. Loput halusivat keskustella tai antaa palautetta alkoholukosta tai siihen liittyvistä käsityksistään.

Vastauksia saatiin kirjeitse 600 (85 %) ja netin kautta 104 (15 %). Nettikyselylomakkeeseen oli lisätty muutamia kohtiin En osaa sanoa -vaihtoehtoja, vaikka kirjekyselyssä ei näitä ollut. Tämän ei kuitenkaan katsota vaikuttaneen oleellisesti tuloksiin, sillä netissä ja kirjeitse vastanneiden kesken ei ollut tilastollisesti merkitseviä eroja. Paitsi että netin käyttäjät olivat tilastollisesti erittäin merkittävästi nuorempia (49 vuotta) kuin postitse vastanneet (54 vuotta).

Vastaajien kesken arvottiin viisi 50 €:n lahjakorttia huoltoasemalle. Arvontaliput ja kyselyvastaukset käsiteltiin luottamuksellisesti erillisinä. Kyselyä ei toteutettu täysin nimettömänä, koska alun perin ajateltiin yhdistää kyselyvastaus- ja liikennerikkomustiedot. Tätä ei kuitenkaan tehty, koska yhdistäminen osoittautui turhan työlääksi liikennerikkomustietomatriisin monimutkaisuuden vuoksi. Näin ollen kysely analysoitiin käytännössä nimettömänä.

Työ toteutettiin markkinatutkimustoiminnan ISO 20252:2009 laatustandardin mukaisesti.

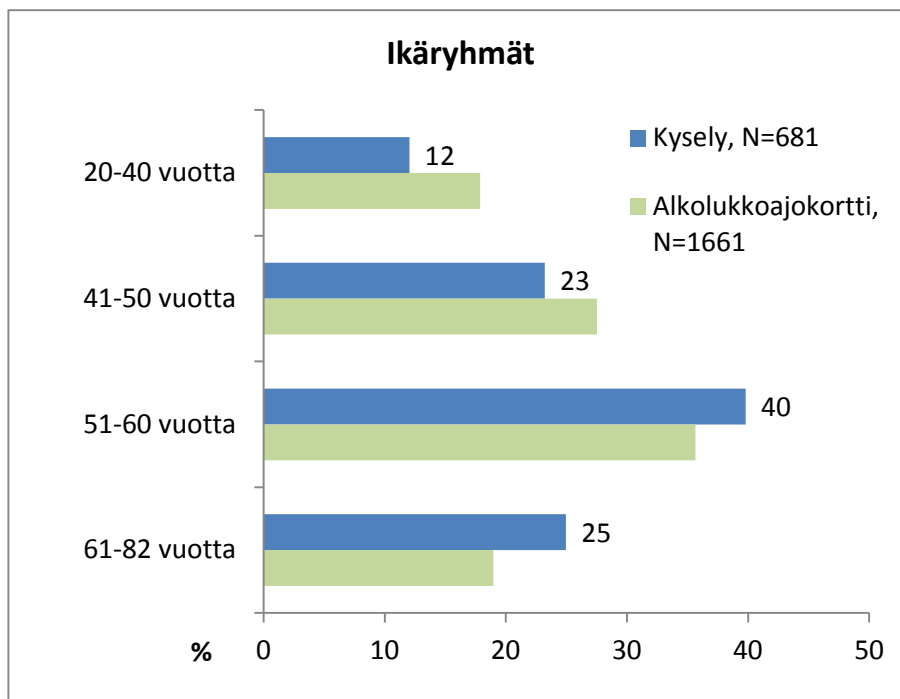
Vastaajat

Vastaajista valtaosa (83 %) on miehiä. Vastaavasti alkoholukkoajokortillisten sukupuolijakaumassa miehiä on 84 % ja naisia 16 %. Naiset ovat siis vastanneet hivenen aktiivisemmin kuin miehet. Kyselyn sukupuoli jakauma vastaa kuitenkin prosentin tarkkuudella todellisuutta.

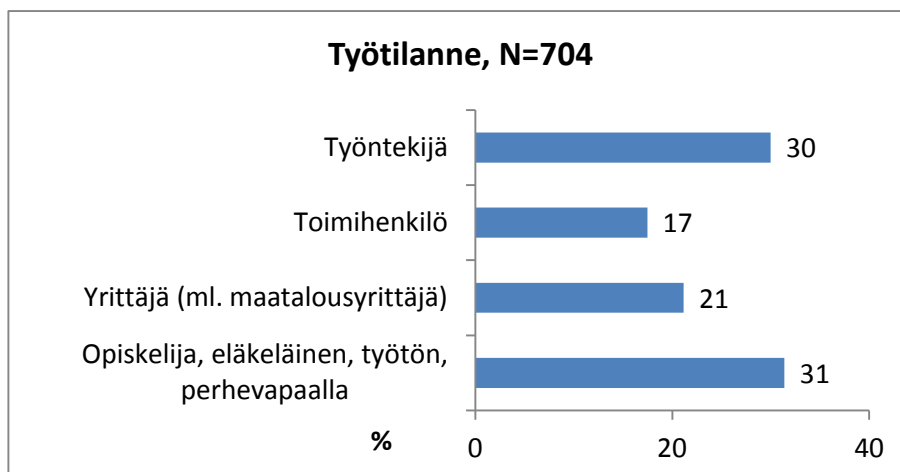
Vastaajien ikä vaihtelee 21 ja 81 välillä. Keskimäärin vastaajat ovat 53 -vuotiaita. Alkoholukkoajokortillisten ikäjakaumaan verrattuna yli 50-vuotiaat ovat vastanneet vähän aktiivisemmin kuin sitä nuoremmat (kuva 2).

Kolmannes vastaajista oli työntekijöitä, toinen kolmannes toimihenkilöitä tai yrittäjiä ja kolmas kolmannes opiskelijoita, eläkeläisiä, työttömiä tai perhevapaalla (kuva 3). Puolet vastaajista asuu kaupungissa, kolmannes maaseudulla ja loput taajamassa (kuva 4).

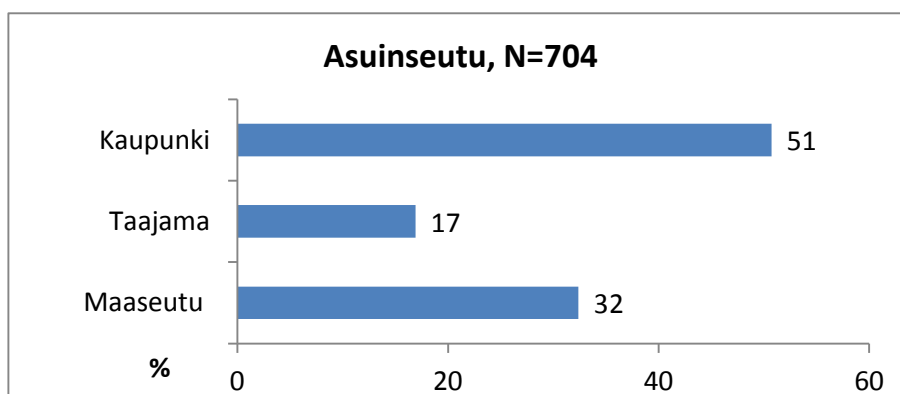
Vastaajien ajoivat keskimäärin 24 000 km vuodessa. Ajomäärät vaihtelivat kuitenkin suuresti, minimi oli 60 ja maksimi 200 000 km vuodessa (liite 2). Viisi prosenttia (38) kertoi olevansa ammattikuljettajia, joilla keskimääräiset ajokilometrit vuodessa olivat lähes kaksinkertaiset ei-ammattilaisiin verrattuna. Pääosa (62 %) kertoi käyttävänsä autoa vähintään pari kertaa viikossa. Lähes neljännes sanoi kuitenkin ajavansa harvoin tai ei ollenkaan.



Kuva 2. Kyselyyn vastanneiden ikäryhmät



Kuva 3. Kyselyyn vastanneiden työtilanne



Kuva 4. Kyselyyn vastanneiden asuinseutu

4.4 Alkolukoista purettujen käyttötietojen analyysi

Alkolukolla valvotussa ajo-oikeudessa mukana olevien kuljettajien käyttämistä alkolukoista puretaan niiden käyttötiedot 60 vuorokauden välein alkolukon asennus- ja huoltoliikkeessä. Tiedot siirretään alkolukon valmistajan tai sen edustajan ylläpitämään rekisteriin. Aiemmin tiedot säilytettiin rekisterissä enintään viiden vuoden ajan niiden vastaanottamisesta, mutta 19.1.2013 lähtien lakia alkolukolla valvotusta ajo-oikeudesta muutetaan siten, että tiedot säilytetään rekisterissä enintään viisi vuotta valvotun ajo-oikeuden päättymisestä. Alkolukkojen maahantuojaan edustajat ilmoittavat asiakkaan asuinpaikan poliisilaitokselle mahdollisista rikkomuksista, jotka voivat vaikuttaa alkolukkoajokortin peruuttamiseen.

Tutkimuksessa analysoitiin Drägerin alkolukoista purettuja datatietoja. Tätä Suomessa yleisintä alkolukkomerkkiä käytti valtaosa (86 %) kuljettajakyselyn vastaajista. Aineistossa on kaikkiaan 1505 suomalaisen alkolukolla valvotun ajokortillisen kuljettajan tiedot poimittuna loppuvuodesta 2012. Heistä 700 koetusaika on päättynyt, 5 on poistattanut alkolukon omin luvun ja 94 viimeisestä tietopurusta on kulunut yli 180 päivää. Kaikkiaan siis reilulla puolella (53 %) koetusaika voidaan katsoa päättyneeksi ja lopuilla se on vielä meneillään.

Alkolukoista purettu käyttötiedot analysoitiin tässä tutkimuksessa vain yhden laitemerkin osalta, koska eri laitevalmistajilla on erilaiset tietorekisterit, jolloin tietojen yhdistäminen olisi työlästä. Analysoidun laitemerkin markkinaosuus on suurin alkolukolla valvotun ajo-oikeuteen hyväksytyistä kolmesta alkolukosta.

4.5 Sähköpostikyselyt

Yhdeksälle poliisilaitokselle, kuudelle käräjäoikeudelle ja kolmelle alkolukon maahantuojaan edustajalle lähetettiin kysymyksiä alkolukolla valvotun ajo-oikeusprosessin toimivuudesta ja kehittämistarpeista loppuvuonna 2012 (liitteet 3 ja 4). Vastaukset saatiin Kainuun, Varsinais-Suomen ja Pohjois-Savon poliisilaitokselta sekä Keski-Suomen, Pirkanmaan, Pohjois-Savon ja Varsinais-Suomen käräjäoikeudelta. Myös kaikki alkolukkojen maahantuoijat vastasivat kysymyksiin.

4.6 Puhelinhaastattelut

Terveystieteiden edustajana haastateltiin Espoon A-klinikkatoimen ylilääkäri Kaarlo Simojoki tammikuussa 2013. Häneltä kyseltiin näkemyksiä alkolukkoajo-oikeusprosessiin kuuluvasta käynnistä lääkärin tai muun terveydenhuollon ammattihenkilön luona keskustelemassa päihteiden käytöstä, niiden vaikutuksesta terveyteen sekä päihteiden käyttöön liittyvistä hoitomahdollisuuksista (liite 5).

Lisäksi viisi kyselyn saanutta kuljettajaa soitti oma-aloitteisesti tutkijalle ja kertoi puhelimesta näkemyksiään alkolukosta. Mielipiteet kirjattiin ylös ja esiteltiin tulosten yhteydessä.

5 Alkolukkokäytännöt rattijuopumukseen syyllistyneille muualla

Alkolukon käytöstä ei ole olemassa Euroopan unionin lainsäädäntöä.

5.1 Ruotsi

Kokeilu 1999–2011

Euroopassa alkolukon käyttö aloitettiin ensin Ruotsissa, jossa vuonna 1999 käynnistettiin kokeilu alkolukon käyttövelvollisuuden määrittämisestä rattijuopumukseen syyllistyneille kuljettajille.

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

Alkolukko-ohjelmaan mukaan haluava rattijuopumukseen syyllistynyt henkilö lähettää Ruotsin liikennehallintoviranomaiselle Transportstyrelsenille osallistumishakemuksen, johon on liitettävä lääkärintodistus, ohjelman säädösten ja määräysten noudattamista koskeva tahdonilmaisu (viljeförklaring), osallistujan ja alkolukkolaitteen toimittajan välinen sopimus sekä tuhannen Ruotsin kruunun suuruinen hakemusmaksu. Jos Transportstyrelsen hyväksyy hakemuksen, henkilö sopii alkolukkolaitteen asennuksesta laitevalmistajan edustajan kanssa.

Alkolukko-ohjelmaan osallistuja maksaa varsinaisen osallistumismaksun (5300 SEK) Transportstyrelsenille. Ohjelman kokonaiskustannukset ovat noin 50 000 Ruotsin kruunua osallistujaa kohti ja ne jakaantuvat kahden vuoden ajalle. Kustannukset koostuvat hakemusmaksusta, lääkärintodistuksesta, Transportstyrelsenin osallistumismaksusta, alkolukon vuokraamisesta, lääkärintarkastuksista verikokeineen sekä alkolukkoajokortin valmistamisesta.

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

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

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

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

Jos osallistuja haluaa keskeyttää alkolukko-ohjelman tai Transportstyrelsen päättää poistaa osallistujan ohjelmasta rikkomuksen vuoksi, se ottaa alkolukkoajokortin haltuunsa ja asettaa osallistujan karenssiin määrätyksi ajaksi.

Vuosien 1999–2009 välisenä aikana alkolukko-ohjelmaan on osallistunut noin 5000 kuljettajaa. Kuitenkin vain noin 11–13 % ohderyhmästä on hakenut alkolukko-ohjelmaan, ja jopa 40–50 % osallistujista on tippunut kesken pois ohjelmasta. Syinä ongelmiin ovat olleet korkeat osallistumiskustannukset, tiukka päihteettömyysvaatimus, koetusajan pituus ja alkolukon käyttövelvollisuuden suhde lyhyempään ajokieltoaikaan.

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

Vakinainen ohjelma 1.1.2012 lähtien

Rattijuopumukseen syyllistyneille tarkoitettu uusi, alkolukkokokeilusta saatujen kokemusten perusteella muokattu alkolukko-ohjelma otettiin käyttöön 1.1.2012 (regeringsproposition 2010/11:26; <http://www.transportstyrelsen.se/alkolas>). 1.1.2012 lähtien myös rattijuopumuksesta määrättäviä ajokieltoja pidennettiin. Uusien säännösten tarkoituksena on lisätä rattijuopumukseen syyllistyneiden kuljettajien halukkuutta hakea valvottua ajo-oikeutta sekä pitää heidät ajokorttilainsäädännön piirissä.

Tammi-elokuussa 2012 peruutettiin yhteensä 3985 ajokorttia rattijuopumuksen takia. Ajokortti peruutetaan ensin aina lyhyeksi ajaksi myös silloin, kun henkilö hakee alkolukkoajokorttia. Ko. 3985 kuljettajasta 1323 on hakenut alkolukkoajokorttia. Uuden ohjelman mukaisia alkolukkoajokortteja on myönnetty 844 elokuun 2012 loppuun mennessä. Luvut tarkoittavat, että noin 33 % rattijuopumukseen syyllistyneistä kuljettajista on hakenut alkolukkoajokorttia (vrt. noin 11 % kokeilussa).

Valvotun ajo-oikeuden kehitykset

Alkolukolla valvottu ajo-oikeus voidaan rattijuopumustapauksissa (≥ 0.2 ‰) myöntää hakemuksesta ajokortin peruuttamisen sijaan. Muiden huumaavien aineiden tai alkoholin ja muiden huumaavien aineiden käyttöön kuljettajana syyllistyneet eivät kuulu alkolukko-ohjelman piiriin. Alkolukolla valvottu ajo-oikeus voidaan myöntää, jos henkilö asuu pysyvästi Ruotsissa ja hänellä on EU- tai ETA-valtiossa myönnetty ajokortti. Vähäisiä osallistumisedellytyksiä on perusteltu sillä, että monet kuljettajat eivät nykyisin saa ajo-oikeuttaan koskaan takaisin ja syyllistyvät siksi usein kuluneen kuljettamiseen oikeudetta.

Ajokorttiin liitetään kansallinen erityisehto 107 osoittamaan alkolukon käyttövelvoitetta. Alkolukkoajokortilla saa ajaa vain Ruotsissa. Kokeilun aikana käytössä oli kansallinen erityisehto 105. Kokeiluun osallistuneita kuljettajia on alkolukon käyttäjinä edelleen 31.12.2013 asti.

Alkolukolla valvottu ajo-oikeus on vapaaehtoinen. Jos henkilö ei hae valvottua ajo-oikeutta tai sitä ei voitaisi myöntää, ajokortti tulee peruuttaa. Ajokiellon pituus vastaa tällöin valvotun ajo-oikeuden koetusajan pituutta ollen yksi tai kaksi vuotta. Tavalliseen rattijuopumukseen (≥ 0.2 ‰) syylistyneelle määrättävä koetus aika kestää yhden vuoden. Kahden vuoden koetus aikaa noudatetaan, jos hakija on syylistynyt törkeään rattijuopumukseen (≥ 1.0 ‰), hän on viiden vuoden kuluessa syylistynyt vähintään kahteen rattijuopumukseen tai hänet on diagnosoitu alkoholiriippuvaiseksi tai alkoholiväärinkäyttäjäksi. Jos koetus aika on yhden vuoden ja ajokortin haltija osoittautuu tänä aikana alkoholiriippuvaiseksi tai alkoholiväärinkäyttäjäksi, pidennetään koetus aika kahteen vuoteen. Tilanteen toteamiseksi ajokortin haltija voidaan velvoittaa toimittamaan lääkärintodistus.

Valvotun ajo-oikeuden hakeminen

Ajokortin haltuunotosta rattijuopumuksen johdosta päättää poliisi tai syyttäjä. Myös tulli tai rajavartiolaitos voi ottaa ajokortin haltuun rattijuopumuksen johdosta. Tämän jälkeen Transportstyrelsen tekee viipymättä päätöksen haltuunotetun ajokortin peruuttamisesta tai palauttamisesta. Tässä yhteydessä voidaan tehdä myös päätös alkolukolla valvotun ajo-oikeuden myöntämisestä. Lopullisen päätöksen asiassa tekee Transportstyrelsen rattijuopumustuomion tultua lainvoimaiseksi.

Valvottu ajo-oikeus on mahdollista myöntää myös kahden vuoden lyhytaikaisen ajo-oikeuden aikana, päinvastoin kuin kokeilussa. Tällä tarjotaan nuorille rattijuopumukseen syylistyneille kuljettajille mahdollisuus muuttaa liikennekäyttäytymistään. Kokeilussa lyhytaikaisen ajo-oikeuden haltijat joutuivat rattijuopumuksen jälkeen suorittamaan uuden kuljettajatutkimuksen. Mahdollisuuden välttää uusi kuljettajatutkimus alkolukko-ohjelmaan osallistumalla arvioidaan lisäävän valvotun ajo-oikeuden suosiota.

Hakemuksen jättämisen yhteydessä hakijan tulee esittää lääkärintodistus sekä määräysten noudattamista koskeva tahdonilmaisu (viljeförklaring). Hakemus tulee jättää Transportstyrelsenille viimeistään neljän viikon kuluessa siitä, kun henkilöllä on ollut mahdollisuus antaa lausuntonsa ajokortin peruuttamisesta koskeneesta lopullisesta päätöksestä. Alkolukolla valvottu ajo-oikeus voidaan myöntää jo väliaikaisen ajokieltopäätöksen tekemisen yhteydessä. Edellytyksenä on, että hakijan katsotaan hänen henkilökohtaiset ja terveydelliset ominaisuutensa huomioon ottaen sopivaksi osallistumaan ohjelmaan. Sopivuus edellyttää, että hakijan voidaan olettaa kunnioittavan liikennesääntöjä ja osoittavan harkintakykyä liikenteessä. Sopimattomuudesta puolestaan voivat olla osoituksena esimerkiksi laaja liikenne rikostusta tai hakijan toistuva syylistyminen rattijuopumukseen. Hakijan ei myöskään tule käyttää huumaavia aineita. Hänen tulee myös täyttää liikenneturvallisuuden kannalta pakolliset terveysvaatimukset.

Seuranta ohjelman aikana

Alkolukosta puretaan käyttötiedot kuuden kuukauden välein. Kuljettaja pyydetään ylimääräiseen käyttötietojen purkuun, jos hän on useasti antanut alkolukkoon alkoholia yli 0.2 ‰ sisältävän puhallusnäytteen (yli viisi kertaa käynnistyspuhalluksessa tai yli kolme kertaa ajonaikaisessa uudelleenpuhalluksessa) tai muuten käyttäytynyt ohjelman sääntöjen vastaisesti.

Päätös valvotusta ajo-oikeudesta voidaan purkaa, mikäli henkilö rikkoo valvotun ajo-oikeuden ehtoja tai hänet muutoin todetaan epäsovivaksi osallistumaan alkolukolla valvotun ajo-oikeuden ohjelmaan. Päätös voidaan purkaa myös osallistujan huumei-

den käytön vuoksi tai mikäli hän ei täytä muita terveyttä koskevia edellytyksiä. Mikäli päätös puretaan, peruutetaan myös alkolukkoajokortti. Karenssiajan tulee tällöin vastata jäljellä olevan koetusajan pituutta.

Ennen alkolukkoajokortin myöntämistä vaadittavan lääkärikäynnin lisäksi henkilön tulee käydä lääkärissä ohjelman puolivälissä (6 tai 12 kuukauden jälkeen).

Kustannukset

Alkolukkoajokorttia hakevalle ei tule maksettavaksi hakemusmaksua eikä alkolukko-ohjelmaan osallistumismaksua. Kokeilussa ko. kulut (6300 SEK) perittiin hakijalta.

Hakija vastaa kaikista muista alkolukko-ohjelmaan liittyvistä kustannuksista.

Alkolukko-ohjelman kustannukset ovat yhden vuoden ohjelmassa noin 21500–27000 SEK (2150–2700 EUR) ja kahden vuoden ohjelmassa noin 28500–41500 SEK (2850–4150 EUR). Kustannuksiin sisältyvät alkolukkolaite (ostettu tai vuokrattu), alkolukon huolto- ja tiedonpurkukulut, lääkärintodistukset mukaan lukien alkoholi- ja huumetestit.

Lisäksi kahden vuoden ehdollisen jakson jälkeen vaadittavan lääkärintodistuksen kulut ovat 7000–10000 SEK (820–1200 EUR).

Koetusajan jälkeinen aika

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

Uusi ajokortti ilman alkolukkoerityisehtoa myönnetään hakemuksesta, mikäli hakijalla on voimassaoleva ajokorttilupa. Henkilö, joka hakee ajokorttilupaa, on velvollinen käymään lääkärintarkastuksessa, verikokeessa tai muussa tutkimuksessa joka on tarpeen sopivuusharkinnan suorittamiseksi. Mikäli henkilö ei hae valvottua ajo-oikeutta tai hakemusta ei voitaisi hyväksyä, tulee hänelle määrätä karenssiaika, jonka aikana henkilölle ei voitaisi myöntää uutta ajokorttia. Tämän ajan tulee vastata vähintään sitä aikaa, joka olisi koetusajan pituus valvottua ajo-oikeutta myönnettäessä.

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

5.2 Norja

Norjassa on poikkeuksellisen vakavat seuraamukset rattijuopumuksesta tieliikenteessä. Seuraamukset vaihtelevat sakosta (alkoholipitoisuuden ollessa hieman yli 0,2 ‰ rattijuopumusrajan) ajokortin poisottamiseen ja vankeuteen (ehdolliseen tai ehdottoomaan). Oikeus voi useimmiten määrätä rikosoikeudelliset ja hallinnolliset sanktiot yhdistelmänä.

Norjassa aloitti kesäkuussa 2011 kansallinen alkolukkotyöryhmä, jossa olivat edustettuina oikeusministeriö, liikenne- ja viestintäministeriö, sosiaali- ja terveysministeriö, liikennepoliisi, tiehallinto sekä vankeinhoitolaitos. Työryhmä selvitti mahdollisuuksia uusiin säädöksiin, joilla mahdollistettaisiin alkolukon käyttö rattijuopumukseen syyllistyneille kuljettajille ajokiellon sijasta. Alkolukon käyttö sisällytettäisiin nykyisin Norjassa käytössä olevaan rattijuopumuksen ehkäisyohjelmaan.

Työryhmän raportti säädösmuutosehdotuksineen julkaistiin 24.10.2012 (http://www.regjeringen.no/upload/JD/Vedlegg/Rapporter/Rapport_alkolas_2012.pdf). Raportti lähetettiin lausuntokierrokselle (public hearing) loppuvuodesta 2012.

Alkolukon käyttömahdollisuus koskisi niin sanottuja korkean riskin kuljettajia: yli 1,2 promillen rattijuopumukseen syyllistyneet sekä rattijuopumusrikoksen uusijat. Korkean riskin kuljettajiin keskittymällä tavoitteena on liikenneturvallisuuden parantaminen.

Ehtona alkolukon käytölle on rattijuopumuksen ehkäisyohjelmaan osallistuminen sekä lääkärintarkastus.

Rattijuopumuksen ehkäisyohjelma on vaihtoehtoinen ehdottomalle vankeustuomiolle. Rikosoikeus tuomitsee ohjelmaan, sen ollessa kuitenkin vapaaehtoinen kuljettajalle. Vankeinhoitolaitos vastaa ohjelman toteuttamisesta. Ohjelman kesto on kymmenen kuukautta. Se auttaa kuljettajia erottamaan alkoholin käytön ja ajamisen toisistaan.

Alkolukko-ohjelman aikana kuljettajan tulisi käydä lääkärintarkastuksessa kuuden kuukauden välein. Viimeisenä vuotena lääkärintarkastuksessa tulisi käydä kolmen kuukauden välein. Lääkärintarkastuksissa tehdään kliininen tutkimus ja seurataan myös biomarkkereita. Biomarkkereiden tulee olla normaalilla tasolla yhden vuoden ajan, jotta ajokortti voidaan uusida.

Alkolukko ajokortti tulisi olemaan rajoitettu vain tiettyjen, alkolukolla varustettujen ajoneuvojen kuljettamisoikeuteen. Maantieteellisesti alkolukko ajokortti olisi validi vain Norjassa, ja se olisi voimassa kuusi kuukautta. Alkolukkoajokortti uusittaisiin lääkärintarkastuksen ja alkolukon huollon (tietojenpurun) jälkeen.

Normaalin ajokortin saisi takaisin suorittamalla rattijuopumuksen ehkäisyohjelman loppuun asti, täyttämällä normaalit saantiedellytykset ajokortille sekä osoittamalla selvyytensä lääkärintarkastuksissa sekä alkolukon käyttötiedoilla, joissa ei ole toistuvia ”punaisia puhalluksia” (yli 0,2 ‰) viimeisen vuoden ajalta.

Norjassa Vägverket myöntää ajokortin. Ajokortin poisottamisvaltuus on poliisilla. Ajokortti voidaan ottaa pois rattijuopumusrikoksista sekä muista vakavista liikenne-rikoksista (esim. ylinopeus), lääketieteellisistä syistä tai alkoholisyistä. Alkolukko-ohjelman hallinnointi on suunniteltu poliisin tehtäväksi.

5.3 Tanska

Tanskan parlamentti hyväksyi kesäkuussa 2010 lain, joka sisältää yleisiä säännöksiä alkolukon käytöstä rattijuopumukseen syyllistyneiden kuljettajien ajo-oikeuden ehtona. Lain toimeenpanon valmistelu on parhaillaan käynnissä. Valmisteleavassa työryhmässä ovat edustettuina oikeusministeriö, liikenneministeriö sekä poliisi.

Korkean riskin kuljettajille annetaan kolmen vuoden ajokielto. Alkolukon käyttöä vaadittaisiin kahden vuoden ajalta. Matalan riskin kuljettajille annetaan kolmen vuoden ajokielto, mutta he voisivat hakea alkolukkoajokorttia ennen kuin aika olisi suoritettu (kahden vuoden jälkeen).

Kuljettajilla olisi pakollinen lääketieteellinen arviointi. Jos arvioinnissa todetaan alkoholin väärinkäyttö, vaadittaisiin hoitoon osallistumista.

5.4 Alankomaat

Alankomaissa järjestettiin vuonna 2008 alkolukkokokeilu, johon osallistui 80 vapaaehtoista kuljettajaa. Vakinaisen alkolukko-ohjelman valmistelu rattijuopumukseen syyllistyneille kuljettajille käynnistettiin kokeilun aikana. Vakinaisen ohjelman implementointi oli tarkoitus aloittaa vuoden 2011 alussa, mutta sen aloittaminen viivästyi muun muassa alkolukkolaitteiden hyväksymiseen liittyvien haasteiden takia. Ohjelma käynnistettiin lopulta joulukuussa 2011.

Alkolukkolaitteille on asetettu eurooppalaisen alkolukkostandardin (EN 50436-1) lisäksi kansallisia vaatimuksia muun muassa tietosuojasta (Data Protection Profile).

Kuljettajan jäädessä kiinni rattijuopumuksesta tuomioistuin voi määrätä sakon (alkoholipitoisuus alle 1.5 ‰) tai sakon ja ajokiellon (alkoholipitoisuus yli 1.5 ‰).

Lisäksi kuljettajien, joilla ensimmäisessä rattijuopumuksessa veren alkoholipitoisuus on 1,3–1,8 ‰, on CBR:n hallinnollisella määräyksellä osallistuttava alkolukko-ohjelmaan. Alkoholipitoisuudella 0,8–1,3 ‰ kuljettaja määrätään ”driver improvement” -ohjelmaan. Yli 1,8 ‰:n alkoholipitoisuustapauksissa kuljettaja määrätään ensin lääketieteellis-psykiatriseen arviointiin. Jos kuljettajaa ei todeta alkoholiriippuvaiseksi, hänet määrätään alkolukko-ohjelmaan.

Lisäksi alkolukko-ohjelma on pakollinen myös uusille kuljettajille, joiden veren alkoholipitoisuus on yli 1,0 ‰ sekä rattijuopumuksen uusijoille.

Jos henkilö ei osallistu alkolukko-ohjelmaan, hän menettää ajo-oikeutensa viideksi vuodeksi.

Ohjelman sisältö

Alkolukko-ohjelmaan osallistujan tulee itse maksaa sekä ohjelman että alkolukon kustannukset. Alkolukko voidaan asennuttaa ainoastaan henkilöautoon. Kahden vuoden pituinen ohjelma maksaa 1000 euroa sisältäen hallinnolliset kulut sekä monitoroinnit ja tukiohjelman. Lisäksi alkolukkolaitteen vuokrahinta on noin 2500 euroa, sisältäen asennuksen, tietojen purun sekä kalibroinnin.

Henkilölle myönnetään ajokortti, jossa kansallinen erityisehto 103 osoittaa alkolukon käyttövelvoitetta. Osallistujien tulee käyttää alkolukko käyttötietojen purussa kuuden viikon välein sekä osallistuttava tukiohjelmaan kuuden kuukauden sisällä.

Ohjelman kestoa (kaksi vuotta) voidaan pidentää osallistujakohtaisesti puoli vuotta kerrallaan, kunnes henkilö osoittaa täyttävänsä kaikki vaatimukset. Ohjelman vaatimukset kiristyvät loppua kohden, mutta toisaalta alkolukon käyttötietojen purkuväliä voidaan harventaa, jos kuljettajalla ei ole rikkomuksia (esim. liikaa ns. punaisia puhalluksia, ohimenneitä tai kieltäytyttyjä uusintatestejä, manipulointiyrityksiä).

Alkolukko-ohjelmaan sisältyy pakollinen tukiohjelma, joka koostuu kolmesta ryhmätilaisuudesta. Tilaisuuksien tarkoituksena on motivoida henkilöitä ohjelmaan, antaa heille tietoa alkoholin fyysisistä ja psyykkisistä vaikutuksista sekä tukea heitä erottamaan toisistaan alkoholin käyttö ja ajaminen.

Alkolukko-laitteen manipulointi tai liiallinen määrä hylättyä ajon aikaisia uudelleenpuhalluksia johtaa ohjelmasta poistamiseen. Useiden rikkomusten perusteella osallistujia ohjataan terveydenhoitoon, johon osallistuminen on vapaaehtoista. Hoitomaksut korvataan sairausvakuutuksesta.

Ohjelman arviointi

Kolmen vuoden päästä ohjelman aloittamisesta, eli loppuvuodesta 2014, Alankomaissa julkaistaan arviointitutkimus ohjelman toimivuudesta. Tutkimuksessa selvitetään mm. syitä siihen, miksi kaikki kohderyhmään kuuluvat kuljettajat eivät osallistu ohjelmaan sekä ohjelman sääntöjen soveltuvuutta ja käyttökelpoisuutta. Lisäksi arvioidaan, tulisiko myös kuorma-auton kuljettajille sallia alkolukon asennusmahdollisuus.

Viiden vuoden päästä ohjelman aloittamisesta julkaistaan tulokset alkolukko-ohjelman vaikuttavuudesta. Analyysissa tarkastellaan erityisesti rattijuopumuksen uusimislukuja Alankomaissa ennen ja jälkeen alkolukko-ohjelman käynnistämisen. Lisäksi tarkastellaan alkolukko-ohjelman vaikutuksia sellaisten tieliikenneonnettomuuksien määrään, joissa alkoholilla on osuutta onnettomuuden syntyyn.

5.5 Ranska

Ranskan Annecyssä aloitettiin vuonna 2004 rattijuopumukseen syyllistyneille kuljettajille suunnattu alkolukkokokeilu, joka myöhemmin laajennettiin neljään muuhun hallintoalueeseen.

Alkolukkokokeilu on tarkoitettu ensimmäistä kertaa rattijuopumukseen syyllistyneille kuljettajille. Ennen alkolukko-ohjelman aloittamista kuljettajalla on kahdesta neljään viikon ajokielto. Ohjelman kesto on puoli vuotta. Alkolukon käytön lisäksi kokeiluun sisältyy koulutuksellinen tukiohjelma.

Valtakunnallisen alkolukko-ohjelman valmistelu on loppusuoralla. Se otettaneen käyttöön lähivuosina.

5.6 Itävalta

Itävallassa järjestettiin syyskuusta 2011 helmikuuhun 2012 kokeilu alkolukkojen käytöstä raskaiden ajoneuvojen ammattikuljettajille. Kokeilussa arvioitiin erityisesti alkolukkojen hyväksyttävyyttä sekä kuljettajien että liikennöitsijöiden keskuudessa. 60 % kuljettajista koki alkolukon olevan helppokäyttöinen. 70 % odotti liikenneturvallisuuden parantuvan alkolukkojen käytön myötä. Liikennöitsijöistä puolet kannatti alkolukon sisällyttämistä lainsäädäntöön. Kolmasosa kannatti alkolukon käytön lisäämistä vapaaehtois pohjalta. 16 % liikennöitsijöistä kannatti alkolukon saamista vakiovarusteeksi linja-autoihin, kuorma-autoihin ja ajoneuvoyhdistelmiin.

Kokeilun seurauksena alkolukon käytön lisäämistä suositellaan erityisesti korkean kuljettajavastuun sektoreilla (esim. koulukuljetukset) ottamalla alkolukko tekijäksi kuljetusten kilpailutuksiin. KFV (Kuratorium für Verkehrssicherheit, Austrian Road Traffic Safety Board) edistää alkolukkojen asentamista kaikkiin ajoneuvoihin, joita

käytetään ns. korkean kuljettajavastuun kuljetuksissa (esim. vaarallisten aineiden kuljetukset, koulukuljetukset).

Itävallassa ollaan myös edistämässä alkolukkojen käyttöönottoa rattijuopumuksesta kiinni jääneille kuljettajille heidän kuntouttamisessaan (rehabilitation). Tavoitteena on varmistaa alkolukon käytettävyyttä jokapäiväisessä käytössä sekä luonnostella uusi lainsäädäntö. Kohderyhmänä ovat rattijuopumuksen uusijat. Alkolukko on heille vapaaehtoinen. Osallistujat vastaavat itse kaikista kustannuksista (1000 eurosta ylöspäin). Alkolukon on oltava asennettua 12 kuukauden ajan. Kokeilu kestää 24 kuukautta.

Lisäksi Itävallassa on valmisteilla ”koeaikamalli” (Probation Model) kaikille rattijuopumukseen syyllistyneille kuljettajille. Tarkoituksena on, että ajokortin peruuttamisaikaa lyhennetään tai se korvataan kokonaan. Kuljettajia tullaan valvomaan ja tarjoamaan heille jatkuvaa mentorointia. Tavoitteena on saada aikaan muutoksia kuljettajien käyttäytymisessä. Korkean riskin kuljettajille ja rattijuopumuksen uusijoille tullaan tarjoamaan erityistä tukea.

5.7 Belgia

Belgiassa alkolukon asentamisesta ja alkolukon käyttöön liittyvästä valvonnasta annettu laki on astunut voimaan 1. lokakuuta 2010.

Lain nojalla tuomioistuimella on mahdollisuus rajoittaa rattijuopumuksesta tuomitun kuljettajan (ensikertalainen, jolla alkoholipitoisuus yli 0,8 ‰, rattijuopumuksen uusi- ja tai alkoholiriippuvainen) ajo-oikeutta alkolukolla. Alkolukon käyttövelvollisuus voidaan määrätä tuomarin harkinnan mukaan vähintään vuodeksi ja enintään viideksi vuodeksi. Alkolukon käyttövelvollisuus on mahdollista määrätä olemaan voimassa myös toistaiseksi.

Käytännössä lakia ei kuitenkaan vielä ole pantu toimeen.

Rattijuopumukseen syyllistyneille tarkoitettujen alkolukkojen on täytettävä standardin EN 50436-1 vaatimukset sekä lisäksi kansallisia vaatimuksia liittyen alkolukon kalibrointiin ja siitä purettavien käyttötietojen suojaamiseen.

Ohjelmaan osallistuminen

Tuomioistuin antaa rattijuopumukseen syyllistyneelle ennakoilmoituksen alkolukon käytöstä. Ennakoilmoitukseen sisältyvät tiedot rattijuopumustuomion oikeusperustasta, ajantasainen lista alkolukon asennusliikkeistä ja alkolukon käytön valvontakeskuksista sekä kehoitus alkolukon käyttöön määrätyle ottaa yhteyttä valitsemaansa valvontakeskukseen.

Alkolukko on asennettava kolmenkymmenen päivän kuluessa ennakoilmoituksen saamisesta.

Jos alkolukon käyttöön määrätty ei ilmoittaudu valvontakeskuksessa, hän menettää ajo-oikeutensa. Tuomioistuin lähettää kopion ennakoilmoituksesta tuomitun asuin-kunnalle sekä liikenteestä vastaavalle keskusviranomaiselle. Tuomitun tulee luovuttaa oma kappaleensa ennakoilmoituksesta valitsemalleen valvontakeskukselle.

Rattijuopumuksesta tuomittu kuljettaja voidaan hyväksyä alkolukko-ohjelmaan, jos hän täyttää lain 3 §:ssä määritellyt viisi ehtoa. Henkilön tulee osallistua valvontakes-

kuksen järjestämään koulutukseen, hänen ajokortissaan tulee olla alkolukkoa ilmentävä kansallinen erityisehto 112, hänen on asennettava kaikkiin käyttämiinsä moottoriajoneuvoihin alkolukko, alkolukon käyttötiedot on käytävä purkamassa säännöllisesti ja lisäksi hänen tulee täyttää muut alkolukko-ohjelman ehdot, kuten esimerkiksi olla kiertämättä tai manipuloimatta alkolukkoa.

Ohjelman vaatimukset

Valvontakeskuksen järjestämään ensimmäiseen tapaamiseen on osallistuttava kahden viikon kuluttua ennakkoilmoituksen saamisesta. Ensimmäisessä tapaamisessa valvontakeskus käy osallistujan kanssa läpi alkolukko-ohjelman ehdot (mm. alkolukon kiertämisen seuraukset) ja antaa osallistujalle todistuksen, jonka mukaan hän on aloittanut valvontakeskuksen järjestämän ohjelman.

Tämän jälkeen osallistuja käy valvontakeskuksessa ensimmäisen vuoden aikana joka toinen kuukausi ja seuraavina vuosina kaksi kertaa vuodessa. Jos alkolukosta purettujen tietojen perusteella on tarpeen, tapaamisia voidaan järjestää myös useammin.

Valvontakeskuksen on oltava liikenneministeriön hyväksymä, ja keskuksessa on oltava vähintään yksi psykologi tai kriminologi, mutta ei lääkäriä, sillä ohjelmaan ei sisälly lääketieteellistä valvontaa.

Kun alkolukon asentamisesta on kulunut neljästä kahdeksaan kuukautta, rattijuopumukseen syylistyneelle järjestetään koulutustilaisuus, jossa käydään läpi alkolukon käytöstä saatuja kokemuksia ja mahdollisesti havaittuja ongelmia.

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

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

5.8 Saksa

Saksassa ei ole lainsäädännöllistä perustaa alkolukko-ohjelmalle. Alkolukon käytöllä ei voi saada rajoitettua soveltuvuutta, jos kuljettaja ei ole soveltuvassa kunnossa täytäkseen ajokortin terveysesellytykset.

Saksassa on aloitettu alkolukkokokeilu. Projekti kestää kaiken kaikkiaan seitsemän vuotta.

Kokeilun tavoitteena on selvittää alkolukko-ohjelman tehokkuus Saksassa. Mahdollisella alkolukko-ohjelmalla on tarkoitus vähentää rattijuopumusta tieliikenteessä kuljettajien alkoholinkulutusta vähentämällä, erottamalla toisistaan alkoholinkäyttö ja ajaminen sekä kuljettajien raittiudella.

Alkolukko olisi toissijainen keino ajokortin poisottamisen välttämiseksi. Ajokorttiin liitettävä alkolukko ehto tarkoittaisi rajoitettua ajo-oikeutta.

Kokeilulla on lisäksi tarkoitus selvittää erilaisten kuntoutusohjelmien ja interventioiden tehokkuutta sekä määrittää parhaat käytännöt eri alojen asiantuntijoiden (lääketiede, psykologia, tekniikka) yhteistyöstä yksilöiden tukemiseksi ja liikkumismahdollisuuksien varmistamiseksi.

Kokeilussa on neljä koeryhmää ja kolme kontrolliryhmää. Kaikille koeryhmien kuljettajille asennetaan ajoneuvoon alkolukko. Ensimmäisen koeryhmän kuljettajilla ei ole kuntoutumisohjelmaa eikä psykologista interventiota. Toisen ryhmän kuljettajilla on yksikölinen psykologinen interventio. Kolmannen ryhmän kuljettajilla on käyttäytymis-psykologinen interventio. Neljäs koeryhmä koostuu alkoholiriippuvaisista kuljettajista. He osallistuvat sekä katkaisuhuoltoon että alkoholiriippuvuuden hoitoon.

Kolmen kontrolliryhmän kuljettajista kenenkään ajoneuvoon ei asenneta alkolukkoa. Ensimmäisen kontrolliryhmän kuljettajilla ei ole psykologista interventiota, toisen kontrolliryhmän kuljettajilla ei ole yksilöllistä psykologista interventiota ja kolmannen kontrolliryhmän kuljettajilla ei ole käyttäytymis-psykologista interventiota.

Saksalaisten alkolukkokokeilussa on useita hypoteeseja. Ensimmäinen hypoteesi on, että alkolukon käyttäjillä on pienempi todennäköisyys rattijuopumuksen uusimiseen kuin ei-käyttäjillä. Toisena hypoteesina on, että kuntoutusohjelmat pienentävät rattijuopumuksen uusimistodennäköisyyttä myös sen jälkeen, kun alkolukko on poistettu ajoneuvosta, ja ne tukevat myös käyttäytymismuutosta alkoholin kulutuksen suhteen. Kolmannen hypotessin mukaan rattijuopumuksen uusiminen on todennäköisempää alkoholiriippuvaisten kuin alkoholin väärinkäyttäjien keskuudessa, ja näiden ryhmien välillä on eroa myös juomiskäyttäytymisessä ja alkoholiherkissä biomarkkereissa. Viimeisenä hypoteesina on, että ajokyvyn arviointi yhdenmukaisten kansallisten kriteerien mukaisesti ennustaa rattijuopumuksen uusimista kolmen vuoden ajalta, joka seuraa alkolukon poistoa ajoneuvosta.

5.9 Iso-Britannia

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

Toistaiseksi lakia ei ole pantu täytäntöön.

5.10 Slovenia

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

Alkolukko-ohjelmasta on parhaillaan käynnissä pilotti.

5.11 Yhdysvallat, Kanada ja Australia

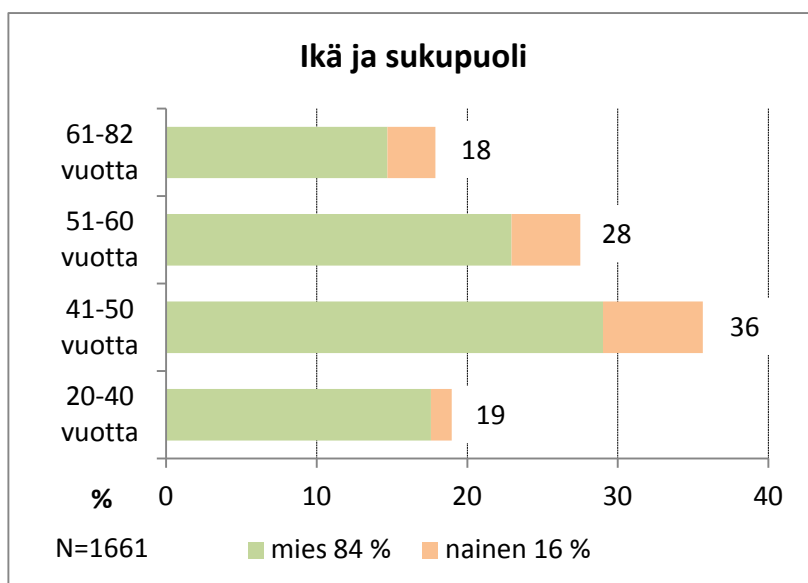
Kanadalaisen Traffic Injury Research Foundationin (TIRF) internet-sivuilla on koottu tietoa Yhdysvaltojen, Kanadan ja Australian alkolukko-ohjelmista rattijuopumukseen syyllistyneille kuljettajille. Inventory of Interlock programs löytyy sivulta <http://iip.tirf.ca/inventory/index.php>.

6 Alkolukkoajokortin haltijat

Alkolukolla valvotussa ajo-oikeudessa on ajalla 1.7.2008–12.6.2012 ollut mukana kaikkiaan 1687 kuljettajaa. Heistä 24 oli kuollut huhtikuuhun 2012 mennessä ja kahdella oli turvakielto. Seuraavassa esitetyt tiedot perustuvat 1661 kuljettajan tietoihin.

6.1 Taustatiedot

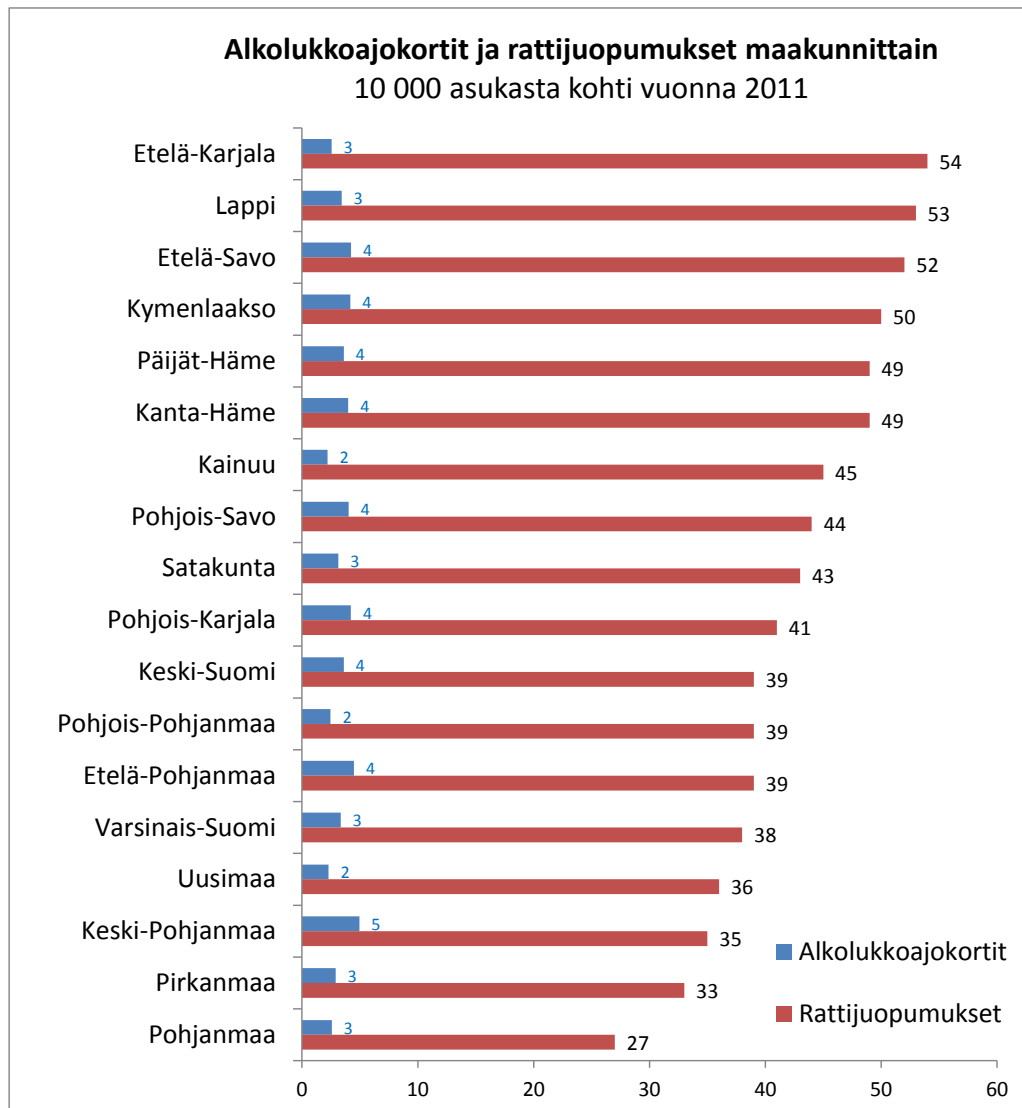
Alkolukolla valvotussa ajo-oikeudessa oli miehiä 84 % ja naisia 16 %. Ruotsinkielisiä oli 73 (4 %). Nuorin kuljettaja oli 20 ja vanhin 82 vuotta. Keskimäärin alkolukkoajokortin haltijat olivat 51-vuotiaita. Naisten osuus oli suurimmillaan 41–50 -vuotiaissa (kuva 5).



Kuva 5. Alkolukkoajokortinhaltijoiden ikä ja sukupuoli

Alkolukkoajokortillisia oli eri puolilta Suomea, mutta selvästi eniten (21 %) Uudeltamaalta (liite 6). Vähiten heitä oli Kainuusta, Keski-Pohjanmaalta ja Etelä-Karjalasta. Asukaslukuun suhteutettuna alkolukkoajokortillisten määrä oli kuitenkin samaa suuruusluokkaa kaikissa maakunnissa eikä määrä ollut yhteydessä maakunnan rattijuopumusten määrään (kuva 6).

Valtaosa (91 %) alkolukkoajokorteista oli henkilöautokortteja (liite 6). Kuorma-autokortteja mukana oli 9 %. Lisäksi löytyi 6 linja-autokorttia ja kaksi traktorikorttia.



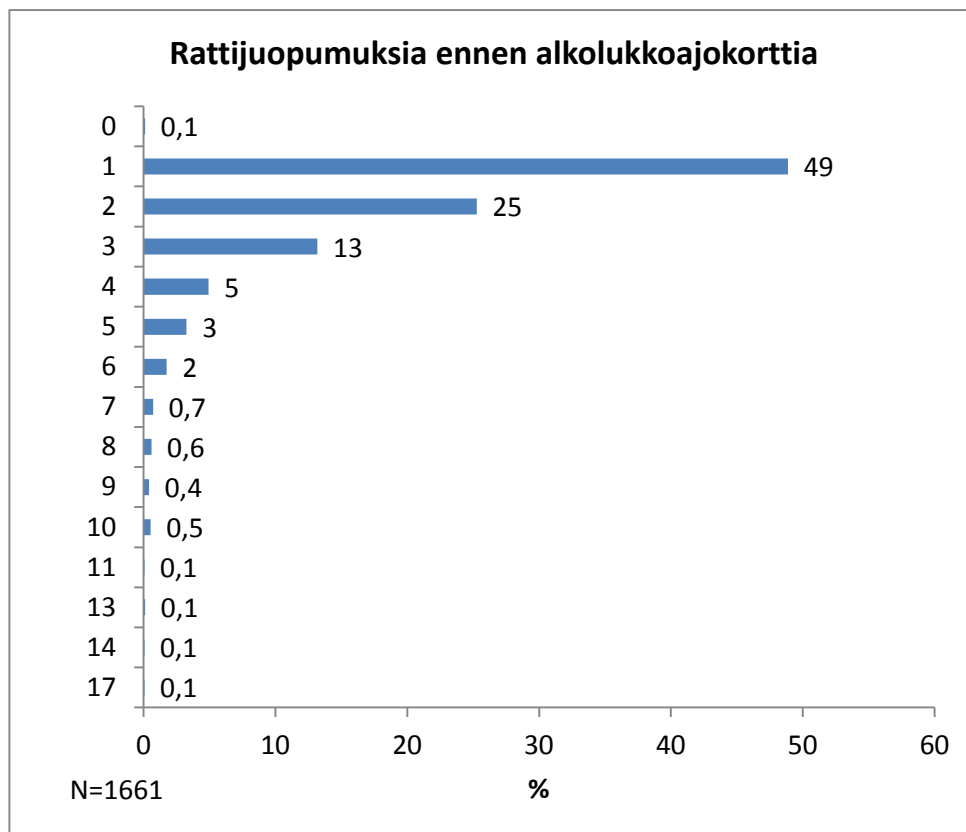
Kuva 6. Alkolukkoajokortit ja rattijuopumukset maakunnittain 10 000 asukasta kohti vuonna 2011 (Suomen virallinen tilasto (SVT), Tilastokeskus 2011)

6.2 Liikenneterikkomukset

Kahta alkolukkoajokortin haltijaa lukuun ottamatta kaikilla muilla alkolukkoajo-oikeutta edelsi rattijuopumus, joka on valtaosalla (76 %) ollut törkeä (liite 6). Yli puolella (51 %) alkolukkoajo-oikeutta edelsi useampi kuin yksi vakava liikenneterikkomus (kuva 7). Neljällätoista kuljettajalla rikkomuksia oli yli 10, enimmillään jopa 17. Valtaosin nämä ajo-oikeustoimenpiteeseen johtaneet vakavat liikenneterikkomukset olivat rattijuopumuksia, mutta mukana oli myös ajo-oikeudetta ajaja ja törkeää liikenneturvallisuuden vaarantamista.

Kuudella törkeään rattijuopumukseen liittyi vielä alkoholin lisäksi tuntuvasti alentunut ajokyky ja kahdella muu huumaava aine. Lain (439/2008) mukaan valvottua ajo-oikeutta voi pyytää vain alkoholin tai tuntuvasti huonontuneen kyvyn vuoksi rattijuopumuksesta epäilty, mutta kaksi muun huumaavan aineen käyttäjääkin ovat alkolukon saaneet. Tosin toisen koetusaika on keskeytynyt uuteen muun huumaavan aineen vuoksi saatuun rattijuopumukseen.

Kahdella alkolukkoajokortin haltijalla ei rekisteristä löytynyt mainintaa rattijuopumuksesta kiinni jäämisestä. Nämä ovat ilmeisesti lääkärin ehdottamia alkolukkoajokortteja. Niitä ei valitettavasti pysty erottelamaan järjestelmästä vielä mitenkään, koska erityisehto on sama 111 kuin muillakin alkolukkoajokorteilla. Periaatteessa jo 1.6.2011 lähtien lääkärit ovat voineet suositella alkolukkoa, mutta vasta 19.1.2013 lähtien näihin lääkärin suosittelemiin alkolukkoajokortteihin kirjataan oma erityisehto 113.



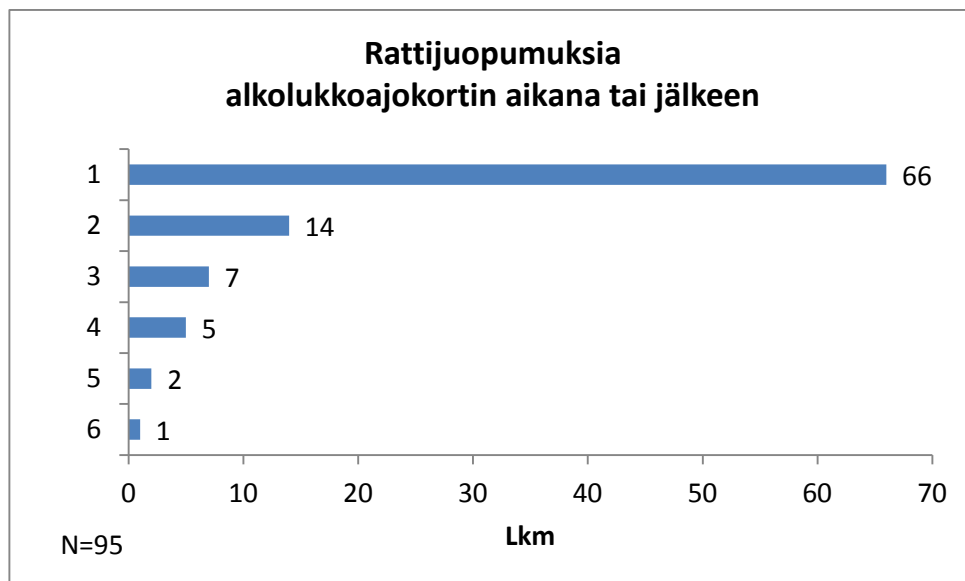
Kuva 7. Rattijuopumusten määrä ennen alkolukkoajokorttia

Kuljettajista 54 (3,3 %) jäi kiinni rattijuopumuksesta alkolukkoajo-oikeuden aikana, minkä vuoksi heidän koetusaikansa päättyi ennen alkuperäistä päättymispäivää (liite 6). Näistä kaksi oli peruuttanut alkolukkoajo-oikeutta koskevan pyyntönsä samana päivänä kun jäivät kiinni rattijuopumuksesta. Rattijuopumuksesta kiinni jääneiden lisäksi neljä oli itse halunnut vaihtaa alkolukkoajo-oikeuden ajokieltoon ja kaksi ensin peruuttanut alkolukkoajo-oikeutta koskevan pyyntönsä, mutta jatkanut sitten väliaikaisen ajokiellon jälkeen taas alkolukon kanssa.

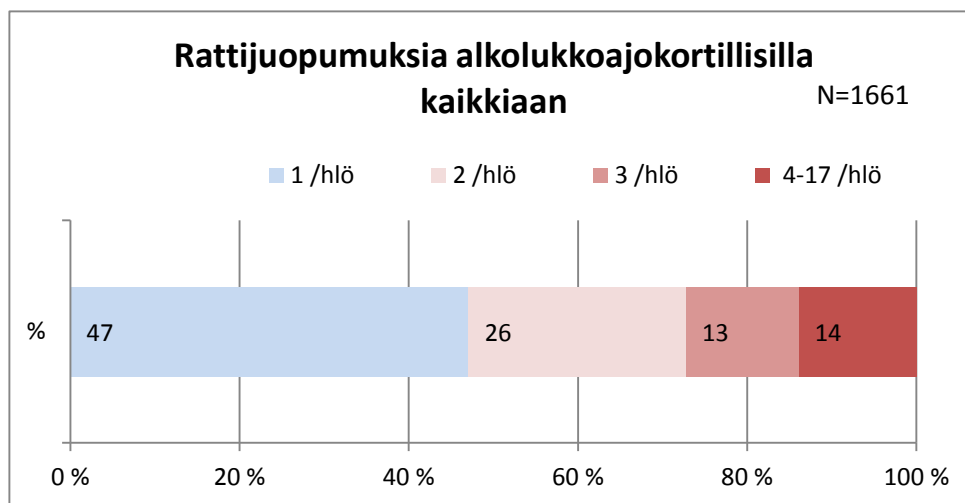
Alkolukkoajo-oikeus oli siis keskeytynyt 60 kuljettajalla, jotka olivat tilastollisesti merkittävästi nuorempia kuin muut. Heidän ikänsä on keskimäärin 46 vuotta, kun ei-keskeytyneillä keskiarvo on 51 vuotta (liite 6). Heillä oli myös enemmän rattijuopumuksia jo ennen alkolukkoajokorttia. Keskeytyneen koetusajan kuljettajilla oli kertynyt keskimäärin 4,5 ja ei-keskeytyneillä 2,1 vakavaa liikennetrikkomusta. Ero on tilastollisesti erittäin merkittävä.

Alkolukkoajo-oikeuden päättymisen jälkeen rattijuopumuksesta jäi kiinni 41 (2,5 %) kuljettajaa. Kaikkiaan siis 95 (5,7 %) kuljettajaa jäi kiinni rattijuopumuksesta alkolukkoajo-oikeuden aikana ja/tai sen jälkeen (kuva 8). Lähes kolmannekselle heistä kertyi useampiakin rattijuopumuksia.

Vajaalla puolella (47 %) alkolukkoajo-oikeuden entisistä tai nykyisistä haltijoista vakavat liikenneriikkomukset jäivät siihen yhteen rattijuopumuksesta kiinni jäämiseen, jonka jälkeen alkolukkoajokortti oli hankittu (kuva 9). Neljännekselle (26 %) rattijuopumuksia oli kertynyt kaikkiaan kaksi, 13 % kolme ja lopuille vielä enemmän. Niitä oli ollut jo ennen alkolukon käyttöä ja tullut lisää sen aikana ja jälkeen. Tosin 17 rikkomusta jo ennen alkolukon käyttöä keränneelle ei ollut enää kertynyt uusia rikkomuksia koetusajalla eikä sen jälkeen tutkimusajankohtaan mennessä.



Kuva 8. Rattijuopumusten määrä alkolukkoajokortin aikana tai sen jälkeen



Kuva 9. Rattijuopumusten kokonaismäärä (ennen alkolukkoajokorttia, sen aikana ja jälkeen)

6.3 Kuolemansyyt

Alkolukolla valvotun ajo-oikeuden haltijoiden liikenne rikkomustietoja tarkasteltaessa havaittiin, että kohderyhmästä 24 henkilöä oli kuollut sen jälkeen, kun he olivat saaneet alkolukkoajokortin. Kuolleista kaksi oli naisia ja 22 miehiä. Naisia oli puolet vähemmän (8 %) kuin koko alkolukkoajokortillisten joukossa (16 %). Kuolleiden keski-ikänsä oli 53 vuotta, nuorin oli 26-vuotias ja iäkkäin 70-vuotias.

Henkilöiden kuolemansyiden selvittämiseksi haettiin lupa kuolemansyytietojen käyttämiseen tutkimustarkoitukseen. Tilastokeskuksesta saadun aineiston mukaan ko. henkilöistä 37,5 prosentilla kuolema oli alkoholiperäinen (alkoholiperäinen tauti tai tapaturmainen alkoholimyrkytys). Kasvaimiin menehtyi 25,0 %, itsemurhaan 16,7 %, verenkiertoelinten sairauksiin 12,5 % ja tapaturmiin (kaatumisiin) 8,3 % henkilöistä.

Kaikkien suomalaisten kuolemansyissä verenkiertoelinten sairaudet ovat yleisin syy (Taulukko 2). Vuonna 2011 miehistä 38,7 % ja naisista 41,1 % menehtyi verenkiertoelinten sairauteen. Alkoholiperäiseen tautiin tai tapaturmaiseen alkoholimyrkytykseen menehtyi 3,7 % vuonna 2011 kuolleista suomalaisista. Alkolukkoajokortillisilla painottuivat alkoholiperäiset syyt ja itsemurhat huomattavasti enemmän kuin väestössä yleensä.

Taulukko 2. Alkolukkoajokortin haltijoiden ja kaikkien suomalaisten kuolemansyyt (Lähde: Suomen virallinen tilasto)

Kuolemansyyt	Suomalaiset vuonna 2011			Alkolukkoajokortti
	Miehet	Naiset	Yhteensä	
Verenkiertoelinten sairaudet	38,7 %	41,1 %	39,9 %	12,5 %
Kasvaimet	24,6 %	22,5 %	23,5 %	25,0 %
Dementia, Alzheimerin tauti	7,5 %	17,1 %	12,3 %	-
Tapaturmat	6,1 %	3,4 %	4,7 %	8,3 %
Hengityselinten sairaudet	5,0 %	3,1 %	4,0 %	-
Alkoholiperäiset taudit ja tapaturmainen alkoholimyrkytys	5,7 %	1,8 %	3,7 %	37,5 %
Itsemurhat	2,8 %	0,8 %	1,8 %	16,7 %
Muut kuolemansyyt	9,7 %	10,4 %	10,1 %	-
Kuolleita yhteensä (lkm)	25 327	25 241	50 568	24
Ryhmän kokonaismäärä	2 652 534	2 748 733	5 401 267	1 687
Kuolleiden osuus	0,95 %	0,92 %	0,94 %	1,42 %

Tilastokeskuksen kuolemansyytilaston mukaan alkoholisytyt ovat useita vuosia olleet työikäisten yleisimpiä kuolemansyitä sekä miehillä että naisilla. Alkoholiperäiset kuolemat vähentyivät neljä prosenttia vuodesta 2010 vuoteen 2011. Erityisesti miesten alkoholikuolleisuus laski. Vuonna 2011 alkoholisyihin kuoli 1450 miestä ja 440 naista, kun vuonna 2010 vastaaviin syihin kuoli 1536 miestä ja 426 naista. Vuonna 2010 alkoholiperäisiin syihin menehtyneistä 77 prosenttia oli alle 65-vuotiaita.

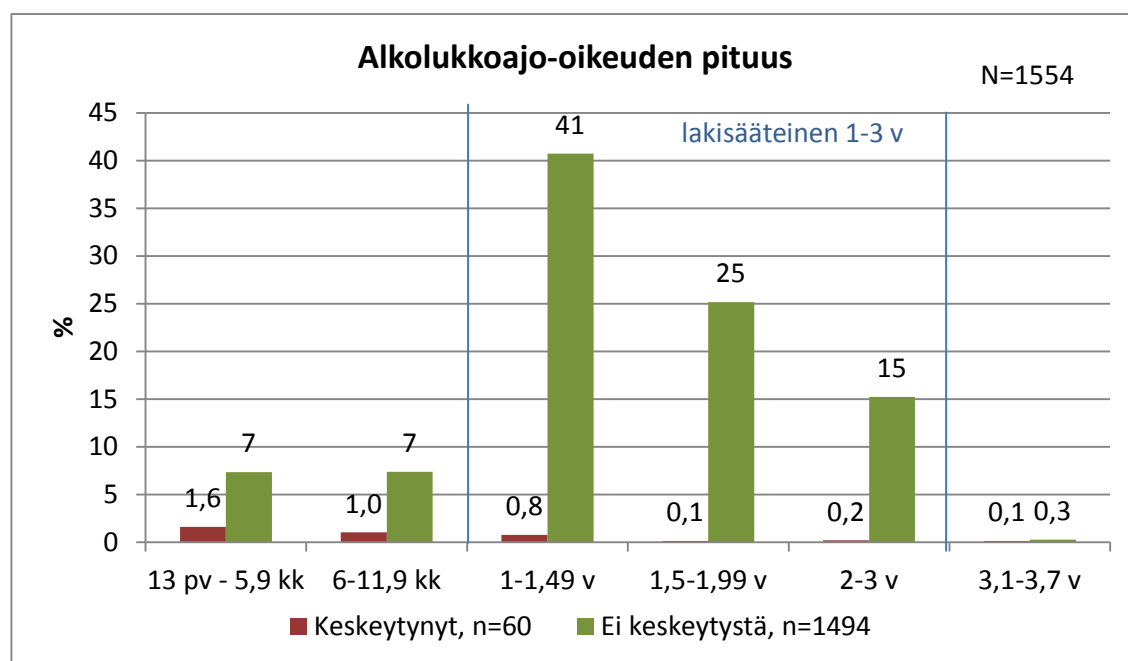
Alkoholiperäisen kuolleisuuden muutokset seuraavat alkoholijuomien kokonaiskulutuksen muutoksia.

6.4 Alkolukkoajo-oikeuden pituus

Alkolukkoajo-oikeuden pituus vaihteli 13 päivästä lähes neljään vuoteen (liite 6 ja kuva 10). Keskimäärin se kesti 506 päivää eli vajaat puolitoista vuotta. Luonnollises-
tikin alkolukolla valvotun ajo-oikeuden pituus jäi keskeyttäneillä (304 pv) selvästi
lyhyemmäksi kuin muilla (514 pv). Ero on tilastollisesti erittäin merkitsevä.

Keskeytymisten vastapainoksi 70 kuljettajalla (4,2 %) oli tutkimushetkellä edelleen
alkolukkoajokortti, vaikka heidän koetusaikansa oli jo päättynyt. He eivät olleet ha-
keneet takaisin normaalia ajokorttiaan, vaan jatkoivat omaehtoisesti ajo-oikeuttaan
vain alkolukolla varustetulla ajoneuvollaan.

*"Huomasin vasta tämän kyselyn saatuani, että alkolukon olisi saanut poistaa
jo vuosi sitten. Käynpä selvittämässä mitä se vapaaehtoinen lukonpito oikein
tarkoittaa. Muuten ok, mutta nykyinen kahden kuukauden välein kontrolli ja
siitä seuraava kustannus ei ole kannustava, jos lukkoa pitää vapaaehtoisesti."*



Kuva 10. Alkolukkoajo-oikeuden pituus

Lain mukaan alkolukkoajo-oikeuden koetusaika on vähintään vuosi ja enintään kol-
me vuotta. Kuitenkin liikennetietojärjestelmän ajokorttirekisterin mukaan alkolukko-
ajo-oikeus oli kestänyt 114 henkilöllä alle puoli vuotta ja 115 puolesta vuodesta va-
jaaseen vuoteen eikä näissä luvuissa ole mukana niitä, joiden koetusaika oli merkitty
keskeytyneeksi uuden rattijuopumuksen vuoksi (54) tai omasta pyynnöstä (6) tai joil-
ta puuttui tieto koetusajan pituudesta (107). Myös laitevalmistajien edustaja kertoi,
että käytännössä "tuomarit voivat antaa normaalin ajokortin takaisin aikaisemmin
kuin lain minimi".

Alkolukkoajo-oikeus kesti alle lakisääteisen vuoden kaikkiaan siis 15 % (229/1554)
alkolukko ajokortin haltijoista. Poliisin edustaja kommentoi, että joko tuomioistu-
in on määrännyt liian lyhyen koetusajan tai poliisi on palauttanut ajokortin virheellisesti.
Todennäköisemmin kyse on tuomarin virheestä, sillä poliisin kuuluu toimia tuomiois-

tuimen määräyksen mukaisesti. Kaksi käräjäoikeuden edustajaa arveli, että täytyy olla kysymys tietämättömyydestä, huolimattomuudesta tai inhimillisestä erehdyksestä. Yksi mainitsi, että "alkuaikoina on saattanut olla tulkintavaikeuksia. Lainsäädäntö voisi olla selkeämpikin". Pieni osa liian lyhyistä koetusajoista voi olla myös tietojen tallennusvirheitä.

Lyhyt koetusaja voi syntyä myös tilanteesta, että poliisi on myöntänyt valvotun ajo-oikeuden ennen käräjäoikeuden ratkaisua, mutta käräjäoikeus ei myönnäkään alkolukkoa esimerkiksi siksi, että käräjäoikeus ei ole saanut tietoa asiasta tai henkilö ei enää käräjäoikeudessa haluakaan alkolukkoa tai henkilö syyllistyy ajokieltorikokseen ennen käräjäoikeuden istuntoa. Poliisihan ei määrittele koetusajan pituutta, vaan myöntää vain valvotun ajo-oikeuden edellytysten täytyessä.

Moni kuljettaja valitti, että oli vaikea saada tietoa koetusajan pituudesta ennen alkolukon hankintapäätöstä. Joillekin tieto siitä, että alkolukon käyttöaika on pidempi kuin ajokieltoaika, selvisi ikävänä yllätyksenä vasta käräjäoikeuden päätöksessä. Osalle koetusajan pituus oli epäselvä vielä alkolukkoa käytettäessäkin, sillä he olivat saaneet eri lähteistä ristiriitaista tietoa.

"En saanut milteään taholta selvä vastausta miten kauan laitetta on käytettävää."

"Mutta alussa ei kerrottu, kuinka usein pitää puhalttaa. Enkä tullut ajatelleeksi, että se on näin pitkään, yli vuosi. Ajokieltoa olisi ollut vain 7-8 kk. Se olisi kohta jo loppu. Nyt on paljon pidempi rangaistus."

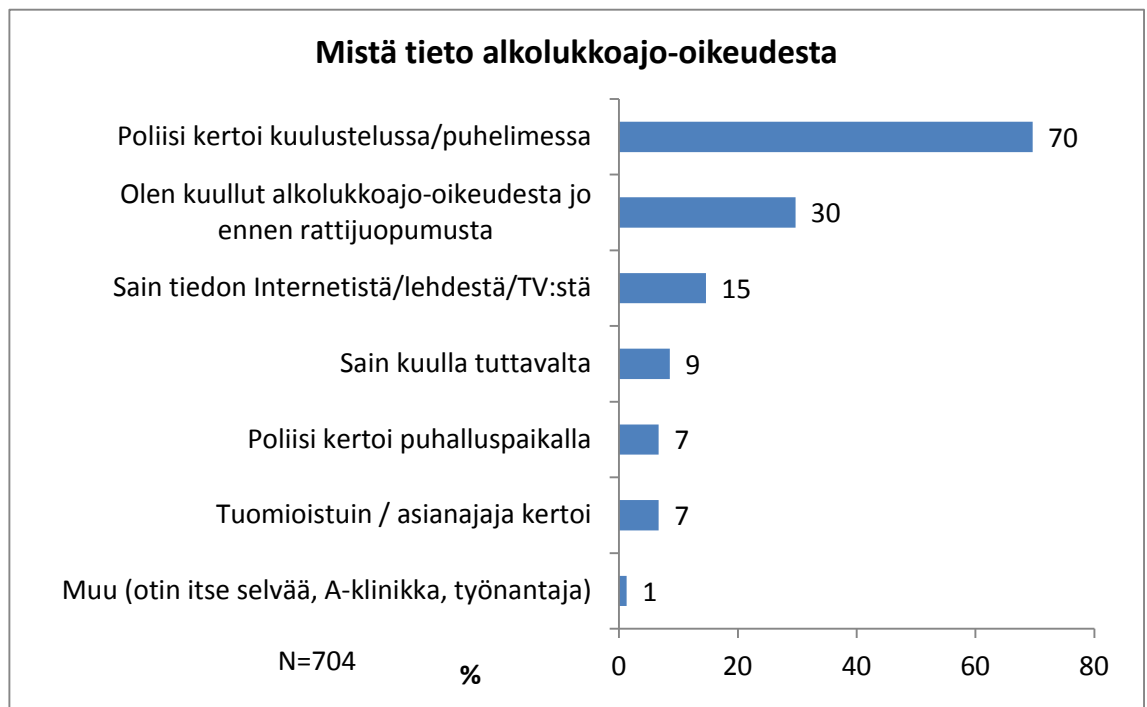
"Olen saanut ristiriitaista tietoa liittyen seuraavaan lauseeseen: Alkolukon on oltava asennettuna ajoneuvossa tuomioistuimen päätöksen mukaisesti vähintään 1 vuoden. Voiko tosiaan olla niin, että alkolukkoa täytyy pitää vähintään 1 vuosi, vaikka ajokielto olisi lyhyempi (esim. 3-6 kk)? Olen tänään (6.8.2012) saanut poliisilta suullisesti puhelimesta tiedon, että alkolukon voi poistaa, kun ajokielto päättyy. Sainko poliisilta väärää informaatiota vai olenko ymmärtänyt asian jotenkin väärin?"

Liian lyhyet koetusajat selittyvät siis paljolti poliisin ja käräjäoikeuksien tiedon puutteella alkolukkoajo-oikeudesta ja viranomaisten välisen tiedonkulun ongelmilla. Alkolukkoajo-oikeuteen liittyviä säädöksiä lienee tarpeen selkeyttää ja ohjeistusta lisätä, kun viranhaltijoillakin on yhä lain tulkintavaikeuksia.

7 Alkolukon ja alkolukkoajokortin hankinta

7.1 Tieto alkolukkoajo-oikeudesta

Valtaosa kyselyyn vastanneista kuljettajista sai tiedon alkolukko ajo-oikeudesta poliisilta joko kuulustelussa tai puhelimessa (kuva 11). Vain 7 prosentille poliisi oli kertonut alkolukosta jo puhalluspaikalla. Saman verran sai tiedon tuomioistuimessa tai asianajajalta. Vajaa kolmannes oli kuullut alkolukkomahdollisuudesta jo ennen rattijuopumuksesta kiinni jäämistä. Tietoa oli saatu Internetistä, lehdistä, TV:stä ja tuttavilta. Muutama kertoi ottaneensa itse selvää, esim. soittamalla viranomaisille ja kyselemällä "sitkeästi".



Kuva 11. Kuljettajien vastaukset siihen, mistä saaneet tiedon alkolukkoajo-oikeudesta

Valtaosalla kuljettajista (85 %) ei ollut ongelmia tiedonsaannissa alkolukkoajo-oikeudesta (liite 7). Mutta 15 % vastaajista kertoi erilaisista ongelmista (liite 9). Parisenkymmentä kertoi, että kukaan ei oikein osannut neuvoa, tieto on hajallaan eri paikoissa ja se on epäselvää ja liian yleistasoista. Yksityiskohtaisempaa tietoa olisi kaivattu mm. alkolukon myynti- ja asennuspaikoista, hinnoista, lääkärikäynnistä ja lupaprosessista. Yksitoista vastaajaa kertoi, ettei poliisi ollut kertonut alkolukon mahdollisuudesta, ja kahdeksantoista sanoi, ettei poliisi tiennyt tai antoi väärää, vanhentunutta tietoa mm. mahdollisuudesta saada alkolukkoajo-oikeus jo ennen oikeuden päätöstä. Tieto alkolukkoajo-oikeuden kestosta jäi monelta saamatta ja tuli sitten ikävänä yllätyksenä. Moni valitti, että joutui itse hankkimaan tiedot.

"Äärimmäisen epäselvät ohjeet internetissä, lupapalveluhenkilökunnan tietämättömyys."

"Jouduin itse ottamaan ja selvittämään kaiken tiedon kyseisestä vempaimesta."

"Poliisipäällikkö ei tiennyt lakimuutoksesta. Odotettiin käräjäoikeuden päätöstä 2kk!?!?"

"Minulle ei kerrottu kuulustelussa selkeästi, että minulla on oikeus asennuttaa alkolukko heti ja hakea alko-lukko-oikeutta. Luulin, että siitä pitää ensin saada päätös tuomioistuimelta tai poliisipäälliköltä."

Poliisilaitoksilta ja käräjäoikeuksilta kysyttiin alkolukosta tiedottamisesta. Tuomarit kertoivat, että heitä ei ole mitenkään ohjeistettu tiedottamaan alkolukon mahdollisuudesta. "Itse kukin tiedottaa harkintansa ja oman käytäntönsä mukaan." "Tuomareiden rooli tiedottajana on vaikea, kun juttu on jo istuntokäsittelyssä. Tiedotus tulisi tehdä aikaisemmassa vaiheessa. Poliisin ja syyttäjän rooli on merkityksellisempi." "Kun istunnossa tulee esille valvotun ajo-oikeuden mahdollisuus, tuomarit siitä kyllä vastaajan kanssa keskustelevalle. Usein vastaaja ei halua valvottua ajo-oikeutta, kun saa tiedon sen kalleudesta."

Poliiseja on ohjeistettu alkolukolla valvotusta ajo-oikeudesta Poliisihallituksen ohjeella (POHADno/2009/1218). Ohjeen mukaan poliisin on esitutkinnan aikana aktiivisesti tiedotettava alkolukkomahdollisuudesta. Valvonnan sisällöstä, ehdoista ja kustannuksista pitää kertoa sekä suullisesti että kirjallisesti. Lisäksi poliisin tulee antaa epäilylle liikenne- ja viestintäministeriön laatima alkolukkoesite, joka löytyy netistä (www.poliisi.fi, Luvat / Ajokortit / Alkolukko). Käytännössä "ensin kerrotaan suullisesti. Jos epäilty kiinnostuu aiheesta, niin sitten tulostetaan esite". Jotta asia ei unohtuisi, poliisin esitutkintalomakkeeseen lisättiin jokunen vuosi sitten kohta, joka rastitetaan, kun alkolukosta on tiedotettu.

Kahdessa käräjäoikeudessa pidettiin tuomareiden tietotasoa alkolukosta heikohkona ja kahdessa ajateltiin, että se on nykyisin kunnossa. "Tietotaso perustuu lain säännöksiin ja jossain määrin internetistä löytyvään tietoon." "Tuomarit toki tietävät, että on olemassa mahdollisuus alkolukkoon ja tietävät sen määrittämisen edellytykset. Yksittäinen tuomari määrää niitä kuitenkin aika harvoin. Sen sijaan tuomareiden tietotaso alkolukon hankkimisesta, tsekkauskäynneistä ja systeemin kustannuksista tuomitulle lienee varsin alhainen." "Kun vastaaja tulee istuntoon, hän ei yleensä tiedä alkolukon kustannuksista eikä käytännönjärjestelystä mitään, eikä tiedä syyttäjä ja käräjäoikeuskaan (muuta kuin suurin piirtein)." Tuomareiden mielestä "poliisin pitäisi paremmin informoida vastaajia."

Poliisilaitosten käsitys poliisien alkolukkotietämyksestä vaihteli. Yhden mukaan lupahallinto osaa asiansa, toinen kertoi tietotason parantuneen koko ajan ja kolmas ei pitänyt sitä kovinkaan hyvänä. "Kenttävalvonnassa on suuria puutteita alkolukkoasioissa. Normaali liikennevalvonnassa poliisimiehen pitäisi osata katsoa ajokortin kääntöpuolen erityisehtotiedot, jotta asia selviäisi."

Yleinen tietämys alkolukon käyttömahdollisuudesta on parantunut, mutta edelleen näyttäisi olevan tarvetta lisätä niin kuljettajille kuin viranomaisillekin suunnattua yksityiskohtaisempaa tietoa ja ohjeistusta alkolukkoajo-oikeuteen liittyvästä prosessista.

7.2 Alkolukkoajo-oikeuden hakuperusteet

Pääosa vastaajista (62 %) kertoi valinneensa alkolukon ajokiellon sijasta, koska tarvitsee autoa työtehtävissä tai työasiamatkoilla (kuva 12). Lähes puolet sanoo tarvitsevänsä autoa liikkumiseen kodin ja työpaikan välillä sekä vapaa-ajalla. Muutamissa

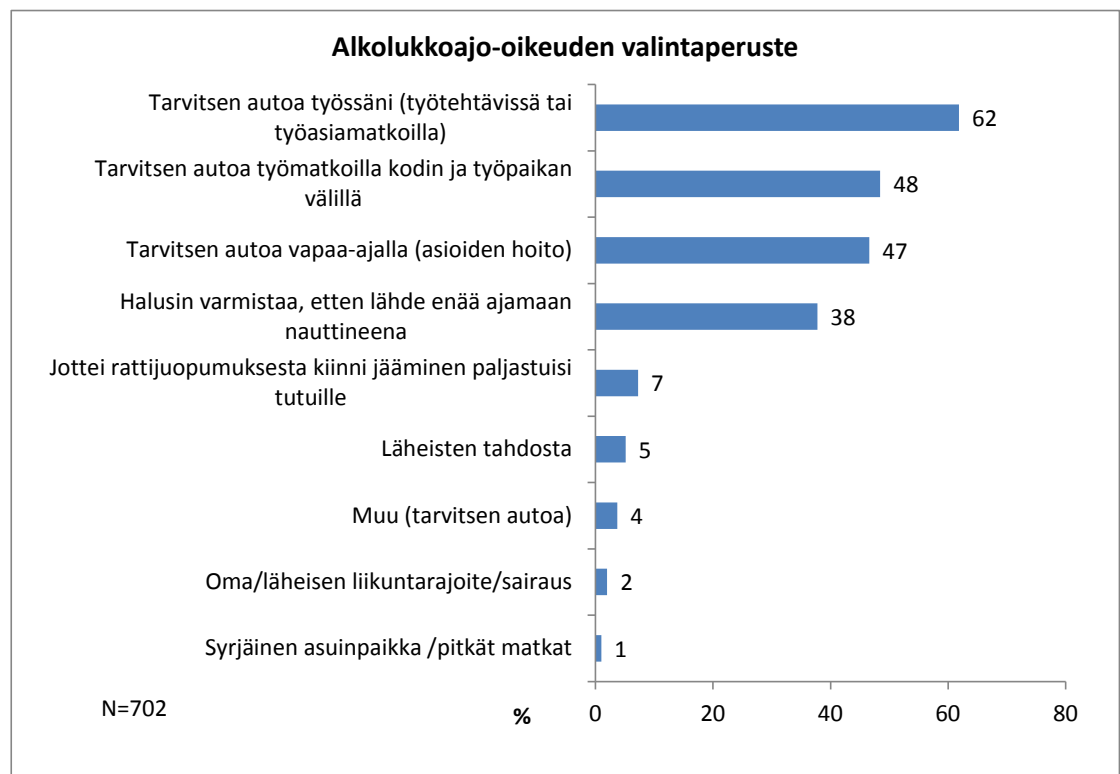
vapaamuotoisissa vastauksissa selitettiin, että syrjäinen asuinpaikka ja pitkät etäisyydet tekevät oman auton käytöstä välttämätöntä, kun joukkoliikennettä ei ole (liite 9). Toiset taas kertoivat tarvitsevänsä autoa oman tai läheisen liikuntarajoitteen tai muun sairauden ja sen hoitoon liittyvien matkojen vuoksi.

"Ilman ajo -oikeutta ei ajeta kaivinkonetta."

"Vammaisen lapsen kuljetus viikoittain sairaalaan."

"Olen invalidikortillinen."

"Asun syrjäseudulla, ei julkista liikennettä. Pitkät välimatkat, kuljetan miesystäväni töihin."



Kuva 12. Kuljettajien vastaukset siihen, mikä sai valitsemaan alkolukon käytön

Muutamit kokivat, että ajomahdollisuus on edellytys heidän työnsaamiselleen, toimintakyvylleen tai henkiselle terveydelleen. Osa kertoi autoilun olevan päivittäinen elämäntapa. Pari vastaajaa mainitsi valinneensa alkolukkoajo-oikeuden, jottei tarvitsisi syyllistyä ajo-oikeudetta ajoon.

"Tunnen olevani toimintakykyinen."

"Jag behöver bilen för min psykiska hälsa."

"Tarvitsen autoa päivittäin, 'elämäntapa'."

"Auto on välttämätön minulle joka päivä."

"Ettei tarvitse ajaa ilman ajo-oikeutta."

Yli kolmannes (38 %) valitsi alkolukon, koska halusi varmistaa, ettei lähde enää ajamaan nauttineena.

"Sivun kääntäminen omassa elämässä."

"Rajoittaa alkoholin käyttöä."

"Varmistava. Terapiatarkoitus."

Osalle (7 %) alkolukon valintaperusteena oli se, ettei rattijuopumuksesta kiinni jääminen paljastuisi tutuille. Yksi kyselyn saaja kertoi puhelimesta, että rattijuopumus ja sen paljastava alkolukko on niin äärimmäinen häpeä, että hän salaa sen muilta kaikkein keinoin. Puhaltaminen niin, ettei kukaan näe, rajoittaa ajamista ja tekee hänen elämästään vaikeaa. Hän kokee, että alkolukko heikentää hänen elämänlaatuaan, kun se estää tuttujen tapaamista ja naisystävän etsimistä kokonaisen vuoden. Hän katuukin alkolukon valintaa ja kokee, että olisi ollut helpompi sanoa auton olevan rikki kuin että hän nyt joutuu keksimään selityksiä sille, ettei voi ajaa toisten nähden.

"En halua kertoa siitä (rattijuopumus, alkolukko) kellekään, tämä on äärimmäinen häpäisy. Kun se rattijuoponainen ajoi lasten yli, niin on ihan lynkkausmenteliteetti. Jos ihmiset sais tietää, ne haluis tappaa mut.

Alkolukko ärsyttää ja aiheuttaa jatkuvia ongelmia. Kaikki ajot ja parkkeeraamiset pitää suunnitella niin, ettei kukaan näe kun puhallan.

Se on elämästä pois tämä vuosi! Vasta sitten kun tämä on ohi voin taas alkaa elää. Kaduttaa, että alkolukon otin. Olisi ollut helpompi sanoa kaikille, että auto on rikki, sillä mulla on vanha auto. Nyt pitää keksiä kaikenlaisia selityksiä miksen voi lähteä."

Osa valitsi alkolukon läheisten tahdosta. Muutama perusteli alkolukkoaan jopa sillä, etteivät toiset auton käyttäjät tai autoa lainaavat kuljettajat ajaisi nauttineena.

"Akka epäilee että juovuksissa."

"Etteivät läheiseni aja nauttineena."

"Ettei autoa lainatessani kuski ole juovuksissa."

Muutama kiisti koskaan syyllistyneensä rattijuopumukseen vapaamuotoisissa vastauksissaan ja puhelimesta. Yksi soittaja perusteli tätä sillä, että krapulaisena ajo ei ole rattijuopumus.

"En ole koskaan syyllistynyt moiseen tekoon. Halusin tehdä oikein ja sovittaa HETI tekoni, vaikka tuomioistuin määräsi minulle isot sakot. Olen opettaja, joka laski kesällä illan juomat väärin. Halusin tehdä itselleni oikein ja hankin heti alkolukon autoon. Olen ymmärtänyt, että alkoholin vaikutuksena olen saattanut ajaa aiemminkin. Tätä ei enää - KOSKAAN!!"

7.3 Alkolukon hankinta, asennus ja käyttöopastus

Valtaosalla (86 %) vastaajista oli Dräger Interlock XT –merkin alkolukko (liite 7). Suomen Alkolukon Guardian WR2 oli käytössä 13 prosentilla ja Maluxin SmartStart 1 prosentilla.

Vajaa 10 % vastasi, että heillä oli ollut ongelmia alkolukon hankkimisessa, asennuttamisessa tai muutoskatsastuksessa (liite 7).

Kymmenkunta vastaajaa kyseli, miten, mistä, minkälainen, miten asennetaan? (liite 9) Tietoa kerrottiin olleen heikosti ja hankalasti saatavissa. "Itse piti hakea netistä." Hankinta- ja asennuspaikkoja koettiin olevan vähän, harvassa ja kaukana. Kaikki asennuksetkaan eivät olleet onnistuneet ongelmitta.

"Vaikeuksia löytää toimiva ja helppokäyttöinen alkolukko sekä toimiva huolto."

"Piiti hakea 300 km:n päästä."

"Valtuutetun asennus- ja huoltoliikkeen ensimmäinen alkolukko: tietokoneohjelmaa yritettiin ladata useampi päivä liikkeen tietokoneelle jenkeistä."

"Asennutus Kuusamossa "valtuutetulla" liikkeellä oli todella epäammattimaista söheltämistä. Tämä palaute myös Oulun Raskoneen asentajalta, joka moitti työn jälkeä."

"Ei minkäänlaista kilpailua, vaikka asentajia paljon. Asentajilla ei ole kuitenkaan tietoa, mitä täytyy tehdä. Huoltojen takia jätin jo alkulukon pois, koska huoltajat olivat aivan pihalla. Toisessa paikassa maksoi sama huolto 30 e ja toisessa 140 e."

Alkolukon asennuspaikasta tai asentajalta saatua käyttöopastusta piti 86 % asianmukaisena ja riittävänä (liite 7). Kymmenesosa koki opastuksen liian hätäiseksi ja riittämättömäksi. Osa (3 %) kertoi, että opastusta sai vain pyytämällä, ja muutama (2 %), ettei ollut saanut käyttöopastusta lainkaan.

Ajoneuvon muutuskatsastuksessa ongelmia oli kohdannut 6 % vastaajista. Ne liittyivät yleensä tiedonpuutteeseen alkolukon alkuaikoina. Alkolukkoa ei tunnettu kaikilla katsastusasemilla ollenkaan ja ensikertalaiset katsastajat tekivät virheitä. Poliisin tiedotkin koettiin vähäisiksi. Muutama vastaaja ei ollut saanut tietoa, että ajoneuvo pitää muutuskatsastaa. Jotkut kommentoivat katsastusta rahastukseksi. Ongelmaksi mainittiin myös ajoneuvon siirto katsastusasemalle kun ajo-oikeutta ei ole.

"Kävin useilla katsastuskonttoreilla ja vasta kolmannella konttorilla osattiin tehdä muutuskatsastus alkolukolliseen autoon."

"Katsastuskonttori aiheutti lukon lukkiutumisen - sen sai auki rahalla, jota katsastuskonttori ei maksanut."

"Ajoneuvon siirto katsastusasemalle. Poliisi ei myönnä erillistä ajolupaa ennenkuin alkolukkokortin edellytykset täyttyy."

7.4 Alkolukkoajokortin hakeminen

Rattijuopumuksesta kiinni jäämisen ja alkolukkoajokortin saamisen välinen aika vaihteli suuresti (liite 7). Yleisimmin aikaa kului 2-4 viikkoa. Vähimmillään tuo aika oli yhden päivän ja enimmillään jopa yli viisi vuotta, mutta yli vuoden väliaika oli harvinainen (18). Myös kyselyyn vastanneet kertoivat tämän alkolukkoajokortin hakemiseen kuluneen ajan. Vastanneilla painottuivat lyhyemmät ajat eli kyselyyn vastasivat enemmän ne, jotka ovat päätyneet hakemaan alkolukkoajokorttia nopeammin rattijuopumuksen jälkeen.

Lähes puolet (47 %) vastaajista koki ajan rattijuopumuksesta alkolukkoajokortin saamiseen sopivan pituiseksi (liite 7). Pitkänä aikaa piti 40 % ja lyhyenä 13 % vastaajista. Vastaajan tilanne ja olosuhteet vaikuttivat suuresti tuon ajan kokemiseen eikä lyhyeksi tai pitkäksi kokeminen liittynyt suoraan kuluneen ajan todelliseen pituuteen. Jotkut kertoivat, etteivät olleet heti hakeneet alkolukkoajo-oikeutta loukkaantumisen tai rahapulan vuoksi tai koska halusivat harkita asiaa rauhassa. Toiset taas olisivat toimineet nopeammin, jos olisivat saaneet tietoa aiemmin.

"En asennuttanut lukkoa heti, koska se oli niin kallis, että piti hiukan miettiä."

"Olisin saanut aiemmin jos jo kuulusteluissa olisi osattu kertoa, että poliisiviranomainen voi tehdä päätöksen ennen käräjiä."

"Pitkä. Olisin hankkinut heti jos olisin sen tiennyt."

Moni ilmaisi, että aika tuntui pitkältä. Liikkumisen ja kyytien järjestely oli ollut hankalaa ja joidenkin työnteke estynyt.

"Odottavan aika on pitkä."

*"Oli käytettävä ystäviä asioiden hoitamiseen."
"Erittäin pitkä. Kyytien järjestäminen oli työlästä."
"Pitkä, koska tarvitsen autoa työssä joka päivä."*

Ajan kokemiseen vaikuttivat myös henkiset paineet ja itsesyytökset rattijuopumuksen jälkeen.

*"Vaikea ja syyllinen lapseni edessä. "
"Kamala tilanne. En ole koskaan tehnyt mitään väärää, eikä tuomittu oikeudessa mihinkään. Odotusaika oli yhtä helvettiä. En halua koskaan joutua tällaiseen tilanteeseen. Syyllisyyden tunteet siitä, että olen ajanut autoa päihtyneenä olivat infernaaliset. Koskaan en ole rikosta tehnyt - tahallani. Onneksi oli turvaa lähellä. Hylkiö olen, myönnän sen. Koskaan en enää nauttineena auton rattiin asetu. Alkolukko saa jäädä omaan autoon, vaikka koetusaika päättyisikin."*

Vastaajista 8 % kertoi alkolukkoajokortin hakemiseen sisältyneen ongelmia. Ne liittyivät tiedonkulkuun poliisin ja käräjäoikeuden välillä, viranomaisten nihkeään kohteluun ja alkuaikojen tietopuutteisiin (liite 9). Poliisilaitoksen kansliahenkilökunta ei tiennyt toimintatavoista. Poliisi ei ollut kertonut, ei tiennyt tai oli antanut väärää neuvoja. Esimerkiksi vastaajille ei ollut kerrottu, että ajokortin saa heti anomuksen jättämisen yhteydessä tai että ajokortin saa vain kotipaikkakunnan poliisiasemalta. Vastaaja koki kohtuuttomaksi, että häntä oli kehoitettu ensin hoitamaan ja maksamaan luvkon asennus ja muut todistukset ennen kuin hän saisi varmuuden alkolukkoajo-oikeuden saamisesta.

*"Informaation kulku poliisin ja käräjäoikeuden välillä. Olin jo saanut poliisin myöntämän alkolukkoajokortin, josta tieto ei kuitenkaan kulkenut käräjäoikeuteen ennen käsittelyä, jonka vuoksi menetin korttini. Jouduin hakemaan tuomion purkua hovioikeudesta, eli käytännössä olin ilman ajo-oikeutta n. 4kk, vaikka alkolukko oli hankittu."
"Poliisilaitoksella piti jonottaa tuntikausia useaan otteeseen ja selittää samat asiat kerta kerran perään."
"Poliisipäällikkö eväsi saannin; sain vasta oikeuden päätöksellä."
"Sairasta itsevaltiasta toimintaa luvan myöntäjältä. Ensin kehoitettiin asentamaan lukko, muutoksastus, todistukset nippuun ja kyselemään sitten saanko luvan ja kysymys ei ollut päivä tansseista. Rahaa paloi satoja euroja, eikä ollut varmaa saanko edes poliisilta luvan ajo-oikeuteen. Kohtuutonta ja tiedon saanti tökki todella pahasti."*

Viranomaisten välinen tiedonkulku

Poliisilaitosten ja käräjäoikeuksien mielestä näiden välinen tiedotus alkolukkoasioista on asiallista ja informatiivista. Poliisi tulisi ilmoittaa esitutkintapöytäkirjassa, että vastaaja on pyytänyt valvottua ajo-oikeutta, ja syyttäjän samoin haastehakemuksessa.. "Joskus esitutkintapöytäkirjoista näkyy, että poliisi on tiedottanut alkolukkoajo-oikeudesta"

Molempien mielestä tiedonkulku on parantunut alkuvaikeuksien jälkeen, mutta edelleen poliisin myöntämä valvottu ajo-oikeus ennen käräjäoikeuden ratkaisua on yksi "kompastuskivi". Yksi tuomari kertoi alun tietokatkoksista, että "annoin muinoin ehdottoman ajokiellon henkilölle, jolle poliisi oli esitutkintapöytäkirjan valmistumisen jälkeen myöntänyt alkolukon". "Kansalaiset joskus olettavat, että kun kerran on jotain poliisille sanonut ajo-oikeuden tarpeesta tai alkolukosta, niin se automaattisesti ote-

taan käräjäoikeudessa huomioon." "Ajoneuvoliikennerekisterin otteesta pitäisi selkeämmin näkyä, jos poliisi on antanut vastaajalle alkolukkoajo-oikeuden. Tämän kanssa on ollut runsaasti ongelmia." "Asiakas voi luulla asian olevan sillä selvä, kun poliisi on myöntänyt alkolukkokortin. Tiedonkulku poliisin, syyttäjän ja käräjäoikeuden välillä pitäisi saada näissä asioissa varmatoimiseksi."

Lisäksi poliisi kertoi, että "epäselvyyttä on jonkin verran aiheuttanut se, että henkilö syyllistyy samalla teolla rattijuopumukseen ja törkeään liikenneturvallisuuden vaarantamiseen. Tuolloinhan ei voi myöntää alkolukkoa, koska on väliaikaisessa ajokiellossa myös törkeän liikenneturvallisuuden takia." Ongelmana poliisin lupahallinnolle ovat ne, jotka ovat saaneet alkolukkoajo-oikeuden, mutta eivät lukkoa asennakaan.

7.5 Keskustelu päihteiden käytöstä terveydenhuollossa

Alkolukkoajo-oikeusprosessiin kuuluu käynti lääkärin tai muun terveydenhuollon ammattihenkilön luona keskustelemassa päihteiden käytöstä, niiden vaikutuksesta terveyteen sekä päihteiden käyttöön liittyvistä hoitomahdollisuuksista. Valtaosa vastaajista piti sitä hyödyllisenä (39 %) tai hyvänä asiana, vaikkei siitä kovin suurta hyötyä koettu itselle olleen (45 %). Hyödyttömänä käyntiä piti 17 % vastaajista (liite 7).

Terveydenhuollon edustaja arvioi keskustelujen hyödyllisyyttä vaihtelevaksi molemmista osapuolista johtuvista syistä. Osa asiakkaista on tullut vain hakemaan nopeasti todistuksen, jotta pääsisivät ajamaan, eikä heillä ole kiinnostusta eikä motivaatioita osallistua keskusteluun. Toisaalta rattijuopumuksesta kiinni jääminen on voinut pysähdyttää, ja asiakas voi olla hyvinkin motivoitunut keskusteluun ja jopa hoitosuhteen aloittamiseen. Pääosalla kiinnostus jää näiden ääripäiden välimaastoon ja tällöin tarvittaisiin asiantuntevaa henkilöstöä, joka herättää miettimään päihteiden käyttöä ja elämänhallintaa.

A-klinikalla henkilöstö on luonnollisesti perehtynyt aihepiiriin, mutta muualla terveydenhuoltohenkilöstöllä ei välttämättä ole kokemusta alkoholin käytöstä keskusteluun. Monelle terveystieteiden alalla työskentelevälle alkolukkokeskusteluja voi tulla eteen niin harvoin, että ne jäävät yksittäisiksi eikä tottumusta pääse kertymään.

Haastateltu terveydenhuollon edustaja kertoi, ettei alkolukkoon liittyvästä keskustelusta ole annettu minkäänlaista ohjeistusta; ei keskustelun sisällöstä eikä tavoitteista, ei siihen käytettävästä ajasta eikä siitä, ketkä keskusteluja voivat käydä ja millainen todistus siitä pitäisi tehdä. Kun keskusteluun ei ole struktuuria eikä tiedetä mikä on sen tavoitteena, ei sitä kaikki oikein haluaisi tehdä. Osa kokee yhden käynnin todistuksen hakemisen lähinnä kumileimasimena toimimiseksi. A-klinikalla asiasta oli keskusteltu työtiimissä ja haastateltava oli tehnyt yhteisen kaavakepohjan todistukseksi. Keskustelua oli herättänyt myös se, voisiko aihepiirin hyvin tunteva sosiaalihuollon päihdetyöntekijä hoitaa keskustelun, vaikka hänellä ei olekaan terveydenhuollon koulutusta.

Ohjeistuksen puute on näkynyt asiakkaillekin. Lähes kymmenesosa (9 %) kuljettajista kertoi keskusteluun liittyneen ongelmia. Mainitut ongelmat liittyivät varsinkin alkuaikojen tiedon puutteeseen. Vastaajat kertoivat, että kukaan ei tuntunut tietävän, missä pitäisi käydä, "kuka siihen kelpaa" (liite 9).

"Piti soitella paljon ennen kuin selvisi oikea paikka."

"Vaikea päästä vastaanotolle, uusi asia terveydenhuoltohenkilöille."

"Terveyskeskuksesta ohjattiin ottamaan yhteyttä päihdeklinalle, joka olisi käsitellyt asiaa ajo-oikeuden palauttamisen mukaisesti vähintään 4kk verikoe-seurannoin ym. Alkolukon saannin edellyttämän lääkärintodistuksen vaatimus ei ollut henkilökunnalla selvillä."

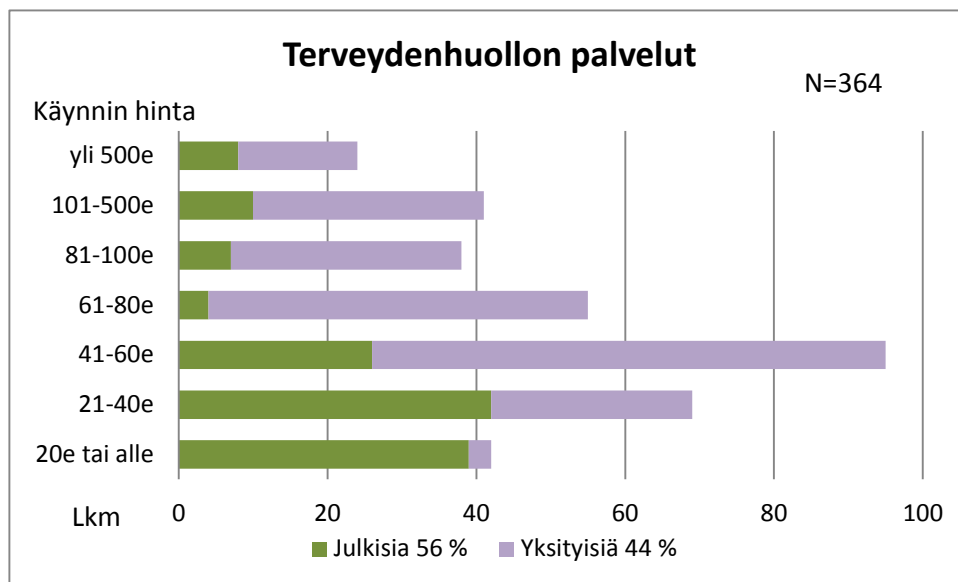
"Tavallisen terveyskeskuslääkärin todistus ei kelvannut."

"Lääkäri ei ollut koskaan tehnyt moista paperia, mutta onnistui."

Käynnin hinta

Yli puolet vastaajista (56 %) oli käyttänyt käynnillään julkisia terveydenhuollon palveluja ja loput (44 %) yksityisiä (liite 7). Käynnin hinnan kerrottiin vaihdelleen 6 eurosta 6 500 euroon. Terveyskeskuskäynnin hinnan keskiluku oli 60 euroa, mutta 21 vastaajaa mainitsi yli tuhannen euron summan (kuva 13). Suurimmat luvut eivät tarkoittane yhden käynnin hintaa, vaan pidempää päihderiippuvuuden hoito-ohjelmaa. Julkisen terveydenhuollon käynnit ovat olleet yleensä vähän edullisempia kuin yksityisellä puolella, mutta vertailua sotkee se, että ilmeisesti molemmilla puolilla osa kerrotuista hinnoista koskee yhtä käyntiä ja osa useampaa.

Terveyskeskusten edustaja kertoi, että yksityissektorilla alkolukkokeskustelun hinta on 80–120 €. Tämän lisäksi todistuksesta voidaan veloittaa 20–40 €. Julkisella puolella päihdepalvelut ovat ilmaisia. Terveyskeskus veloittaa käynnistä vain normaalin poliklinikkamaksun. A-klinikalla keskustelukäynti ja monivuotinen päihderiippuvuusohjelmakin ovat ilmaisia. Varsinkin pääkaupunkiseudulla terveyskeskuksen aika voi joutua odottamaan niin pitkään, että terveyskeskukset suosittelevat asiakkaille paljolti yksityispuolta.



Kuva 13. Kuljettajien vastaukset terveyskeskuskäynnin hinnasta

Päihteiden käyttöön liittyvän keskustelun kehittäminen

Terveyskeskusten edustajan mielestä tarvittaisiin lisäohjeistusta sosiaali- ja terveysministeriöltä vaikka yhteistyössä Trafin kanssa. Ohjeiden avulla on mahdollista saada keskusteluista hyödyllisiä. Ohjeissa pitäisi selkeyttää keskustelun tavoite ja kirjata

tsekkauksista keskustelussa läpikäytävistä asioista, luoda keskustelulle rakenne. Asiat pitäisi kirjata muistiin. Keskustelulle pitäisi varata aikaa noin 45 minuuttia.

Keskustelun tavoitteena olisi saada miettimään omaa alkoholinkäyttöä ja sen vaikutuksia elämään, herättää ymmärrys mahdollisesta päihdeongelmasta ja sen myöntämisestä. Keskeisin tavoite on poimia ne, joilla on kykyä tai halua muutokseen, ja alkolukko sitten varmistaa, ettei rattijuopumus uusiudu. Keskustelussa tulisi luoda käsitys mahdollisuuksista elämäntapojen muutokseen ja alkoholismien hoitoon. Jollei alkoholiongelma ole vakava ja syntyy halu muutokseen, niin yhdellä käynnilläkin voidaan antaa eväät muutokseen. Yhdeltä käynniltä ei toki voi odottaa liikojia, mutta sillä voidaan tehdä avaus, joka jää mieleen ja voi myöhemmin auttaa, kun halu muutokseen aktualisoituu.

Haastateltu kysyi, voisiko myös edellyttää, että asiakkaan pitää edes jotenkin osallistua keskusteluun? Nyt todistus keskustelusta on annettava, vaikka asiakas vain istuu hiljaa ja örisee, ettei kiinnosta. Ihannetilanteessa terveydenhuollon ammattilainen voisi yksilöllisesti arvioida keskustelukertojen tarvetta, joka voisi olla 1-3 kertaa. Toimiva malli voisi olla yksi keskustelu ennen alkolukkoajokortin myöntämistä ja toinen kontrollikäynti sitten, kun kokemusta alkolukon käytöstä on kertynyt.

Yhteistyötä ja alkolukkokampanja

Terveydenhuollon edustaja toivoi lisää viranomaisten välistä yhteistyötä. Paikallisen poliisin kanssa on ollut yksi yhteistyöpalaveri, jossa käsiteltiin lähinnä ajokykyarvioita. Myös käräjäoikeuksien kanssa voisi käydä keskustelua, jotta kaikki viranomaiset antaisivat saman viestin: rikos on huono juttu, mutta alkolukko ja hoitoon hakeutuminen voivat estää sen uusimisen. Haastateltavan mielestä alkolukko voitaisiin säätää pakolliseksi rattijuopumuksesta kiinni jääneille.

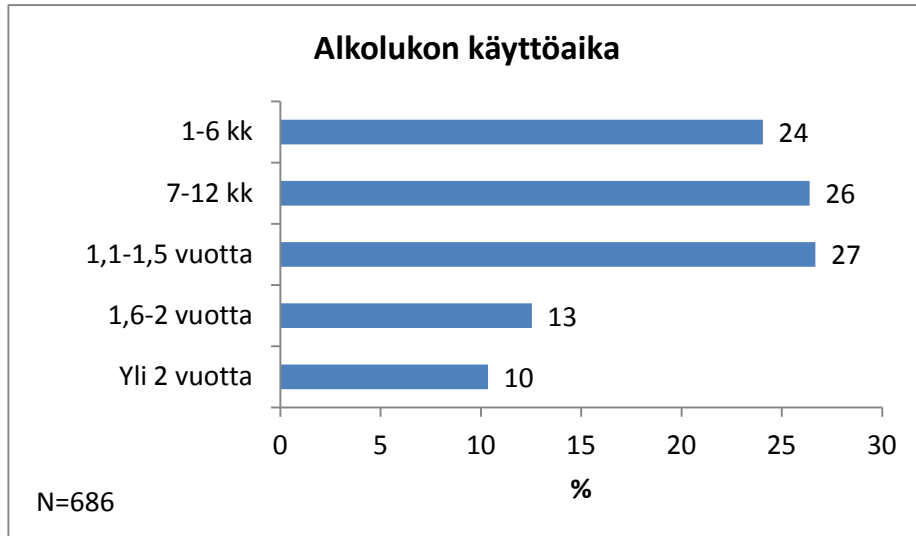
Tiedon puutetta voisi terveydenhuollon edustajan mielestä poistaa aktiivisella tiedotuksella ja alkolukkokampanjalla, joka suunnattaisiin terveyskeskuksiin, poliisilaitoksille, käräjäoikeuksille ja kaikille kansalaisille. Kun alkolukon käyttö yleistyisi, myös sen hinta laskisi. Rattijuopumuksen uusijoita on paljon, heidät pitäisi saada alkolukon käyttäjiksi. Kampanjan voisivat toteuttaa yhdessä useat tahot, kuten Trafi, autoliitto, Liikenneturva, STM ja LVM.

Terveydenhuollon edustajan mielestä hoito- ja rikosnäkökulmaa voi olla joskus hankala yhdistää. Käräjäoikeuksien näkemyksistä heijastui hyvin käytännöllisrealistinen näkökulma: alkolukkojen peruutuskäsittelyt ovat turhauttavia ja työläitä, joten niiden määrän ei haluta kasvavan. Yksi tuomari pitää turhana syyttäjän ilmoitusta alkolukkoajo-oikeuspyynnöstä silloin, kun jutusta on heti nähtävissä, että vastaaja tulee saamaan ehdollisen ajokiellon. Joskus vastaaja on asentanut autoon kalliin alkolukon poliisin antaman väliaikaisen alkolukkoajokortin perusteella, mutta saakin ajokiellon ehdollisena. Toisen tuomarin mielestä "poliisin pitäisi paremmin informoida vastaajia alkolukon hinnasta ja siitä, että lyhyissä ajokielloissa (minkä poliisikin voi promillen perusteella arvata) alkolukon hankkiminen harvoin kannattaa." "Kannattamista" on näissä tapauksissa ajateltu enemmän kuljettajan talouden ja tuomarin työmäärän kuin liikenneturvallisuuden, rattijuopumuksen estämisen tai henkilön elämänhallinnan ja alkoholismien hoidon kannalta.

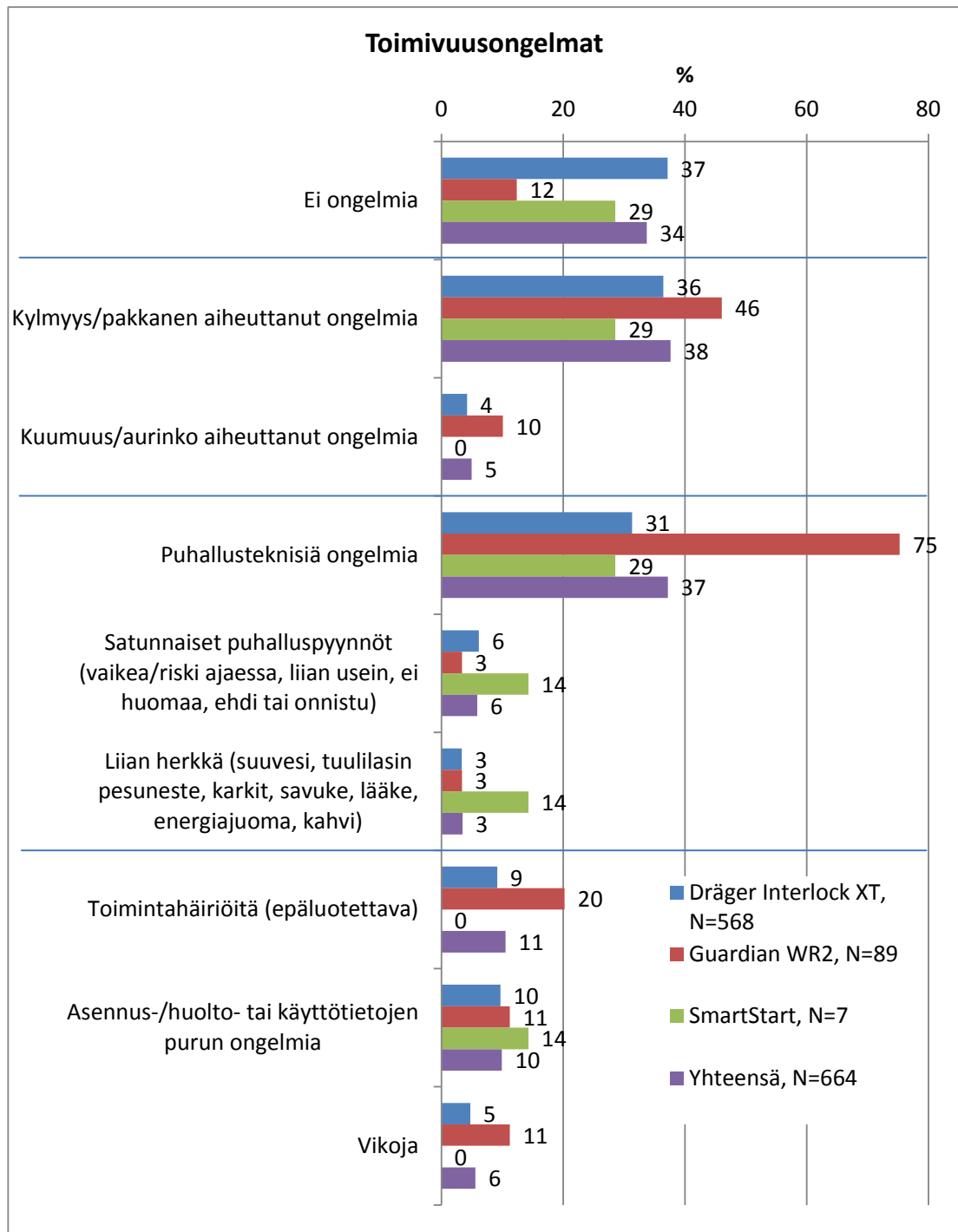
8 Alkolukon käyttökokemukset

8.1 Alkolukon toimivuus

Kyselyn vastaajien kokemus alkolukon käytöstä vaihteli kuukaudesta vajaaseen kuuteen vuoteen (kuva 14). Keskimäärin kokemusta oli vuoden verran. Kolmannes vastaajista kertoi, että alkolukon toimivuudessa ei ole ollut ongelmia (kuva 15). Eniten raportoitui puhaltamiseen ja pakkaseen liittyviä ongelmia. Seuraavissa luvuissa käydään tarkemmin läpi kuvassa 15 mainittuja ongelmia.



Kuva 14. Vastaajien kokemusaika alkolukon käytöstä



Kuvassa 15. Kyselyyn vastanneiden esille tuomia alkolukon toimivuusongelmia on ryhmitelty puhaltamiseen, lämpötilaan ja huoltoon liittyviin. Niiden alaluokat on muodostettu vastaajien vapaamuotoisten ongelmakuvausten pohjalta

8.2 Puhaltaminen

Alkolukko tunnistaa puhalluksen, kun puhallus ylittää tietyn virtauskynnyksen. Tämän jälkeen on puhallettava jatkuvasti kunnes minimimäärä (kriteerit) on täyttynyt. Valvottuun ajo-oikeuteen hyväksytyistä alkolukoista kaksi edellyttää puhalluksen yhteydessä ns. ääniväriä. Maahantuojaan mukaan "laite vaatii noin viiden sekunnin puhalluksen, jonka aikana tulee tuottaa hurisevaa ääntä". Kolmas alkolukkomerkki vaatii järjestelmään alipaineen puhalluksen jälkeen. Käytännössä tämä tapahtuu imemällä heti puhalluksen jälkeen, kun laite on antanut äänimerkin. Näiden puhallus-

ten lisämenettelyjen (vapaaehtoisessa käytössä oleviin alkolukkoihin verrattuna) tarkoituksena on vaikeuttaa järjestelmän kiertämistä.

Puhaltamisongelmia

Monien kuljettajien mielestä oikeaa puhallustekniikkaa oli vaikea oppia. Osa kuitenkin kertoi, että kun tekniikan oppi, niin ongelmia ei enää ollut. Toiset taas kertovat ongelmien jatkuvan: "Ei hyväksy aina puhallusta vaan on yritettävä useamman kerran."

"Puhallustekniikan oppimiseen meni jonkin verran aikaa. Oppimisen jälkeen se on toiminut."

"Puhallustekniikka ei ole vieläkään aina hallussa."

"Kyllä se on todella vaikeaksi tehty se käyttö, Koko ajan piippaa ja puhaltaminen on vaikeaa. Mutta sehän on rangaistus..."

"Välillä 'imaisu' kanssa vaikeaa; ei tahdo millään kelvata. Toinen on että välillä kapula selvästi kertoo että nyt imaisu; välillä se pitää arvata."

Vaaditut puhallukset koetaan turhan pitkiksi, "ei tahdo riittää keuhkoissa ilmaa". Puhaltaminen on hankalaa varsinkin niille, joilla on astmaa, keuhko- tai äänihuulien sairauksia tai flunssainen olo. Monen perheenjäsenet eivät jaksaneet puhaltaa riittävän voimakkaasti tai opetella tekniikkaa eivätkä siten voineet käyttää autoa. Varsinkin äänivärinäominaisuutta pidettiin ongelmallisena.

"Puhallus ja imu oltava voimakas, jos flunssa, niin meinaa tuottaa ongelmia."

"Vaimo ei jaksanut puhaltaa eli ei pystynyt ajaan autoa."

"Äänen värinä hankalaa saada oikein."

"Usein oli ongelma äänen värinän kanssa, kunnes värinävaatimus poistettiin masiinasta anotulla erikoisluvalla."

"Erittäin usein pyytää uutta puhallusta. Viestit: puhalla kovempaa, puhalla pitempään, äänen värinä. Kokonaisuudessaan tämä kyseinen laite on tosi hankala."

Ensimmäisen alkolukon "puhallustekniikka - siihen sai antaa äänitaajuuden samalla, mikä ei aina onnistu vaikka kuinka treenaisi. Ajon aikana oli etsittävä tienreunus kun laite alkoi puhalluksista nikottelemaan ja huoltoa 24:n tunnin sisällä tehtäväksi. Eli taas 100 km:n matka huoltoon, työaika lyhennettävä ja joka viikko sama ralli. Toisenmerkkinen alkolukko on ollut hyvä laite, ei ole samanlaisia lastentauteja ja ajo on ollut helppoa, kun ei ole tarvinnut jännittää milloin taas huoltovalo syttyy."

Jotkut kuljettajat kertoivat alkolukon olevan turhan herkkä hajuille. Vastaajat kertoivat laitteen reagoineen mm. lasinpesunesteeseen, partaveteen, energiajuomaan, kahviin, kurkkupastilleihin, karkkeihin, suklaaseen, tuoremehuun, limppariin, kotikaljaan, savukkeeseen, yskänlääkkeeseen, purukumiin. Näistä on tullut turhia ylimääräisiä huoltokäyntejä.

"Ajon aikana tehty tuulilasinpesu aiheutti ongelmia. Maksoi 40 euroa."

"Oli vaikea alussa muistaa, että juuri ennen ajoon lähtö ei saa ottaa yskänlääkettä, kurkkupastilleja, purukumia, hapanta tuoremehua, sillä nämä aiheuttavat punaisen puhalluksen."

Yhden laitevalmistajan edustajan mielestä alkolukkoon puhaltaminen ja äänen tuottaminen samanaikaisesti vaatii normaalia keuhkojen kapasiteettia ja alkolukko tunnistaa useita eri äänentaajuuksia. "Käyttäjän on kuitenkin sopeutettava puhallustekniikkansa alkolukon mukaan eikä päinvastoin. Joillekin ihmisille on vaikeampaa op-

pia tekniikka kuin toisille." Yhden laitevalmistajien mukaan järjestelmästä ei saa selville epäonnistuneiden puhallusten osuutta kaikista puhalluksista. Toinen sanoi niiden määräksi 15 % ja kolmannen käyttötietojen analyysistä selvisi, että kuljettajan puhallusvirheiden osuus oli keskimäärin 9 % hänen kaikista puhalluksistaan.

Alkolukoista purettujen käyttötietojen mukaan ilman puhallusvirheitä oli selvinnyt vain kuusi kuljettajaa. Reilulla kolmanneksella (37 %) epäonnistui 1-5 % puhalluksista ja toisella kolmanneksella (35 %) 6-10 % puhalluksista (liite 8). Muutamilla epäonnistui yli puolet puhalluksista.

Puhallusvirheiden osuus väheni koetusajan loppupuolella. Tämä huomattiin, kun verrattiin koetusajan päättäneiden yli 8 kk ajaneiden kuljettajien alku- ja loppupuolen puhallusvirheiden osuuksia (liite 8). Kuljettajista 77 % oli loppupuolella vähemmän virheitä kuin alkupuolella. Alkupuolella puhallusvirheiden osuus kaikista puhalluksista oli keskimäärin 8,3 % ja loppupuolella 5,3 %. Joillain henkilöillä kehitys oli huomattavaa; alkupuolen 51 % virheistä loppupuolen 17 % virheisiin. Tosin joillakin kävi toisinkinpäin, alun 8 % virheistä lopun 31 % virheisiin, mutta tällöin myös puhallusten kokonaismäärä kasvoi huomattavasti.

Ajonaikaiset puhalluspyynnöt

Asetuksen (474/2008) mukaan alkolukon on satunnaisesti ajon aikana vaadittava puhallusta, jonka antamiseen kuljettajalla on 6 minuuttia aikaa. Ensimmäistä puhallusta alkolukon on vaadittava 5-10 minuutin kuluttua auton käynnistyksestä ja tämän jälkeen 30–45 minuutin välein.

Valtaosa kyselyyn vastaajista (92 %) kertoi yleensä puhaltavansa ajaessaan. Pääosa (86 %) myös sanoi, ettei siitä ole aiheutunut vaaratilanteita.

Vapaamuotoisissa vastauksissa osa kuljettajista kertoi, että satunnaiset puhalluspyynnöt ovat monella tapaa vaikeita: ensinnäkin ne ovat liikenneturvallisuusriski, toiseksi niitä on liian usein ja kolmanneksi niitä ei aina huomaa tai ehdi reagoida tai laite ei hyväksy tehtyä puhallusta (liite 9).

Vaaratilanteita kerrottiin syntyvän erityisesti kaupunkiliikenteessä, risteyksissä ja ruuhkassa. Vilkaassa liikenteessä, valoissa tai moottoritiellä ei yleensä voi pysähtyä tien sivuun puhaltamaan. Kun ajaessa joutuu keskittymään puhaltamiseen ja vielä tietyn ajan sisällä, sen koetaan vievän huomion liikenteestä, varsinkin nopeaa reagointia vaativissa tilanteissa. Niille, joille puhaltaminen on muutenkin haastavaa, ajon aikana puhaltaminen lisää haastavuutta. Jos puhallus ei onnistu, huomio siirtyy vielä enemmän laitteeseen, kun pitää yrittää selvittää, mikä meni vikaan. Eikä uusintapuhallusta ainakaan helpota se, että aikaraja alkaa painaa päälle. Lisäksi ohjaamiseen ja vaihtamiseen on käytettävissä vain yksi käsi. Ajonaikaista puhallusta verrattiin kännykän käyttöön ajaessa.

"Puhallus kesken ajon häiritsee ajoon keskittymistä."

"Joutui yhdellä kädellä ajamaan ja vaihtamaan. Yhtä vaarallinen kuin kännykkään puhuminen."

"Välipuhallukset ovat vaarallisia. Jos puhallus ei heti osu kohdalleen, niin täytyy katsoa näytöstä mikä meni pieleen ja puhaltaa uudelleen. Esim. moottoritiellä tämä aiheuttaa TODELLISIA vaaratilanteita."

"Erittäin ikäviä tilanteita. Samalla kun kännykkään puhuminen on kiellettyä, on sallittua temppuilla alkolukon kanssa. Erittäin vaarallista!! En ymmärrä

miksi puhallukseen pitää yhdistää temppuja. Riittäisi että puhaltaa. Temppuilu aiheuttaa erittäin vaarallisia tilanteita."

Muutamit kertoivat esimerkkejä vaaratilanteista, joita he olivat kohdanneet.

"2 ojaanajoa talvella; hankeen."

"Kolarivaaroja 5 kertaa."

"Joitakin äkkijarrutuksia, kun keskittyminen herpaantui."

"Meinasin ajaa toisen auton perään alussa."

"Risteyksissä oli pari läheltä piti tilannetta."

"Äänimerkki aiheutti edellä olevan auton ajamisen päin punaisia valoja."

Ajonaikaisia puhalluspyyntöjä koettiin tulevan aivan liian usein.

"Piti keskittyä puhaltamaan tietyllä tavalla ja riittävän ajan sisällä, ettei se mene huoltotilaan. Tästä tuli aina paniikki, eikä katse pysynyt tiessä."

"Puutavarakuljetukseen ei sovi, kuormien lastaus vaihtelee paljon jolloin ei kerkiä puhaltamaan ajoissa jolloin aina mentävä Joensuuhun kaliproimaan alkolukko."

"Tarvii aika pitkän puhalluksen (aina ei liikenteessä onnistu)."

"1.tarkistuspuhallus liikkeellelähdön jälkeen (5-10min.) tulee sillein, että olet just kaupunkiruuhkassa tms, niin ihan turvallisuusriski (valoissa ryhmittymässä, kääntymässä, kiihdytskaistalla jne.) Nyt jo useita vaaratilanteita."

Yksi laitevalmistaja ilmoitti laitteen keskimääräiseksi ajonaikaiseksi puhallusväliksi 20 min, toiset 30–45 min. Tämänsuuruisen eron varmaan jo huomaa, vaikka eiväthän kuljettajat yleensä käytä kuin yhtä laitetta eivätkä siten käytännössä vertaile laitteiden eroja.

Käyttötietojen perusteella kolmannes kuljettajista oli onnistunut hoitamaan kaikki uusintapuhallukset ajoissa (liite 8). Pääosalla (40 %) oli jäänyt 1 tai 2 uusintapuhallusta tekemättä, mutta joillakin puhaltamatta jäämisiä oli kertynyt kymmeniä. Uusintapuhalluksen tekemättä jäämiset vähenivät koetusajan loppupuolella. Keskimäärin uusintapuhalluksia jäi tekemättä alkupuolella 1,0 ja loppupuolella 0,6. Kaikki uusintapuhallukset hoiti alkupuolella 51 % ja loppupuolella 65 % kuljettajista. Tosin yksilöllistä vaihtelua oli jälleen molempiin suuntiin.

Käyttötietojen mukaan 16 % kuljettajista oli selvinnyt puhaltamisista ilman ylimääräiseen huoltokäyntiin johtavaa rikkomusta (liite 6). Noin puolelle (52 %) ylimääräisiä huoltokäyntejä kertyi 1-3 kertaa ja vajaalle kolmannekselle (30 %) 4-10 kertaa. Yli kahdenkymmenen kerran kävijöitä oli kourallinen. Myös ylimääräiseen huoltokäyntiin johtaneet rikkomukset vähenivät hieman koetusajan loppupuolella (liite 8). Keskimäärin niitä oli alussa 1,7 ja lopussa 1,2.

Kuljettajista 13 % ei ollut vienyt alkolukkoa datan purkuun ajoissa. He olivat sitten käyttäneet alkolukon lukkiutumisen purkukoodia saadakseen ajoneuvonsa huoltoon. Vain alle 6 % (81) alkolukkoauton huoltamoista oli pyytänyt huoltokoodin. Koodin avulla auton voi käynnistää muutaman huoltotunnin aikana ilman puhallustestiä tai tehdä huoltotoimia ilman käyttötietojen purkuseuraamuksia.

8.3 Laitteen lämpenemisen odottelu

Puhaltamisen lisäksi toiseksi isoksi toimivuusongelmaksi nousi kylmyys. Kylmenneen puhallusosan lämpenemisen odottelu tuntuu pitkältä. Moni olikin oppinut vieämään alkolukon sisälle pakkasella. Osa myös siksi, ettei laite jäisi autoon näkyville. Mutta liitäntäjohtojen kiinnitys ei välttämättä ole kestänyt jatkuvaa irrottamista. Läm-

penemisajan lisäksi mainittiin ongelmaksi, että alkolukko kuluttaa virtaa pakkasella, "Laite sekoilee kovassa pakkasessa" eikä tahdo hyväksyä puhallusta.

"Lämpeneminen kestää tosi pitkään pakkasella."

"Pakkasella ei tahdo hyväksyä puhallusta."

"Alkolukko pitää viedä talvella sisätiloihin. Lukon lämpiäminen kestää tosi kauan ennen kuin voi puhalttaa."

"Piti viedä lämpimään, mistä johtuen liitosjohto kului ja aiheutti välillä vika-tilanteen."

"Laitteen liitäntäjohtoon "lukitus / klipsi" - systeemi löystyi, meni takuuseen eli vaihdettiin."

Yksi laitevalmistaja ilmoitti lämpimässä säilytetyn lukon olevan pakkasella puhallusvalmiina noin 1,5 minuutissa ja kaksi kertoi vastaavaksi lämpenemisajaksi noin 10 sekuntia. Toisen niistä sanottiin lämpenevän pakkasessakin säilytettynä 30 sekunnissa. Toiset kertoivat pakkasessa olleen laitteen lämpenemisen kestävän sitä pidempään, mitä kylmempää on. Yksi ilmoitti lämpenemisajaksi nollakelille 50 sekuntia ja - 40 °C alle 3 minuuttia.

Käsiosan irrottaminen käy valmistajien mukaan helposti ja nopeasti kaikissa laitteissa. Tosin yhtä laitetta kiinnitettäessä "täytyy tarkistaa, että liitin on oikeassa asennossa, jotteivät nastat vaurioиду. Liitoskohta on merkitty nuolella." Toisessa laitteessa on kestävä pikaliitin ja kolmannessa vakiona varsin kestävä muovinen kytkentälukko, mutta sen voi halutessaan vaihtaa kestävämmäksi metalliseksi.

8.4 Toimintahäiriöt ja vikaantumiset

Kymmenesosalla vastaajista oli ollut alkolukon huoltamiseen liittyviä ongelmia. Monet kertoivat alkolukon toimintahäiriöistä; laite ei hyväksy puhalluksia, tyhjentää akkua, "tarttuilee", putki tukkeutuu liian usein. Pahinta on, että nämä toimintahäiriöt johtavat laitteen lukkiutumiseen, mikä tietää ylimääräisen huoltokäynnin vaivaa ja rahankulua.

"Sekoaa ilman mitään syytä. Laite alkaa huutaa kesken ajon. Laite vaatii välitöntä huoltoa koska tehty jokin rikkomus laitteen mielestä."

"Laitteessa useasti toimintahäiriöitä, joiden vuoksi piti käyttää huollossa 70 km päässä."

"Lukkoon menee liian helposti. Myös akun tyhjeneminen tietää ylimääräistä huoltokäyntiä."

"Laite tyhjensi akun noin kahdessa vuorokaudessa."

"Eka oli täysi paska koko laite. Joka viikko huoltoreissuja, pahimmillaan 2 krt /vk. Rahaa meni muutamassa kuukaudessa n.1500 € kyseisen laitteen kanssa. Purin vuokrasopimuksen ja asennutin oman laitteen kiinni. Maksoihan tuo maltaita-1700€, mutta ongelmat loppuivat kuin seinään."

Laitevalmistajien edustajan mukaan puhallusongelmien syy on melkein aina se, että puhalluskriteerit eivät täyttyneet. Laitteen toimintahäiriöitä ei ole kovin paljon. Mutta alkolukko voi ajoittain vikaantua kuten muutkin tekniset laitteet. Kovakourainen käsittely voi vaikuttaa laitteen sisäosiin ja aiheuttaa virheilmoituksia. Ulkopuolisia vaikutuksia kuten kosteutta tai muiden laitteiden aiheuttamaa häiriötä voi minimoida käyttämällä laitetta oikein.

Laitevalmistajan edustajakin otti esille kuljettajan kertoman tilanteen, jossa ensimmäinen testi on hyväksytty eli alle 0,1 mg/l uloshengitysilmaa (esim. 0,098 mg/l),

mutta uusintatestissä raja onkin ylittynyt (esim. 0,101 mg/l). Tällöin laitteessa aktivoituu rikkomus niin kun pitääkin. Syynä voi olla tietenkin se, että alkoholipitoisuus veressä on nouseva, mutta monesti tämä johtuu erilaisesta puhallustavasta ja laitteen mittaustarkkuustoleranssista. Asiakas syyttää tilanteesta yleensä laitetta, vaikka valmistajan mukaan laitteessa ei ole ollut vikaa. Vastaavia tilanteita maahantuoja on selvittänyt varsin paljon.

"N. 10 kk käytön jälkeen alkometriin ei oikein voi luottaa. Jos puhallus lähellä toleranssia, antaa käynnistää, mutta uusintatesti saattaa mennä sitte hieman yli sallitun. Todella piinaava kokemus ja tämä tapahtui kahdesti (ylimääräisiä kustannuksia 40 € kerta)"

Alkolukon vikaantumisista kertoi 29 vastaajaa (liite 5). Joillekin heistä oli kertynyt useampiakin laitevikoja. Laitteen rikkoutuminen tietää usein tavallista enemmän vai-
vaa ja rahanmenoa, kun auto pitää hinata huoltoon, joka on monella kaukana.

*"Häiriöitä näytössä, vikailmoituksia ja yksi käsilaite kokonaan uusittu."
"Puhelinyksikkö rikki kerran. Pääteyksikkö rikki kerran ja kerran patteri lop-
pu pääteyksiköstä."
"Huoltoon liian aikaisin, kun keskusyksikkö petti. Meni mykäksi (keskusyksik-
kö tuhoutui ja auto piti hinata 220 km päähän Ouluun Perukan mökiltä)."
"Laitteet eivät toimineet. Keskusyksikkö vaihdettiin kaksi kertaa ja käsilaite 3
kertaa. Huoltoliikkeessä vain yksi osaa ja."
"Teknisiä laitevikoja, toiminnallisia ongelmia, vikakoodeja. Laitteen käsika-
pula rikkoutui, laite pystyi menemään vikatilaan asiakkaasta riippumattomis-
ta syistä, lopulta myös päälaitteen vika- ja häiriö."*

Yksi laitevalmistaja kertoi, että "vaihdamme alkolukon kun asiakas kokee, että hänel-
lä on sen kanssa jokin ongelma. Vaihdetujen laitteiden määrä on suuri verrattuna to-
dellisiin löydettyihin vikoihin." Toisen valmistajan mukaan alle 0,6 % laitteista on
vioittunut niin, että laite on korjattu tai vaihdettu. Kolmas mainitsi, että kolme laitetta
on vikaantunut, mutta laitteiden kokonaismäärästä ei ole tarkempaa tietoa.

8.5 Käyttötietojen purku

Ongelmaksi mainittiinkin usein se, että lukkoa pitää purkaa niin usein ja purku on
kallista. Osa piti normaaliakin alkolukon purkuväliä liian tiheänä. Ja lisäksi joillekin
on kertynyt lukon toimintahäiriöiden vuoksi ylimääräisiä purkuja ilman omaa syytä.
Autohuolloissa ei tunneta alkolukkoa, jolloin auton huollot johtavat usein vielä yli-
määräiseen lukon purkuhuoltoon. Alkolukon purkupaikkojen määrä koettiin liian vä-
häiseksi ja monella ne sijaitsevat kaukana.

*"Liian tiheä huoltoväli. Rahastuksen maku 1 krt. 60 E."
"Päivitys 2 kk välein (240 km)."
"Purkaa akkua, jos matkalla viikon, akku purkautuu, lukko lukkiutuu ja lukit-
tuu, vaatii turhan huollon 69 e, vaikkei oma syy."
"Esim auton akun vaihto aiheuttaa huoltokäynnin."
"Auton ollessa huolloissa tapahtui poikkeuksetta liikaa puhalluksia tms. ja piti
käydä purkamassa virhetiedot alkolukon huollossa. Tämä opastuksista ja kiel-
loista huolimatta."*

Vastaajista 6 % kertoi alkolukon käyttötietojen purkuun liittyvistä ongelmista. Usein
ongelmat ovat liittyneet purkuohjelman toimimattomuuteen tai tiedonpuutteeseen

"Asentajat eivät olleet riittävästi perehtyneet lukon tietojen purkuun ja muisti täyttyi alkuun useita kertoja kun vielä latasivat uudet ohjelmat moninkertaisesti."

"Eivät osanneet aina purkaa tietoja, kun eivät olleet päivittäneet ohjelmistojä."

"Maahantuojan toimittamat purkuohjelman päivitykset ei toimineet."

"Eri liikkeessä eri päivitykset."

"Huoltajat olivat täysin pihalla. 5 eri paikassa kävin ja kukaan ei osannut tehdä."

Tietojen purkuun liittyvinä ongelmina mainittiin myös pitkä matka (240 km), ajan saaminen ajoissa ja sovittaminen töiden kanssa. Käyttäjällä ei ole myöskään tietoa siitä, mihin puretut käyttötiedot menevät.

"Ajan saaminen ajoissa, asennettu teknisesti hankalasti, purku työlästä."

"Asentaja otti loparit. Meni aikaa ennen kuin löysin uuden paikan."

"Purkuajankohdan hälytystoiminto ja pakottava huoltokalenterointi. (Ei välttämättä sovi työkalenterin kanssa yhteen)."

"Ei tieto mihin tiedot menevät. Huoltopyyntö tulee joskus huonoon aikaan, esim. kun on matkoilla."

Vain kuusi vastaajaa kertoi poliisin ottaneen heihin yhteyttä purettujen käyttötietojen takia. Heistäkin vain kaksi kertoi syyn: "Purku unohtui välillä" ja "Aseenkantoluvat jne..."

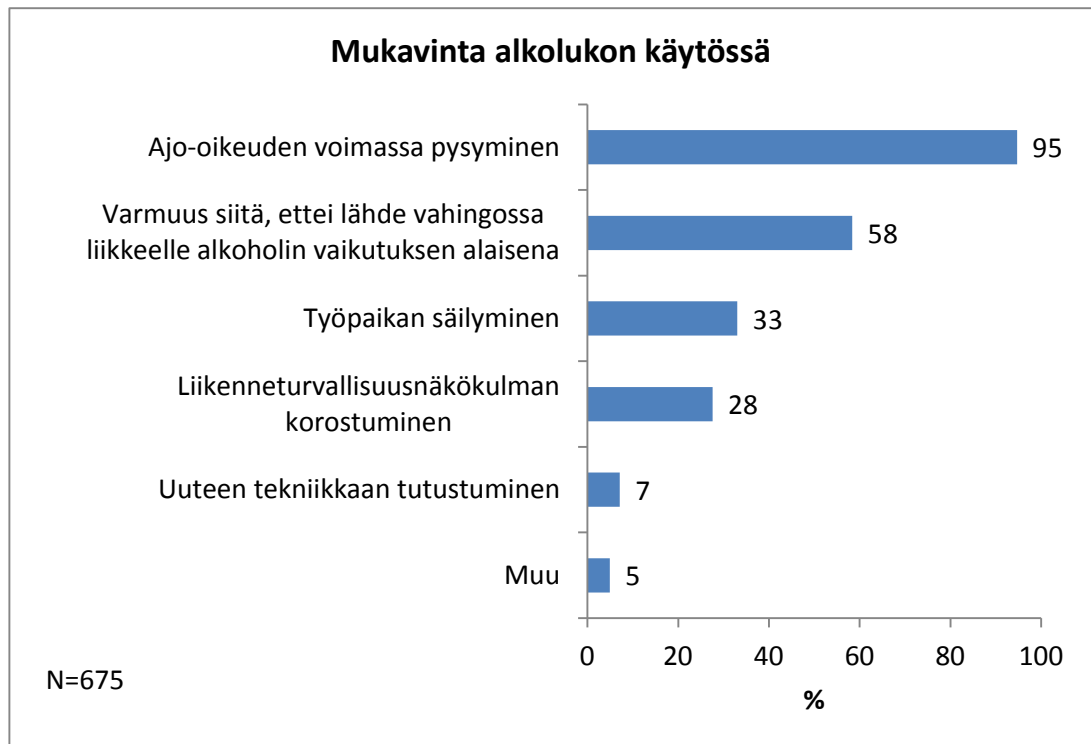
8.6 Mukavinta ja ikävintä alkolukon käytössä

Ajo-oikeuden säilyminen koettiin luonnollisesti mukavimmaksi alkolukon eduksi (kuva 16). Yli puolet arvosti myös varmuutta siitä, ettei vahingossa lähde ajamaan alkoholin vaikutuksen alaisena. Kolmannekselle alkolukko merkitsi työpaikan säilymistä. Myös liikenneturvallisuusnäkökulman korostumista pidettiin hyvänä. Vapaa-muotoisissa vastauksissa laskettiin alkolukon eduksi myös raitistuminen ja se, että lukko "opettaa ajattelemaan" ja muistuttaa "viinan vaaroista". Muutama koki alkolukon ystäväksi ja matkakumppaniksi.

"Auttoi päihitteettömään elämäntapaan."

"Vähentää alkoholin käyttöä, ei riskin ottoa laitteen kanssa."

"Mulla on Renault - merkinen auto ja olen nimennyt alkolukon "Pierreksi". Pierre sanoo, milloin matka on turvallinen. Alkolukko on ennen kaikkea terveysväline ja ystävä."



Kuva 16. Vastaajien mielestä mukavinta alkolukon käytössä

Ikävimmiä puoliksi alkolukon käytössä koettiin laitteen lämpenemisen odottaminen pakkasessa sekä kustannukset (kuva 17). Lähes puolet piti ajonaikaisia puhalluspyyntöjä ikävinä ja monet myös turvallisuusriskinä, varsinkin hankalassa paikassa. Lisäksi sen koettiin puhalluttavan liian tiuhaan ja toisaalta uudelleenkäynnistysaika taas liian lyhyeksi.

"Ajonaikaiset puhallukset aivan turhan tiheät."

"Esim kovalla pakkasella ei voi jättää autoa käymään, voi tulla puhalluspyyntö."

"Vaarallinen vehje liikenteessä! Pitäisi kieltää, kuten kännykkä (ajon aikana)."

"Kuorma- auton nosturikäytössä puhallushälytysten seuraaminen."

Julkisella paikalla puhaltamista piti kiusallisena 43 %. Moni koki myös ulkopuolisten suhtautuvan epäluuloisesti tai kielteisesti.

"En voinut ottaa kavereita kyytiin, koska en halunnut heidän tietävän rattijuopumuksestani."

"Häpeä kertoa läheisille."

Muina ikävinä asioina mainittiin laitteen kehittymättömyys ja "ainainen epävarmuus laitteen toimivuudesta". Laitetta pidettiin liian herkkänä hajuille, suurikokoisena, kömpelönä, kovaäänisenä ja monimutkaisena. Alkolukon myötä ikäviksi mainittiin myös auton normaalit huollot, koska ne tuottivat ylimääräisiä huoltokäyntejä ikäviksi koettujen normaalikäyntien lisäksi. Ikävänä pidettiin myös yhteen autoon sitoutumista sekä hankaluuksia perheenjäsenille.

"Näköjään kaikki merkkihuollotkaan eivät osaa käyttää laitetta. Seurauksena minulle 2 ylimääräistä tietopurkua yht. 110 €."

"Vaimo ei suostu ajamaan autolla."



Kuva 17. Vastaajien mielestä ikävintä alkolukon käytössä

8.7 Läheisten ja ulkopuolisten suhtautuminen

Yli puolet kertoi läheistensä kannustaneen heitä alkolukon hankintaan ja yli kolmanneksella läheiset ymmärsivät alkolukon tarpeen, vaikkeivät pitäneet siitä (liite 8). Läheiset vastustivat alkolukon hankintaa 13 vastaajalla. Perheenjäsenenkin on käytettävä alkolukkoa, jos se hankitaan perheen yhteiseen autoon.

"Pitivät kalliina, mutta ymmärsivät tarpeen."

"Asia ok, mitäs sille enää voi."

"Kaksi autoa joten muun perheen ei tarvitse käyttää tätä autoa."

"Raittiille puolisolle oma auto, koska ei halua leimautua."

Moni korosti vapaamuotoisissa vastauksissaan, että alkolukon valintapäätös oli heidän omansa tai etteivät he edes kysyneet muiden mielipiteitä. Osalla ei ole perhettä. Osa ei saanut kommentteja muilta, osa ei kertonut läheisillekään.

"Oma valinta omaan autoon!"

"En kysynyt niiden mielipidettä"

"Ei kommentteja. Suurin osa ei edes tiedä."

"Kukaan muu ei tiennyt."

"Läheiseni eivät tiedä alkolukon käytöstäni."

"Kerroin, että tämä on testiauto."

Useimmat vastaajat (39 %) kertoivat, etteivät ulkopuoliset ole kommentoineet mitenkään heidän alkolukon käyttöönsä (kuva 18). Kolmannes sanoi alkolukon kiinnostavan ulkopuolisia teknisenä laitteena ja vajaa kolmannes muiden pitävän sen käyttäjää vastuullisena kuljettajana. Vapaamuotoisissa vastauksissa suhtautumista kuvattiin myönteiseksi, asiallisen uteliaaksi, humoristiseksi.

"Mikä tuo on? kysymys"

"Vastaanotto ollut ihan ymmärtäväistä ja kiinnostunutta."

"Humoristisia piirteitä sai, kun toinen totisena puhalttaa."

Neljännes kertoi, etteivät perheen ulkopuoliset tiedä alkolukosta. Kymmenesosa kokee muiden pitävän itseään alkoholiongelmalsena ja alkolukon käyttöä nolona. Yksi kertoo väittäneensä lukkoa auton vakiovarusteeksi. Muutama kertoi kielteisestä suhtautumisesta.

"Salaan puhaltamista kotipihassa paidan avulla, työpaikalla samoin. Kiusallista."

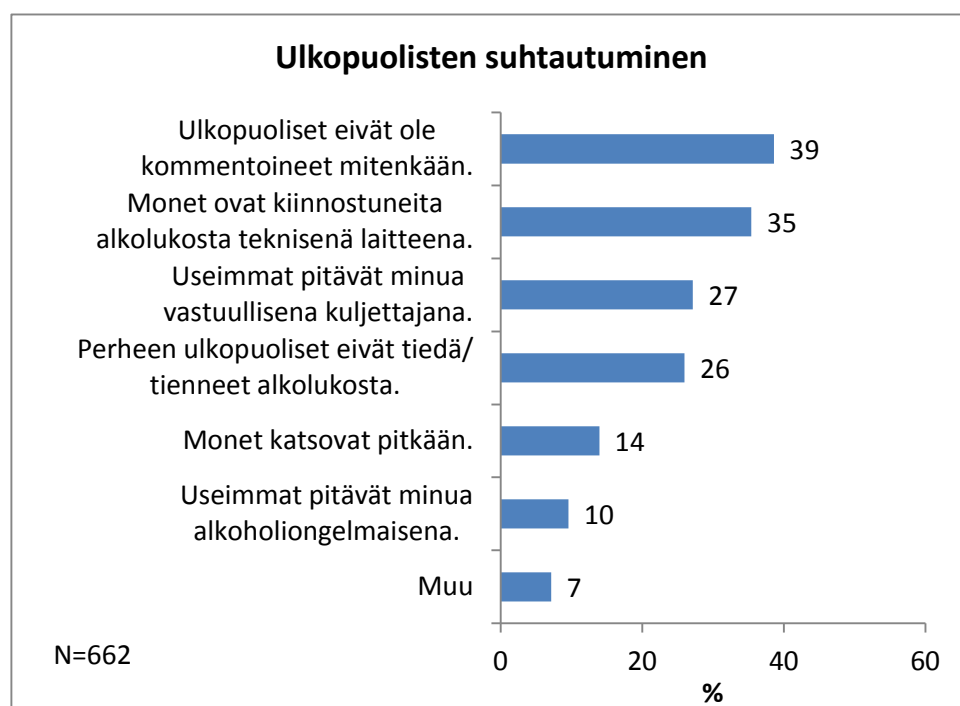
"Vähän noloa selittää, että sellainen on ja miksi."

"Vahingonilo on nöyryyttävää..."

"Todella erilaisia kommentteja kuullut, enkä ole asiaa mainostanut paljoa."

"Moni oli alkolukkoa vastaan, liian lievä tuomio."

"Asenteellisesti ja syyttävästi."



Kuva 18. Vastaajien näkemys ulkopuolisten suhtautumisesta alkolukon käyttöön

Valtaosa (97 %) vastasi, ettei edes ajatellut käyttää alkolukkoa väärin (liite 8). Kahdeksantoista kertoi suunnitelleensa, miten alkolukon voisi ohittaa, muttei yrittänyt-kään sitä käytännössä. Yksi vastaaja kertoi pyytäneensä kaveria puhaltamaan ja toinen ohittaneensa lukon onnistuneesti. Kolmas oli puhalluttanut pojallaan, mutta ollut kuitenkin selvänä ja puhaltanut uusintapuhallukset itse ok.

"Nuoren iän (18v) typeryyden ja ajattelemattomuuden vuoksi annoin ystäväni puhalttaa puolestani kerran lukkoon juotuani."

"Piuha irti ja auto käynnissä."

"Puhallutin muksulla kerran ja poika 13 v. katsoi hiukan pitkään, että mitäs nyt, uusinta puhalluksen tein itse, ok."

8.8 Alkolukon vaikutus alkoholin käyttöön

Pääosa vastaajista (64 % 444) kertoi, että alkolukko vaikutti heidän alkoholinkäyttönsä (kuva 19). Suurin osa heistä sanoi, että juominen väheni. Käyttökerrat tai -määrä väheni tai vahvemmat juomat vaihtuivat miedompiin. Osa kertoi alkolukon vaikuttaneen siten, ettei enää ota ennen ajamista.

Kymmenesosa (77) kertoi lopettaneensa juomisen kokonaan ja alkolukon tukeneen tätä päätöstä. Alkolukkoprosessi auttoi muutamia myös terapeutisesti, kun he saivat ammatti- ja vertaiskokemusapua.

"Selkeesti MOTIVOI ja TUKI."

"Ei illalla nautittu lainkaan jos aamulla piti lähteä autolla."

"Etukäteen arvioin, koska olen valmis rattiin."

"Juomismäärät tuli arvioitua tarkemmin ja ajankohta."



Kuva 19. Alkolukon vaikutus alkoholin käyttöön

8.9 Rattijuopumuksen estyminen

Kuljettajilta kysyttiin, auttoiko alkolukko heitä välttämään uuden rattijuopumuksen. Tarkoitus oli saada tietää, ovatko he olleet oikeissa lähteä ajamaan nauttineena, jolloin alkolukko olisi estänyt ajon. Kaikki eivät ihan ymmärtäneet kysymystä. Vastaajista 41 % (285) sanoi, että alkolukko ei auttanut heitä välttämään uutta rattijuopumusta (liite 8). Kuitenkin vain vajaa 6 % jäi kiinni rattijuopumuksesta koetusajalla tai sen jälkeen. Osa ei-vastauksista ilmeisesti tarkoittaa enemmänkin sitä, että alkolukko ei auttanut, koska sitä ei olisi tarvittu.

Pääosa (59 %) vastasi kyllä, alkolukko auttoi välttämään uuden rattijuopumuksen, mutta selitykseksi saatiin monesti jo edellä mainitut alkolukon myötä alkoholin käy-

tön lopettaneet, vähentäneet ja ajokuntoa kontrolloimaan oppineet (liite 8). Joka kymmenes selitti kyllä-vastaustaan sillä, etteivät voi nyt ajaa humalassa kun alkolukko estää silloin auton käynnistymisen. Parisenkymmentä vastaajaa kuvasi tilanteita, joissa alkolukko oli estänyt humalassa ajon.

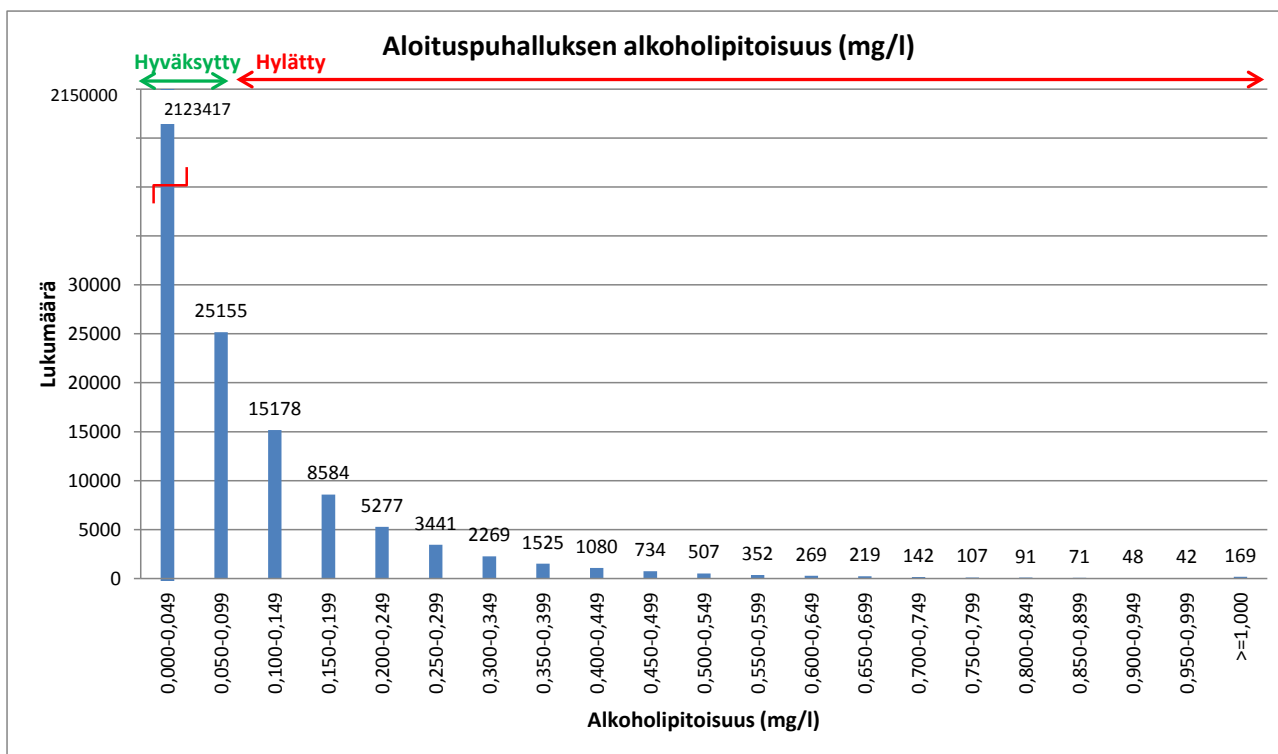
"Esti ajon vaikka luulin olevani ajokuntoinen."

"Olin itse aivan varma ajokyvystäni, mutta mittari oli toista mieltä."

"Illalla hieman otin, mutta aamulla alkolukko esti ajamisen."

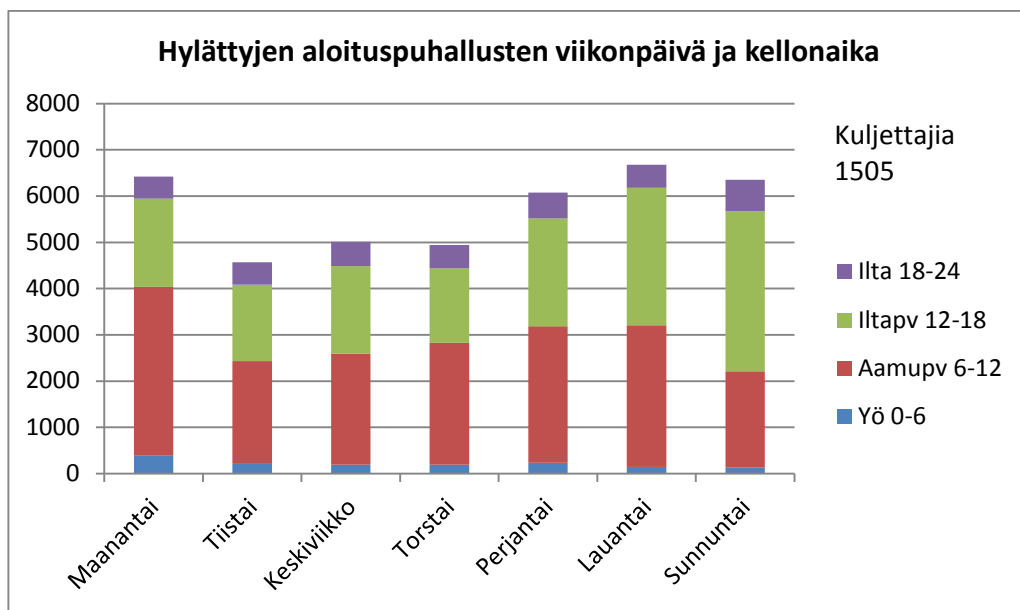
"Parina aamuna joutui odottamaan 1-2 h."

Alkolukoista purettujen käyttötietojen mukaan 15 % kuljettajista ei ollut yhtään hylättyä, alkoholipitoista puhallusta (yli 0,2 ‰ eli 0,1 mg/l) (liite 8). Aloituspuhalluksissa aina selvien kuljettajien osuus oli 17 % ja uusintapuhalluksissa 58 %. Hylättyjen puhallusten osuus vaihteli 1-23 % kuljettajaa kohden. Keskimäärin se oli 1,25 %. Aloituspuhalluksista hylättiin keskimäärin 1,8 % ja uusintapuhalluksista 0,4 %. Käyttötietojen perusteella voidaan siis sanoa, että alkolukko esti ainakin 1198 (83 % analysoiduista) alkoholin vaikutuksen alaisen kuljettajan liikkeelle lähdön ja monella kymmeniä kertoja. Kaikkiaan hylättyjä aloituspuhalluksia oli yhdelle laitemerkille kertynyt 40 105. Valtaosa alkoholipitoisista puhalluksista jäi alle rattijuopumusrajan (0,5 ‰), mutta sen ylittäviäkin aloituspuhalluksia kertyi n. 12 000. Osa näistä voi olla vain laitteen kokeiluja, mutta muutkin laitemerkit huomioon ottaen voidaan sanoa, että alkolukko on siis estänyt rattijuopumuksen n. 12 000 kertaa.

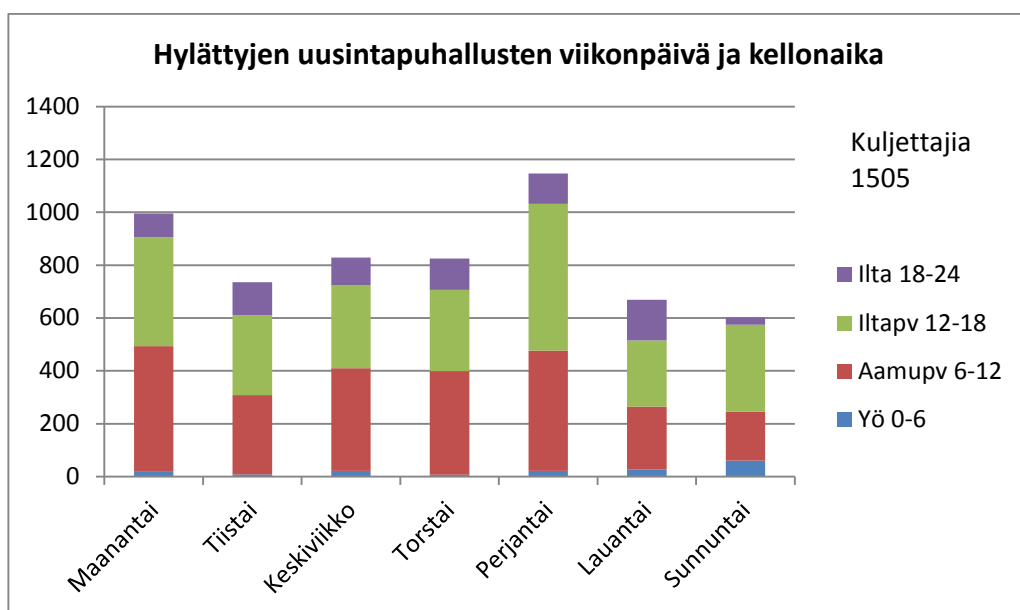


Kuva 20. Aloituspuhallusten alkoholipitoisuus

Suuri osa hylättyjen aloituspuhallusten alkoholipitoisuuksista jäi alle rattijuopumusrajan 0,5 ‰ eli 0,22 mg/l (kuva 20). Mutta suuriakin alkoholipitoisuuksia ilmeni. Hylättyjen uusintapuhallusten alkoholipitoisuudet olivat selvästi vähäisempiä kuin aloituspuhalluksissa (liite 8). Hylätyt aloituspuhallukset ajoittuivat eniten viikonloppuun ja maanantaille, sunnuntaina iltapäivään ja maanantaina aamupäivään (kuva 21). Hylättyjä uusintapuhalluksia sen sijaan puhallettiin selvästi eniten perjantaisin ja maanantaisin (kuva 22), jolloin noin joka kuudes aloituspuhalluksessa hylätyistä yritti uusintapuhallusta. Lauantaina ja sunnuntaina luovutaan siis matka-aikeista helpommin.



Kuva 21. Hylättyjen aloituspuhallusten viikontäivä ja kellonaika



Kuva 22. Hylättyjen aloituspuhallusten viikontäivä ja kellonaika

Vaikka alkolukkojen tiedot puretaan säännöllisesti ja siirretään laitevalmistajan internetissä pitämään rekisteriin, tietojen hyödyntäminen jää vähäiseksi. Laitevalmistajien edustajat toimittavat poliisilaitoksille tiedon sellaisista rikkomuksista ja väärinkäytöksistä, jotka voivat johtaa alkolukkoajokortin peruuttamiseen. Esimerkiksi hylättyjä puhalluksia ei mitenkään aktiivisesti seurata, vaikka niitä voisi käyttää esimerkiksi päihderiippuvuuden hoidon seurannassa.

Hylättyjen, yli 0,2 % puhallusten osuuksissa ei keskimääräisin tapahtunut merkitsevää muutosta koetusajan alku- ja loppupuolessa (liite 8). Hylättyjen puhallusten keskiluku oli alussa 0,40 % ja lopussa 0,39 %. Tosin viidenneksellä (19 %) kuljettajista oli kaikki puhallukset hyväksyttyjä alkupuolessa ja 23 % loppupuolessa. Yksittäisillä henkilöillä oli muutosta molempiin suuntiin. Muutamilla hylättyjen osuus vähentyi huomattavasti, esimerkiksi 21 prosentista 6 prosenttiin. Yhdellä kuljettajalla taas hylättyjen osuus kasvoi 0,2 prosentista 37,5 prosenttiin; hänellä myös puhallusten kokonaismäärä väheni kymmenesosaan.

9 Näkemykset alkolukkoajo-oikeudesta

9.1 Koetusajan pituus

Kyselyä suunniteltaessa ajateltiin, että vastaajilta olisi vaikea saada samoilla kriteereillä laskettu koetusajan pituus. Aikaa voi olla useamman vuoden jälkeen vaikea muistaakin. Siksi koetusajan pituus oli tarkoitus saada liikennetietojärjestelmästä, mutta kun matriiseja ei voitukaan yhdistää, ei yksilöityä tietoa ole nyt käytettävissä. Alkolukkoajo-oikeusaika kesti keskimäärin 506 päivää. Kun aineistosta jätettiin pois keskeytyneet tapaukset, se oli keskimäärin 514 päivää (1,4 vuotta).

Valvotun ajo-oikeusajan pituuden koki lyhyeksi vain 8 vastaajaa ja sopivaksi 41 % (kuva 23). Yli puolet piti koetusaikaa pitkänä. Koetusajan pituutta verrattiin yleensä rangaistuksena saatuun ajokieltoaikaan. Osa ei ollut aloittaessaan tiennyt, että koetus-aika on yleensä paljon pidempi kuin ajokielto.

"Mielestäni valvottu ajo-oikeus on kohtuuttoman pitkä ja kallis."

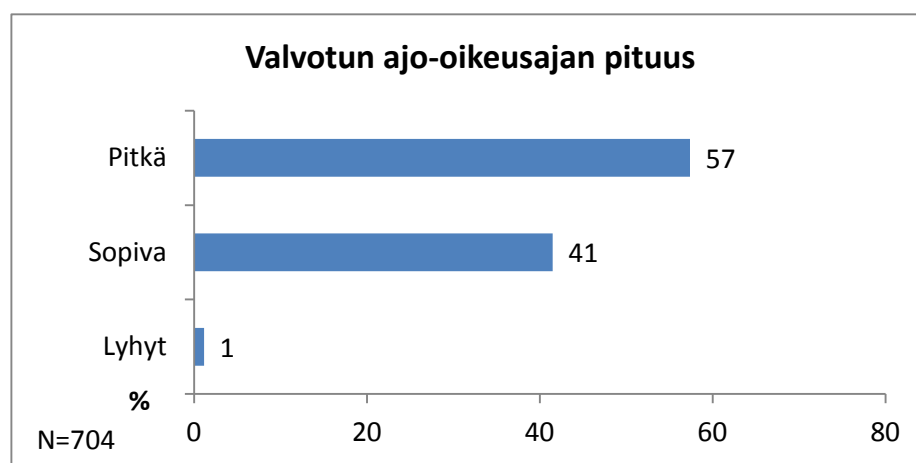
"Luulin, että kun ajokielto (5kk) päättyy, niin alkolukosta voi luopua. Näin ei kuitenkaan voinut tehdä."

"Koetus aika liian pitkä. Minulla (ei törkeä rattijuopumus) ensikertalaisella 2 vuotta, tämä samalla alkolukon pakollinen käyttöaika."

"Olen kokenut valvotun ajo-oikeuden erittäin kovaksi rangaistukseksi. Luulen että monessa tapauksessa kuitenkin rikotaan lakia ja ajetaan autoilla, joissa ei lukkoa ole, ts. ilman ajo-oikeutta. Rangaistus saisi olla lyhyempi, koska pitkä valvottu ajo-oikeus nakertaa itsetuntoa ja tuottaa katkeruutta yhteiskuntaa kohtaan ja alentaa moraalista kynnystä rikkoa lakia."

"Mielestäni alkolukon pitoaika on kohtuuttoman pitkä. Jos en olisi hankkinut sitä, olisi kortti jo taskussani. Samaa mieltä oli myös tuntemani vanhempi konstaapeli. Tuntuu, että rangaistaan siitä, että auto on pakollinen työasioi-den takia."

"Rangaistus oli 2kk ajokielto, alkolukon käyttöä 18 kk."



Kuva 23. Kuljettajien kokemus alkolukolla valvotun ajo-oikeusajan pituudesta

Vastaajilta kysyttiin myös, kuinka pitkä rattijuopumuksesta seuraavan ajokiellon pitäisi mielestäsi olla, jotta se motivoisi valitsemaan alkolukolla valvotun ajo-oikeuden. Vastaukset vaihtelivat kuukaudesta 18 vuoteen (liite 8). Keskiluku oli vuoden verran.

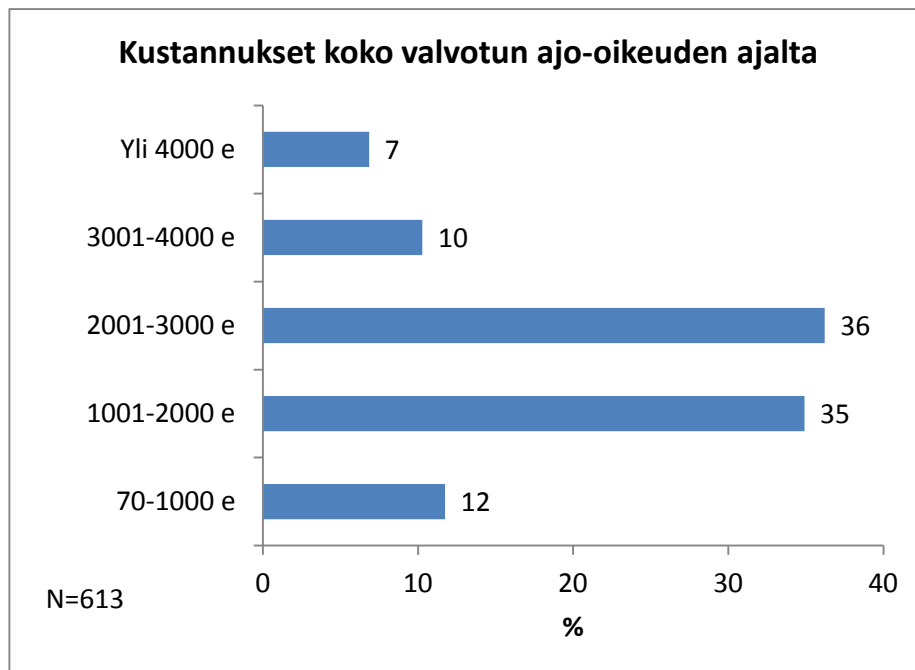
Kuitenkin vain 9 % (63) kertoi harkinneensa valvotusta ajo-oikeudesta luopumista. Syyksi mainittiin useimmin koetusajan pituus ja kustannukset sekä alkolukon hankalikäyttöisyys itselle ja perheelle. Myös alkolukon toimintahäiriöt, liian tiheäksi koetut ajonaikaiset puhallukset ja terveyssyyt saivat luopumisajatuksiin. Osa katsoi, ettei olisi enää tarvinnut alkolukkoa, koska oli raitistunut.

"Vain harkinnut. En vain tiedä miten se käy/onnistuu käytännössä?"

9.2 Valvotun ajo-oikeuden kustannukset ja toimivuus

Vastaajien ilmoittama koko valvotun ajo-oikeuden ajan kustannusten keskiluku oli 2200 €. Valtaosalla (71 %) kulut sijoittuivat 1000 ja 3000 € välimaastoon (kuva 24). Keski-ikäisillä (40–60 -vuotiaat) kustannukset olivat suuremmat kuin nuoremmilla ja vanhemmilla ikäluokilla.

Kysymykseen koko valvotun ajo-oikeuden ajan kustannuksista saatiin vastaukseksi sekä oudon pieniä että suuria summia. Minimi 70 € ja maksimi 50 000 € lienevät lyöntivirheitä, mutta nelisenkymmentä alle 500 € summaa vaikuttavat pieniltä koko koetusajan kuluiksi. Toisaalta kuusi kertoi yli 8 000 € summan, mikä taas kuulostaa suurelta. Kokonaiskustannusta monen vuoden ajalta tai kuluttua voi olla vaikea arvioida, jollei kustannuksia ole kirjannut ylös.



Kuva 24. Vastaajien arvio kustannuksista koko alkolukkoajo-oikeusajalta

Vapaamuotoisissa kommentoissa 98 vastaajaa kommentoi laitteen kalleutta. Sekä hankintahintaa/vuokraa että usein toistuvaa huoltoa pidettiin niin kalliina, ettei sitä haluta käyttää vapaaehtoisesti.

"Alkolukon hinta/käyttökustannus on kallista. kaikilla ei ole siihen varaa vaikka halua olisi käyttää."

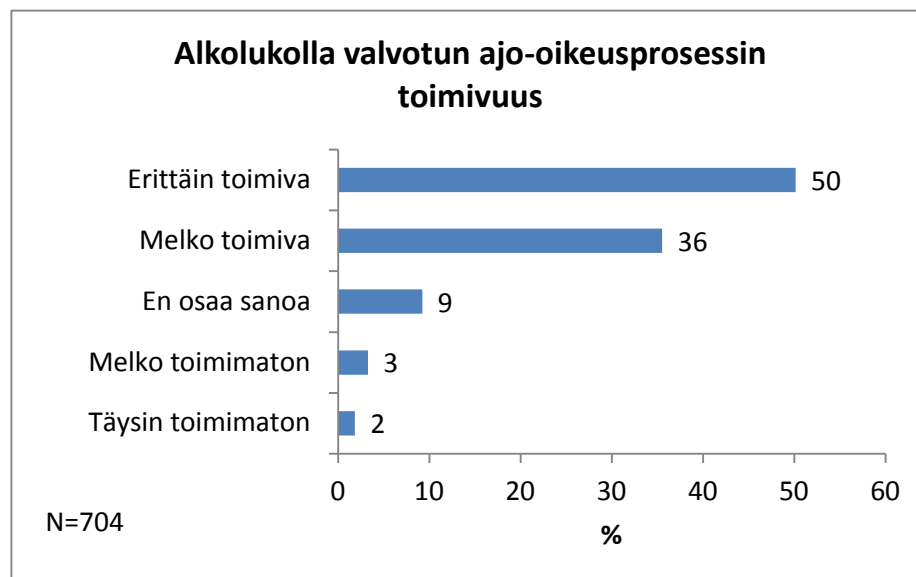
"Laite turhan kallis 1500€+asennus ja calibrointi 50€-80€ kerta/3kk välein."

"Käyttäjiä olisi monikertaisiin määrä jos kustannukset olisivat pienimmät."

"Alkolukko on mainio laite. Mutta monen ulottumattomissa sikamaisten hintojen takia. 10 minuutin huolto maksaa 100 €."

Myös käräjäoikeuden ja poliisin edustajat pitivät valvotun ajo-oikeuden kustannuksia sen yleistymisen esteenä. "Alkolukko on niin kallis, etteivät kaikki periaatteessa kiinnostuneet sitä käytännössä halua." "Niin kauan kuin vastaajan on itse kustannettava alkolukko ja itse oltava aktiivinen alkolukon asennuksessa ja katsastuksessa, alkolukkojen määrän ei voi olettaa olennaisesti kasvavan."

Valtaosa (86 %) piti alkolukolla valvotun ajo-oikeusprosessia toimivana (kuva 25). Vain 5 % arvioi prosessin toimimattomaksi.



Kuva 25. Kuljettajien näkemys alkolukkoajo-oikeuden toimivuudesta

9.3 Alkolukko koetusajan päätyttyä

Puolet vastaajista kertoi poistaneensa tai aikovansa poistaa alkolukon valvotun ajo-oikeuden päätyttyä (liite 8). Vajaa kolmannes oli jättänyt tai aikoi jättää lukon käyttöön. Vajaa viidennes ei vielä tiennyt, miten tulee toimimaan. Nuoremmista useampi oli alkolukon poistamisen kannalla, vanhemmista jättämisen.

Alkolukon poistoa/poistoaikkeitä selitettiin sillä, että lukolle ei ole enää tarvetta, koska on lopettanut alkoholin käytön, ei aja humalassa, on jo kärsinyt rangaistuksen tai ostaa alkometrin (kuva 26). Laitteen käyttöä kuvattiin hankalaksi jatkuvien puhaltelujen ja hitaan talvikäytön vuoksi. Alkolukko pidettiin liian kalliina pitää, ainakin vuokralaitteena. Vuokralaite ja ajoneuvon vaihto olivat osalla perusteina lukosta luopumiseen.

"Alkolukon vuokra 2 kk 250 €, huolto 50 €."

"Vuokra oli aivan liian korkea, 190e kk."

Laitteen käyttöä ei haluttu jatkaa sen hävettävyyden vuoksi tai siksi, että myös muut käyttävät samaa ajoneuvoa.

"Hävettävä kapistus."

"Kiusalliset tilanteet, rattijuopon leima."

"Muut perheen jäsenet eivät halunneet alkolukon jäävän."

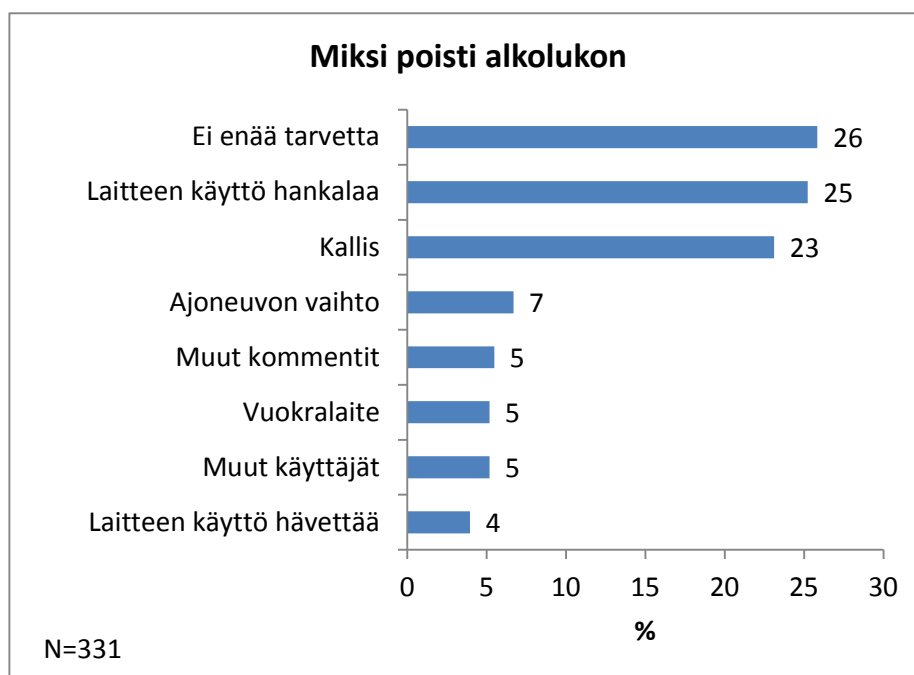
"Vapaaehtoinen käyttö on yksilön kannalta hankalaa, koska yleinen mielipide ei ole vielä kypsä asian ymmärtämiseen. Jos käyttöä ei voi perustella esim. ammattiautoilijan käyttöpakolla niin joutuu selittelemään omaa vapaaehtoisen käytön perustetta."

Poistamisen ongelmista kertoi 15 vastaajaa (2 %). Huolta tuottivat poistopaikan etsiminen ja ajan saaminen sekä tiedonsaanti siitä, koska lukon saa poistaa. Vielä useampi (7 %) kertoi tiedonpuuteongelmista ajo-oikeuden päätösvaiheessa. Viranomaiset eivät tieneet tai tieto ei kulkenut poliisin, käräjäoikeuden, terveyskeskuksen ja katsastuskonttorin välillä. Vastaajat eivät tieneet, kauanko alkolukkoa piti käyttää.

"Epäselviä tulkintoja milloin alkolukon saa pois. Poliisi ja tuomioistuin antoivat erilaisia vastauksia."

"Alkolukon vapaaehtoiseksi muuttaminen oli vaikeaa katsastusmiesten tietämättömyyden takia."

"Terveyskeskuksesta ei oltu tiedotettu poliisille, että olin suorittanut TK:ssa vaadittavat käynnit."



Kuva 26. Vastaajien selitykset, miksi poisti tai aikoi poistaa alkolukon

Valtaosa perusteli alkolukon jättämistä ajoneuvoon sillä, että se on turvallinen laite, joka varmistaa, ettei vahingossakaan tule uutta rattijuopumusta (kuva 27). Oma ja kalliisti maksettu laite halutaan hyödyntää ja sen poistaminen maksaisi. Jotkut kertoivat tottuneensa lukon käyttöön eikä siitä ole mitään haittaa. Toiset mainitsivat, että alkolukosta on hyötyä myös muille auton käyttäjille, se olisi hyvä olla kaikissa au-

toissa vakiovarusteena. Muutama sanoi jättävänsä lukon moraaliseksi tueksi ja muis-
tutukseksi.

"Mitäpä se haittaa ja kaikki tietävät etten aja kännissä."

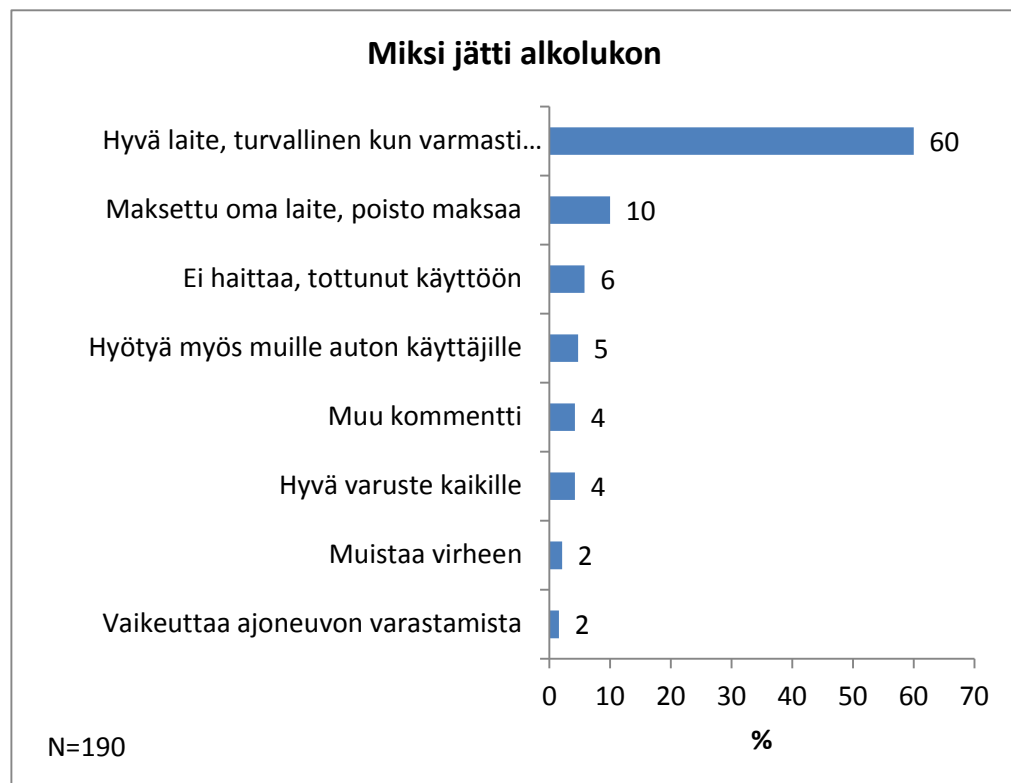
"Olen tottunut alkolukkoon enkä koe sitä niin hankalaksi, että olisin vielä poistattanut."

"Minun autollani ei kukaan aja päihtyneenä."

"Kallis hankinta, lapset tulee ajokortti-ikään, saavat käyttää sitä."

"Estääkseni rattijuopumukset. Lukko toimii myös hyvänä varkauden estona kun otat laitteen aina sisälle mukaani."

*"Se voidaan kalibroida niin, että hönkiä ei tarvitse koko ajan. Ja auto on vai-
keampi varastettava :-)"*



Kuva 27. Vastaajien perustelut sille, että jätti tai aikoo jättää alkolukon autoon

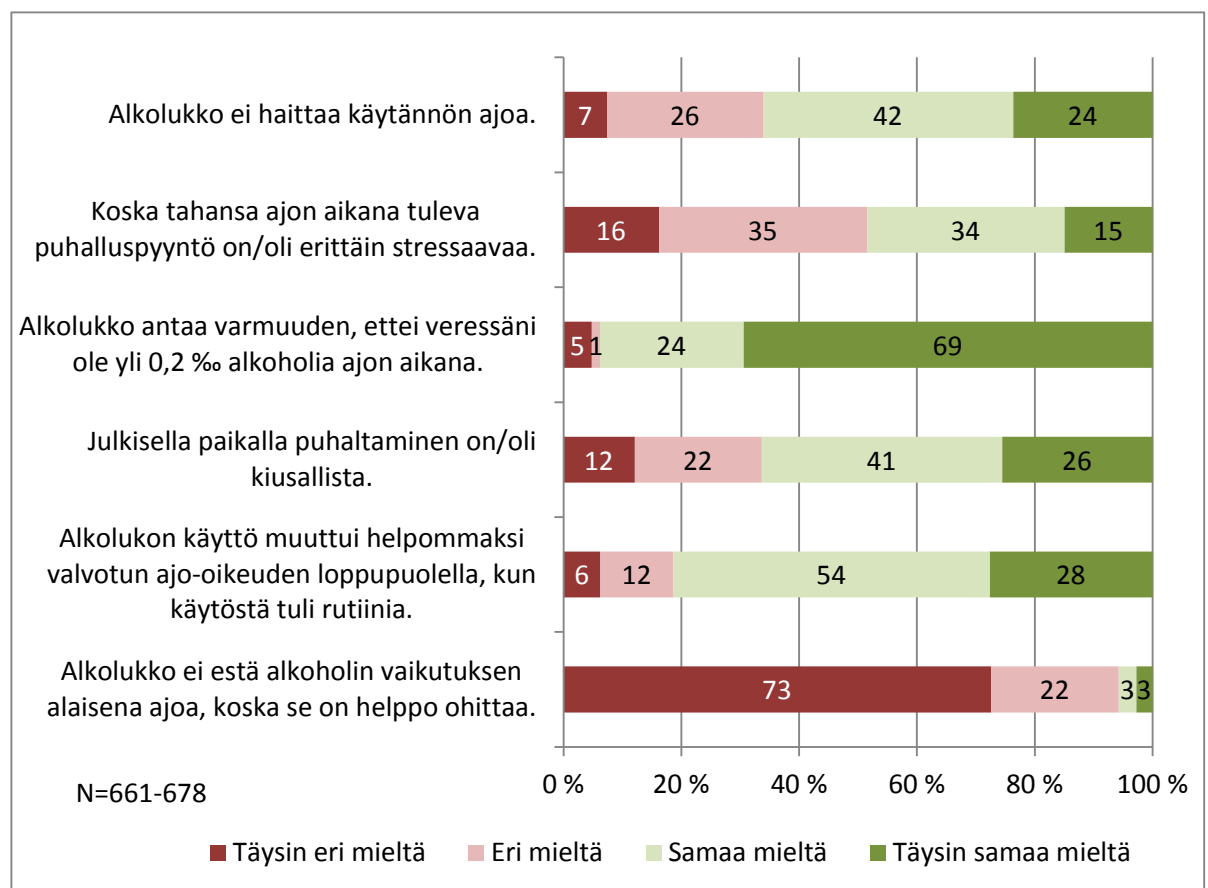
Valtaosa (77 %) vastasi, että ottaisi alkolukon uudestaan, jos nyt jäisi kiinni rattijuopumuksesta. Perusteina oli ajo-oikeuden säilyminen, koska autoa tarvitaan työssä (liite 8). Alkolukko estää rattijuopumuksen, se on hyvä laite. Alkolukko otettaisiin liikenneturvallisuuden vuoksi ja osalla se jo on käytössä valmiiksi.

Vajaa neljännes ei otettaisi enää uudestaan alkolukkoa siksi, että vastaaja ei enää aio ajaa humalassa tai käyttää jo alkolukkoa (liite 8). Joidenkin mielestä alkolukko on niin kallis ja hankala, etteivät he haluaisi sitä enää käyttää. Muutama piti koetusaikaa liian pitkänä, joten ottaisi mieluummin ajokiellon.

9.4 Näkemyksiä alkolukosta ja käytön laajentamisesta

Yksimielisimpiä vastaajat olivat siitä, että alkolukko antaa varmuuden, ettei veressä ole yli 0,2 % alkoholia ajon aikana, ja että alkolukkoa ei ole helppo ohittaa (kuva 28). Valtaosalle (82 %) alkolukon käyttö muuttui helpommaksi valvotun ajo-oikeuden loppupuolella, kun käytöstä tuli rutiinia. Silti kolmannes koki alkolukon haittaavan käytännön ajoa. Eniten mielipiteet jakaantuivat ajonaikaisten puhallusten suhteen. Noin puolet piti ajonaikaisia puhalluspyyntöjä erittäin stressaavina ja toinen puoli ei.

Kaksi kolmannesta koki julkisella paikalla puhaltamisen kiusalliseksi. Tämä ongelma helpottanee vasta kun vapaaehtoisen käytön alkolukot yleistyvät tai alkolukosta tulee autojen vakiovaruste.

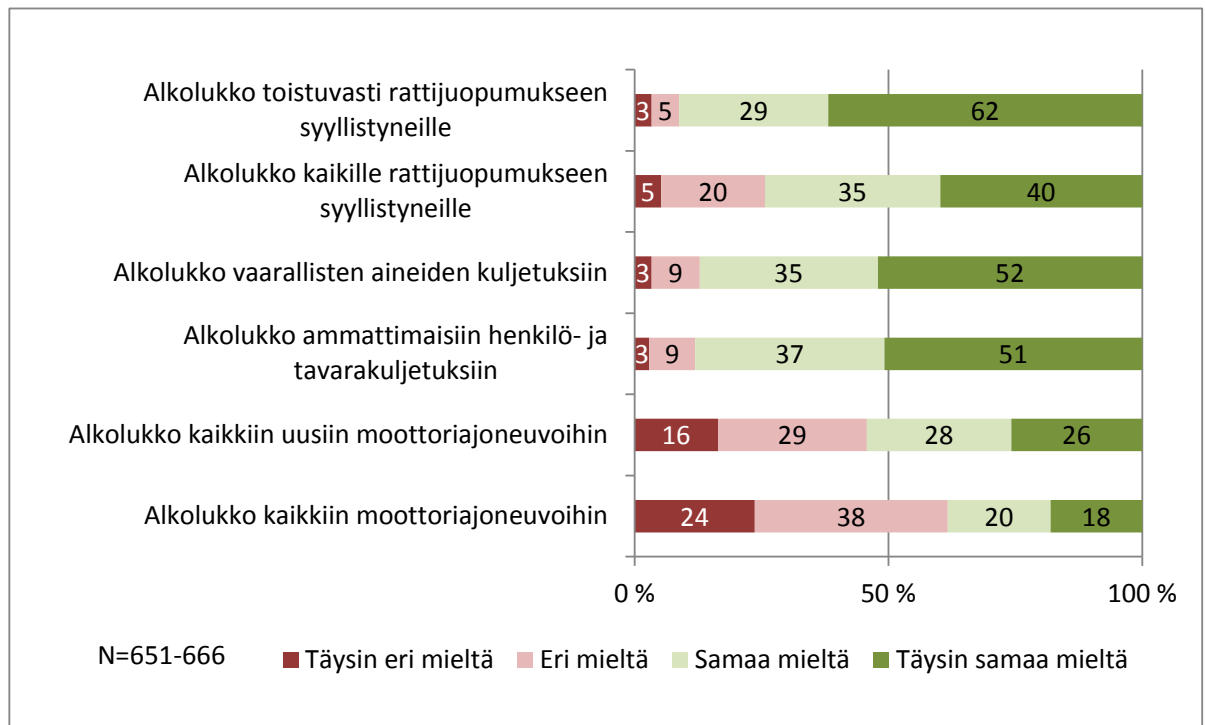


Kuva 28. Vastaajien näkemyksiä alkolukosta

Vaikka 88 % vastaajista piti alkolukkoa tarpeellisenä rattijuopumuksesta kiinni jääneille, enää 75 % halusi velvoittaa alkolukon käytön kaikille rattijuopumukseen syylistyneille (kuva 29). Tosin toistuvasti rattijuopumukseen syylistyneille alkolukko oli kuitenkin valmiimpia määräämään. Mielenkiintoista kyllä, useampi laajentaisi alkolukon käyttövelvoitteen ammattiliikenteeseen kuin rattijuopumukseen syylistyneille. Puolet olisi valmiita laittamaan alkolukon kaikkiin uusiin moottoriajoneuvoihin, mutta kaikkiin moottoriajoneuvoihin sitä ei niinkään haluttaisi.

"Alkolukko pakolliseksi kaikille rattijuopumuksesta kärehtäneille!"

"Jokaisessa autossa oltava jo ostettaessa alkolukko vakiovarusteena."



Kuva 29. Vastaajien näkemykset alkolukon käytön laajentamisesta

Kyselyyn vastanneiden vapaamuotoiset kommentit luokiteltiin teemoittain (kuva 30, liite 9). Eniten kommentoitiin alkolukon hankinnan ja käytön kalleutta, mutta lähes saman verran alkolukon myönteisiä puolia: alkolukkoa kuvattiin hyväksi, toimivaksi laitteeksi, josta on ollut apua ja jota halutaan suositella muillekin.

*"Aivan liian kallis kustannuksineen. Ei läheskään kaikilla ole varaa alkoluk-
koon vaikka haluaisivat muuten ottaa sellaisen."*

*"Kai ne kustannuksetkin siitä laskevat kun laite yleistyy. Nykyhinnoilla laite
jää monelta hankkimatta."*

*"Kavereilleni olen sanonut, että se huolehtii sinusta paremmin kuin vaimo tai
poliisi."*

*"Suosittelen lämpimästi kaikille ja toivoisin olevan pakollinen kaikille ratti-
juopuille ja ammattikuskeille. Erittäin toimiva! Riittävän pitkä valvottu ajo-
oikeus opetti ainakin minulle paljon ja opin myös juomaan kohtuullisemmin,
jos ajoa tiedossa seuraavana päivänä. Estää uusimasta rikosta jos omassa
autossa alkolukko ja oma harkintakyky humalassa pettäisi. Pakotti myös poh-
timaan rattijuopumusta joka kerta kun ajoin autolla. Seurauksena nyt yli 3
vuoden päihitteettömyys :)"*

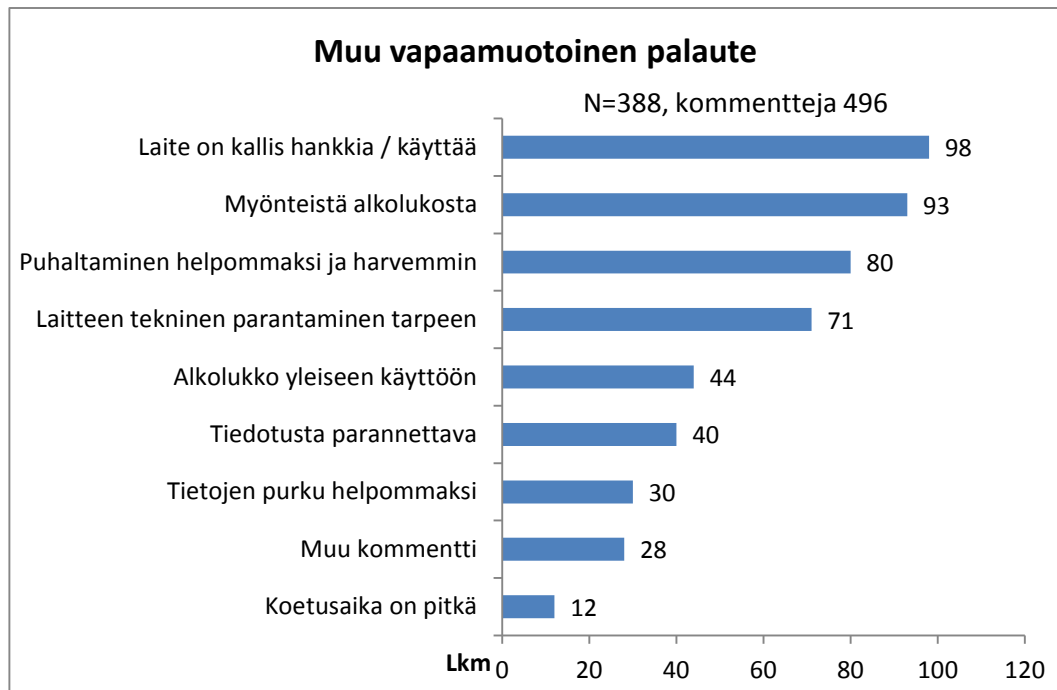
*"Alkolukko varmasti vähentää rattijuopumuksia, mutta se toimii motivoitu-
neella. Kyllähän pitäisi olla normaalia käytöstä ajaa vain täysin selvin päin,
mutta jos oma järki ei toimi, niin alkolukko kyllä toimii. Tarpeeksi pitkä lukon
käyttö kyllä panee miettimään mitä tuli tehtyä ja antaa myös suuntaa toisen-
laiselle / raittiille elämäntavalle."*

*"Alkolukko antoi mahdollisuuden jatkaa normaalia työelämää huolimatta rat-
tijuopumuksesta."*

"Alkolukko on ainoa vaihtoehto minulle (3 rattijuopumusta) Se kannustaa hoitoon ja estää ajoon lähdön päihtyneenä tehokkaasti. Isot rangaistukset väärinkäyttäjille"

"Alkolukko on hyvä keino kontrolloida omaa alkon käyttöä. Se muutti omaa asennettani raittiimpaan elämäntapaan."

"Alkolukon käyttöpakko pitää olla tarpeeksi pitkä (esim. 2 vuotta) muistuttamaan siitä, mitä tuli tehtyä. Minua alkolukon käyttö opetti käyttämään julkisia liikennevälineitä, jos oli illalla juhlistu. Yleisesti ottaen alkolukko on mielestäni erinomainen väline rattijuopumuksen valvontaan."



Kuva 30. Vastaajien vapaamuotoiset kommentit

Monien mielestä puhaltaminen on tehty turhan vaikeaksi ja uusintapuhalluspyyntöjä tulee tarpeettoman usein. Puhalluksen kestoa pidettiin liian pitkänä ja ääniväriä ongelmallisena ja tarpeettomana. Eniten kritisoitiin kuitenkin usein toistuvia uusintapuhalluspyyntöjä. Niitä ei haluttaisi lainkaan tai ainakin harvemmin. Uusintapuhallukset esitettiin poistettavaksi paikallaan ollessa, sillä niitä on vaikea kuulla lastauksen tms. työn aikana.

"Sen pitäisi toimia paljon helpommalla keuhkovoiman ja äänen käytöllä."

"Puhalluksen kanssa pidettävää ääniväriä on vaikea ja mielestäni turha. Jos on tarve laite ohittaa, niin se onnistuu mielestäni myös värinämallisella."

"Koska tahansa tuleva puhalluspyyntö olisi vain ajon aikana, ei paikallaan ollessa (koskee raskasta kalustoa). Nosturityöskentely on miltei mahdotonta, aiheuttaa vaaratilanteita. Toiminnon voisi liittää ajopiirturiin."

"Lievissä tapauksissa laitteen voisi säätää niin, että puhallus vain käynnistettäessä."

"Pätkäajossa hankala, koska puhallettava jokaisen käynnistyksen yhteydessä. Pitäisi aikarajoitus olisi parempi."

"Puhallusohjelma ei tarvis olla niin tiheä, riittä kun puhaltaa lähtiessä, sen jälkeen 2 tunnin välein."

Vastaajat esittivät tarpeita alkolukon tekniseksi parantamiseksi: sen pitäisi olla nopeampi, pienempi, huomaamattomampi, hiljaisempi ja helppokäyttöisempi (esim. ratisa jokin tuntoelin). Myös käyttötietojen purkua toivottiin helpommaksi ja huoltoverkostoa myös autoliikkeisiin. Kuljettajat toivoivat myös, että alkolukko voisi näyttää edes alkoholipitoisuuden suuruusluokkaa. Tulevaisuuden kehitysehdotuksina kuljettaja esitti käyttötietojen purkua ja päivitystä etäyhteydellä kotoa käsin.

"Auton omat tekniset ongelmat ei saa vaikuttaa virheilmoituksiin tai lukon lukkiutumiseen,, esim. akun tyhjeneminen tai hinaus."

"Voisi esim. itse käydä suoraan poliisiasemalla purattamassa tiedot."

"Huolto käynnit voisivat olla autoliikkeissäkin."

"Lukkoa pitäisi voida käyttää promillemittarina ilman että tiedot rekisteröityy, siis joku valintanappi. Mutta silti ajonesto päälle jos yli 0,2 promillea."

"Miksi alkometri ei saa/voi näyttää lukemaa valvotulle, että edes suunnilleen tietäisi kauanko pitää odottaa?"

"Tulevaisuudessa joka autossa mikä on hyvä asia, nyt laite on ajoneuvokohmainen. Mahdollinen laitetietojen purku sekä päivitys IP-tekniikalla."

Kommentoijat esittivät alkolukon käyttöä lisättäväksi kaikille rattijuopumuksesta kiinni jääneille ja kaikkiin ajoneuvoihin.

"Alkolukko pitäisi kuulua katsastus varustukseen, kuten varoituskolmio."

"Pitäisi olla valmiina kaikissa uusissa autoissa. Puhalluslaite olisi hyvä olla kiinteästi sijoitettuna. Nyt se oli missä sattui."

"Toivon, että alkolukko tulee pakolliseksi kaikkiin moottoriajoneuvoihin, myös moottoriveneille, näin säästyttäisiin paljon karsimykseltä."

Alkolukosta kaivattiin enemmän tiedotusta eri tahoille. Tiedon puutetta oli kohdattu mm. poliisilla, tuomarilla, autohuoltamolla ja katsastuksessa. Tietoa olisi kaivattu koetusajan pituudesta, alkolukon käytöstä ja poistamisesta sekä alkolukosta purettavien tietojen käytöstä ja vaikutuksesta. Laitevalmistajatkin voisivat mainostaa tuotteitaan. Yhden kommentoijan mielestä siitä pitäisi tiedottaa, että valvottuun ei voi ostaa käytettyä alkolukkoa. Tämä on alkolukkoja myyvän maahantuojaan päätös. Käytetyn lukon käytölle ei ole mitään muuta estettä ja sellaisen hyväksyminen olisi suositeltavaa, sillä se tulisi kuljettajalle edullisemmaksi ja lisäisi siten alkolukkoajokortillisten määrää.

Sinänsä käytetyn lukon käytölle ei ole mitään lakisääteistä estettä eli asia on maahantuojan päätettävissä. Käytetyn lukon hyväksymistä voisi suositella, sillä se tulisi kuljettajalle edullisemmaksi ja lisäisi siten alkolukkoajokortillisten määrää.

"Tuomioistuimen pitää kertoa selvästi mihin asti lukkoa pitää pitää.."

"Itse en saanut informaatiota, että alkolukon käyttöönotto lisää ajokieltoaikaa. Jos olisin tiennyt, olisin ostanut alkolukon!! Poliisin pitäisi informoida tästä HETI!"

"Kukaan ei tiedä, kuinka rekisteriotteesta saa merkinnän pois, vaikka jättää lukon vapaaehtoiseen käyttöön."

"Enemmän käytännön tietoa ja alkolukkojen valmistajat voisivat vaikka mainostaa tuotteitaan, jotta yhteiskunta alkaisi hyväksyä alkolukot osana autoja eikä rattijuoppoja. Pidin omani valvotun ajo-oikeuden päätyttyä osittain peri-

aatteen takia, olen jopa koristellut kapulan ja sanon useille ihmisille että autossani on alkolukko."

"Saako vaimoni ajaa autoani?! Sitä ei ole kerrottu missään."

"Lisäksi pitäisi kertoa, että käytettyä alkolukkoa ei voi hankkia valvottuun ajo-oikeuteen."

Monelle oli epäselvää, minne puretut tiedot päätyvät ja miten niitä käytetään. Yksi kirjoitti, että poliisi voisi kommentoida tietoja, vaikkei mitään huomautettavaa olisi-kaan. Joidenkin kuljettajien mielestä virkavalta voisi enemmänkin suositella alkolukon käyttöä kuin vain kertoa, että se on kallis.

."Viranomaisilta (poliisi) voisi antaa jotain ohjeita esim. miten" varoitukset" vaikuttavat. Voiko ajo-oikeuden menettää? Jotta osaa varoa virheitä."

"Virkavalta voisi ottaa yhteyttä purettujen tietojen osalta, vaikka mitään huomautettavaa ei olisikaan."

"Todella huonoa oli, että poliisi ei osannut kertoa ja tarjota sitä. Kertoivat vaan, että on erittäin kallis! Olisin ottanut jo aikaisemmin. Poliisille lisää tietoa, niin että tarjoavat sitä kaikille. Uskomatonta, että ei tarjottu tai osattu kertoa siitä. Kustannukset ovat tosi korkeat, joka varmasti vähentää käyttäjiä. Pitäisi olla mahdollista ostaa (halvemmallalla). Erittäin hyvä keksintö."

"Virkavallan olisi enemmän kehotettava alkolukkoon käryn käydessä."

10 Tutkimuksen päätelmät ja suositukset

10.1 Alkolukkoajo-oikeuden vaikuttavuus

Alkolukkoajokortilliset

Alkolukkoajo-oikeuden haltijoista noin puolet oli jäänyt kiinni rattijuopumuksesta ensimmäistä kertaa ja toiselle puolelle oli kertynyt useampia rattijuopumuksia ennen alkolukkoajokorttia. Neljän tarkasteluvuoden aikana alkolukkoajokortillisista oli kuollut 1,4 %. Yli kolmanneksella heistä oli alkoholiperäinen kuolinsyy (alkoholiperäinen tauti tai tapaturmainen alkoholimyrkytys). Myös itsemurhien osuus oli huomattavasti suurempi kuin yleensä suomalaisilla.

Ainakin ensikertalaisista osalla lienee kyse alkoholin palamisajan arviointivirheestä ja kyvyttömyydestä arvioida toimintakykynsä alkoholin vaikutuksen alaisena, mutta ei varsinaisesta alkoholin jatkuvasta ongelmakäytöstä. Toisen ryhmän muodostavat alkoholin liikakäyttäjät, joista osalla voi elämänhallinta olla muutenkin heikkoa. Taustasta riippumatta rattijuopumuksesta kiinnijääminen on voinut koitua käännekohtaksi raitistumiselle, jota alkolukko varmistaa. Aineistosta ilmenivät nämä erityyppisten alkolukkoajokortillisten ryhmät, mutta tämän tutkimuksen perusteella ei pystytä arvioimaan tarkemmin, kuinka suuria näiden ryhmien osuudet ovat.

Rattijuopumuksen uusiminen

Käytettävissä ei ole tarkkoja lukuja rattijuopumuksen uusijoiden lukumäärästä tai osuuksista kaikista rattijuopumuksiin syyllistyneistä kuljettajista. Poliisin tietoon tulleista rattijuopumuksista vuodelta 2010 voidaan todeta, että noin 30 prosenttia rattijuopumusrikoksesta epäillyistä on ollut epäiltynä vastaavasta rikoksesta jo aiemmin samana vuonna (LVM:n työryhmä 2012). Trafín ylläpitämän liikennetietojärjestelmän (LTJ) ajokorttirekisterin tietojen perusteella voidaan laskea, että vuosien 2007–2011 aikana kaikista rattijuopumuksesta kiinni jääneistä kuljettajista vuosittain keskimäärin noin 29 % on ollut käräjäoikeuden ratkaisu vastaavasta teosta edellisen viiden vuoden aikana.

Tämän tutkimuksen aineistossa alkolukkoajokortillisista 3,3 % (54) jäi kiinni rattijuopumuksesta alkolukolla valvotun ajo-oikeuden aikana. Tällöin rattijuopumukseen on mahdollista syyllistyä sellaisella ajoneuvolla, jossa ei ole alkolukkoa, tai käyttämällä alkolukkoa väärin. Kahdeksantoista kyselyvastaajaa kertoi suunnitelleensa alkolukon väärinkäyttöä ja kolme myönsi väärinkäytön. Kahdelle heistä oli kaveri hoi-
tanut aloituspuhalluksen (toinen kertoi itse puhaltaneensa uusintakerrat) ja yksi kertoi "irrottaneensa piuhan" ja käynnistäneensä. Alkolukon ohittaminen ei tosin onnistu ihan niin helposti kuin tuon ilmauksen voisi ymmärtää ja jokainen auton käynnistäminen ilman hyväksyttyä puhallusta rekisteröityy alkolukon käyttötietoihin. Alkolukko on tällöin vietävä huoltoon viiden päivän kuluessa tai se lukittuu estäen auton käynnistämisen. Poliisi saa sitten maahantuojan edustajalta tiedon, että alkolukkoa on yritetty manipuloida. Rattijuopumus koetusajalla on mahdollista myös siten, että henkilö on luvattomasti poistattanut alkolukon ajoneuvostaan, ja ehtinyt jäädä kiinni rattijuopumuksesta ennen kuin alkolukon maahantuojan edustajalta on mennyt poliisille asti tieto alkolukon liian aikaisesta poistattamisesta.

Alkolukkoajo-oikeuden jälkeen, saatuaan takaisin normaalin ajokortin 2,5 % (41) kuljettajista jäi uudestaan kiinni rattijuopumuksesta (tilanne 12.6.2012). Kaikkiaan siis vajaa 6 % uusi rattijuopumuksen alkolukon käytön aikana tai enintään kolme

vuotta koetusajan jälkeen. Alkolukkoa käyttäneillä uusijoiden osuus näyttäisi siis olevan selvästi pienempi kuin rattijuopumuksesta kiinni jääneillä yleensä (29–30 %).

Rattijuopumuksen estyminen

Pääosa kuljettajista kertoi alkolukon vaikuttaneen heidän alkoholinkäyttöön. Kymmenesosa sanoi juomisen määrän tai juomiskertojen vähentyneen ja 5 % lopettaneensa juomisen kokonaan. He kertoivat alkolukon tukeneen tätä muutosprosessia.

Lähes 60 % kuljettajista vastasi, että alkolukko auttoi heitä välttämään uuden rattijuopumuksen. Moni kertoi alkolukon motivoineen ja tukeneen juomisen vähentämistä tai lopettamista sekä juomismäärien ja ajokunnon arvioimista. Liikkeelle pääsyn varmistamiseksi muutamat mainitsivat tilanteita, joissa he olivat luulleet olleensa ajokunnossa, mutta alkolukko estikin ajon ja joutuivat odottamaan muutaman tunnin.

Alkolukoista purettujen käyttötietojen analyysistä ilmeni, että vain 15 % alkolukkoajokortillisista kuljettajista oli selviä joka kerta alkolukkoon puhaltaessaan (alkoholipitoisuus alle 0,2 ‰). Kuljettajan aloituspuhalluksista hylättiin keskimäärin 1,8 % (alkoholipitoisuus $\geq$ 0,2 ‰), mutta yksilöllinen vaihtelu oli suurta. Kaikkiaan hylättyjä aloituspuhalluksia oli yhdelle laitemerkille kertynyt 40 105. Osa näistä voi olla vain laitteen kokeiluja, esimerkiksi kaveriporukan illanvietossa, ilman varsinaista tarkoitusta lähteä ajamaan. Mutta muutkin laitemerkit huomioon ottaen voidaan arvioida, että alkolukko on estänyt noin 40 000 kertaa alkolukkoajokortillisen kuljettajan lähdön ajamaan alkoholin vaikutuksen alaisena ($\geq$ 0,2 ‰). Valtaosa alkoholipitoisista puhalluksista jäi alle rattijuopumusrajan (0,5 ‰), mutta sen ylittäviäkin aloituspuhalluksia kertyi n. 12 000. Alkolukko on siis estänyt n. 12 000 kertaa ajoneuvon käynnistuksen, koska kuljettajan hengitysilman alkoholipitoisuus on ollut yli rattijuopumusrajan. Vaikka osa näistä lienee kokeiluja, niin voidaan päätellä, että alkolukko on estänyt useita tuhansia rattijuopumuksia.

Tutkimushetkellä noin 4 % kuljettajista oli edelleen alkolukkoajokortti, vaikka heidän koetusaikansa oli jo päättynyt. He eivät siis ole hakeneet normaalia ajokorttiaan takaisin, vaan käyttävät pelkästään alkolukkoajoneuvoaan muuten samoin kuin koetusajallakin, mutta heidän ei tarvitse enää viedä alkolukkoa huoltoon 60 päivän välein käyttötietojen purkua varten. Aineistosta ei saatu tarkempaa tietoa niiden määrästä, jotka ovat hakeneet takaisin normaalin ajokorttinsa ja muuttaneet alkolukon vapaaehtoisesta käytöstä pakolliseksi. Kyselyyn vastanneista vajaa kolmannes kertoi jättäneensä tai aikovansa jättää lukon vapaaehtoiseen käyttöön koetusajan jälkeen.

Suhtautuminen alkolukkoon

Rattijuopumuksesta kiinni jääneet suhtautuivat alkolukkoon eri tavoin. Toisessa ääripäässä alkolukko nähtiin ongelmana, arjen kiusallisena riesana, rahanmenona ja häpeällisenä muistutuksena rattijuopumuksesta. Vastakkaisessa ääripäässä alkolukkoa pidettiin apurina, elämänhallinnan apuvälineenä ja turvallisena matkakaverina, joka varmistaa, ettei uutta vahinkoa enää tapahdu. Tätä myönteistä näkemystä alkolukosta vastuullisen kuljettajan ajokunnon varmistajana olisi hyvä kaikkien viranomaisten vahvistaa viestinnässään.

Monelle alkolukkoajokortilliselle alkolukko on kiusallinen muistutus häpeällisestä rattijuopumuksesta, joka haluttaisiin mieluummin unohtaa. Valtaosa vastaajista piti julkisella paikalla puhaltamista kiusallisena. Kymmenesosalla perheen ulkopuoliset eivät tienneet alkolukosta ja muutamilla eivät läheisetkään. Rattijuopumuksensa salatakseen jotkut kertoivat väittäneensä alkolukkoa auton vakiovarusteeksi tai ajoneuvoa

testiautoksi. Alkolukon käytön kiusallisuusongelma helpottanee vasta sitten, kun vapaaehtoisen käytön alkolukot yleistyvät tai alkolukosta tulee autojen vakiovaruste.

Rattijuopumuksesta seuraava rangaistus on ajokielto, jonka sijasta asianosainen voi pyytää alkolukolla valvottua ajo-oikeutta ja saada näin mahdollisuuden jatkaa ajamista myös rattijuopumuksen jälkeen. Toiset alkolukkoajokortilliset pitivät alkolukon käyttämistä opettavaisena muistutuksena väärästä teosta, toiset taas kokivat alkolukon käytön osaksi rangaistusta. Muutamat kuvasivat sitä jopa suuremmaksi rangaistukseksi kuin ajokielto, koska koetus aika on pidempi kuin ajokielto. Kuitenkin vain 9 % (63) kertoi harkinneensa valvotusta ajo-oikeudesta luopumista ja vain neljä oli vaihtanut alkolukkoajo-oikeuden takaisin ajokieltoon. Valtaosa piti siis alkolukolla valvottua ajoa parempana kuin ajokieltoa.

Jotkut kertoivat ulkopuolisten kommentoineen, että alkolukko tekee rangaistuksesta liian lievän, kun alkolukkoajokortti on mahdollista saada heti rattijuopumuksen jälkeen. Käytännössä ajokieltoaika ennen alkolukkoajokorttia oli yleensä 3-4 viikkoa, mutta lyhimmillään se oli vain yhden päivän. Esimerkiksi Ruotsissa, Ranskassa ja Hollannissa on ensin ajokielto-osuus ennen alkolukkoajo-oikeuden saamista. Suomessakin tätä kannattaisi vielä harkita. Ehkä tällöin rattijuopumuksesta kiinni jääneen nähtäisiin saavan sekä rangaistuksen (ajokielto) että turvallisen matkanteon varmistajan itselleen ja muille tienkäyttäjille (alkolukko). Alkolukolla valvotun ajo-oikeuden kokeilussahan (2005–2008) alkolukkoajokorttia ei voinut saada heti poliisilta, mutta alkolukkoajo-oikeutta vakinaistettaessa haluttiin lisätä alkolukon houkuttelevuutta nopeuttamalla prosessia.

10.2 Alkolukkoajo-oikeusprosessin toimivuusongelmia

Tietopuutteet

Valtaosalla kuljettajista ei ollut tiedonsaantiongelmia, mutta 10–15 % kertoi, ettei kukaan oikein osannut neuvoa, tieto on hajallaan eri paikoissa ja se on epäselvää ja liian yleistasoista. Yksityiskohtaisempaa tietoa olisi kaivattu mm. alkolukon myynti- ja asennuspaikoista, hinnoista, lääkärikäynnistä, koetusajan kestosta ja mahdollisuudesta saada alkolukkoajokortti jo ennen käräjäoikeuden päätöstä. Yleinen tietämys alkolukon käyttömahdollisuudesta on viime vuosina parantunut, mutta edelleenkin näyttäisi olevan tarvetta lisätä tiedotusta ja ohjeistusta alkolukkoajo-oikeudesta niin kuljettajille kuin viranomaisille.

Pääosa kuljettajista oli saanut tietää alkolukkoajo-oikeudesta poliisilta. Poliisinhan on lain mukaan aktiivisesti tiedotettava alkolukkomahdollisuudesta esitutinnan aikana. Poliisi on siis avainasemassa alkolukon käytön lisäämisessä rattijuopumuksesta kiinni jääneillä.

Kuten kyselyyn vastaajat totesivat, alkolukkotietoa löytyy netistä vähän sieltä ja täältä. Luotettavan kokonais kuvan saaminen on hankalaa, kun viranomaistenkin tieto on hajallaan eri viranomaisten sivuilla. Trafin ja poliisin lisäksi alkolukoista löytyy tietoa mm. Liikenneturvan tietolehdestä, maahantuojiin sivuilta, lakiteksteistä, alkolukkojen asentajilta, huoltajilta ja myyjiltä sekä keskustelupalstoilta.

Kehittämisehdotuksena esitetään Internetiin alkolukkosivustoa, jolle on koottu kaikille suunnattua yleistietoa alkolukoista ja alkolukkoajo-oikeudesta. Lisäksi sivuilta löytyisi vastauksia useimmin kysyttyihin kysymyksiin, linkit eri alkolukkoihin liittyvien

tahojen sivuille, yksityiskohtaisempaa lisätietoa myös yksittäisiin erityiskysymyksiin sekä lisätietojen antajien yhteystietoja.

Tiedon puutetta voisi poistaa myös laajalla alkolukkokampanjalla, jonka voisivat toteuttaa yhteistyössä esimerkiksi Trafi, LVM, STM, Liikenneturva, alkolukkojen maahantuoja ja autoliitto. Kansalaiskampanjan lisäksi aktiivista tiedotusta suunnattaisiin poliisilaitoksille, käräjäoikeuksille, terveyskeskuksiin, katsastajille ja autohuoltamoille.

Viranomaisten ohjeistus

Poliisihallitus on antanut poliiseille ohjeen alkolukkoajo-oikeudesta vuonna 2009 ja lisännyt myöhemmin esitutkintalomakkeeseen kohdan alkolukosta tiedottamisesta. Tuomareita ja lääkäreitä ei ole ohjeistettu alkolukolla valvotusta ajo-oikeudesta. Myös käräjäoikeudet tarvitsisivat tarkempaa ohjeistusta alkolukolla valvotusta ajo-oikeusprosessista vastaavasti kuin poliisitkin. Molempien ohjeistuksen tulisi koskea myös poliisin ja käräjäoikeuden välistä tiedonkulkua, jotta tuomari saisi varmasti tiedon mm. poliisin myöntämästä alkolukkoajokortista.

Terveystieteiden edustaja arvioi hyödyllisyydeltään vaihtelevaksi kuljettajien keskustelua lääkärin tai muun terveydenhuollon ammattihenkilön kanssa päihteiden käytöstä, niiden vaikutuksesta terveyteen sekä hoitomahdollisuuksista. Keskustelun hyödyllisyyteen vaikuttaa molempien osapuolien näkemys keskustelun tarkoituksesta. Käytännössä osa kuljettajista ei ole motivoitunut keskusteluun, vaan haluaisi vain nopeasti todistuksen alkolukkoajokorttia varten. Terveystieteiden ammattihenkilöstölläkin voi olla erilaisia käsityksiä keskustelun tavoitteista, sillä keskustelua ei ole mitenkään ohjeistettu.

Kehittämisehdotuksena esitetään, että sosiaali- ja terveysministeriö laatisi ohjeistuksen rattijuopumuksesta kiinnijääneen keskusteluun terveydenhuollon ammattihenkilön kanssa. Ohjeissa pitäisi selkeyttää keskustelun tavoite ja rakenne sekä läpikäytävät asiat. Keskustelun keskeisin tavoite tulisi olla tunnistaa ne kuljettajat, joilla on kykyä tai halua alkoholin käytön muutokseen ja alkolukon näkemiseen sen apuvälineenä. Jollei henkilön alkoholiongelma ole vakava ja syntyy halu muutokseen, niin yhdellä käynnilläkin voidaan antaa eväät siihen tai ainakin jättää mieleen taho, josta voi saada apua myöhemmin. Rattijuopumuksesta kiinni jääneen alentavan tai halveksivan suhtautumisen sijasta häntä tulisi kannustaa vastuuseen rikoksen uusimisen ehkäisyssä.

Alkolukkoajokortin hakijan voitaneen edellyttää edes jotenkin osallistuvan keskusteluun. Osa voisi keskittyä siihen paremmin sen jälkeen kun alkolukkoajokortti on saatu. Muutoskykyisistä osa voisi tarvita tuekseen useamman kuin yhden käynnin, kun taas toisille riittäisi yksikin. Alkolukolla valvotun ajo-oikeuden kokeilussa (2005–2008) testattiin useita käyntejä kaikilla, mutta valvottua ajo-oikeutta vakinaistettaessa päädyttiin vain yhteen pakolliseen käyntiin. Kehittämisehdotuksena esitetään, että terveydenhuollon ammattilainen voisi yksilöllisesti arvioida keskustelukertojen tarvetta, joka voisi olla 1–3 kertaa. Tällöin voisi olla yksi keskustelu ennen alkolukkoajokortin myöntämistä ja tarveharkintaisesti toinen tai kolmaskin kontrollikäynti koeajalla.

Ohjeistuksen tueksi paikallisen poliisin, käräjäoikeuden ja terveydenhuollon edustajat voisivat järjestää yhteistyöpalaverin, jossa käsiteltäisiin alkolukko ajo-oikeutta ja vaikka ajokykyarviointejakin samalla. Kun henkilöt tuntevat toisiaan, yhteistyö ja tiedonkulkukin saadaan toimimaan paremmin.

Näkökulmaeroja

Rattijuopumuksen seurauksena on joko ajokielto tai alkolukolla valvottu ajo-oikeus. Valvotussa ajo-oikeudessa alkolukko toimii sekä rangaistuksen luonteisesti että uutta rattijuopumusta ehkäisevästi antaen mahdollisuuden jatkaa ajamista rattijuopumuksesta huolimatta. Rikosseuraamuksen näkökulmasta on sama, onko henkilö ajokiellossa vai käyttääkö hän alkolukkoa. Jollei hän ole jäänyt kiinni vakavasta liikennetriksestä, hän saa ajokiellon tai koetusajan päätyttyä automaattisesti normaalin ajokorttinsa takaisin riippumatta siitä, kuinka monta kertaa hän on yrittänyt lähteä (tai lähtenyt) ajamaan nauttineena. Uutta rattijuopumusta ehkäisevästä alkoholismien hoitonäkökulmasta rattijuopumuksesta kiinni jäänyt tulisi saada "herätettyä" niin, että henkilö pyrkisi saamaan alkoholin käyttönsä hallintaansa: vähentämään sitä, lopettamaan sen tai ainakin lopettamaan ajamisen nauttineena. Tässä alkolukko toimii hyvänä varmistajana ja tukena. Molemmille näkökulmille yhteistä onkin, että alkolukko ehkäisee rattijuopumuksen uusimista koetusajalla. Hoitonäkökulma tosin pyrkii siihen, että vaikutus jatkuisi myös koetusajan jälkeen.

Virkansa puolesta poliisi ja tuomari näyttävät edustavan rikosnäkökulmaa ja terveydenhoitohenkilöstö hoitonäkökulmaa. Joidenkin tuomareiden ja poliisien mielestä alkolukko on niin kallis, ettei se kiinnosta ehdollisen tai lyhyen ajokiellon saaneita tai ettei näiden "kannata" sitä ottaa. Liikenneturvallisuuden ja uuden rattijuopumuksen mahdollisten vakavienkin seurausten ehkäisemisen tai henkilön alkoholismien hoidon kannalta alkolukko voisi kuitenkin olla erittäin kannattava sekä yksilölle että yhteiskunnalle tällaisessakin tapauksessa. Kuljettajien mielestä viranomaisten pitäisi kertoa muutakin kuin että alkolukko on kallis. Parasta olisi, että kaikki viranomaiset ja muutkin kansalaiset välittäisivät sekä rikos- että hoitonäkökulman yhteistä viestiä: rattijuopumus on vakava rikos ja on tärkeää ehkäistä rikoksen uusimista alkolukon ja tarvittaessa alkoholismien hoidon avulla.

Niin tuomarien, poliisien kuin terveydenhoitohenkilöstöllekin annettavissa ohjeissa tulisi korostaa, että kaikki viranomaiset vahvistaisivat viestinnässään myönteistä näkemystä alkolukosta vastuullisen kuljettajan ajokunnon varmistajana. Alkolukko olisi hyvä nähdä ensisijaisesti liikenneturvallisuuden edistäjänä, jota suositellaan kaikille rattijuopumuksesta kiinni jääneille ja vapaaehtoisikäyttöön myös koetusajan päätyttyä. Ehdollisen tai lyhyen ajokiellon saaneita voisi kannustaa myös alkolukon vapaaehtoiseen käyttöön.

Kustannukset

Valtaosalla alkolukko ajo-oikeuden kokonaiskulut sijoittuivat 1000 ja 3000 € välimaastoon. Kuluissa oli suurta vaihtelua. Niihin vaikutti mm. se, oliko alkolukko oma vai vuokrattu sekä koetusajan pituus, huoltokäyntien hinta, ylimääräisten huoltokäyntien määrä ja terveydenhuoltokeskustelun paikka. Keski-ikäisillä kulut olivat suuremmat kuin nuoremmilla ja vanhemmilla ikäluokilla. Kuluja voi siis osin säädellä omilla valinnoilla. Vapaamuotoisissa kommentteissa valitettiin suurta hankintahintaa tai vuokraa ja toistuvia huoltokuluja. Myös viranomaiset pitivät alkolukkoa niin kalliina, että kustannukset vähentävät alkolukkoajokortin yleistymistä.

Alkolukkojen lisääntyvä käyttö vapaaehtoisesti, ammattiliikenteessä ja rattijuopumuksista kiinni jääneillä laskee niiden hankintakustannuksia ja lisää huoltoverkostoa. Kustannusvaikutus on kuitenkin hidas, jollei käyttäjämääriin tule suurempaa muutosta.

10.3 Alkolukkoajo-oikeusprosessin kehittäminen

Koetusajan pituus

Lain mukaan koetusajan pituus on vähintään yksi vuosi. Alkolukkoajokortin hallintajan pituus jäi 15 % kuljettajista (229) alle vuoden eikä tämä luku sisällä rattijuopumuksen koetusajalla uusineita (54), valvotun ajo-oikeuden omasta pyynnöstään keskeyttäneitä (6) eikä puuttuvan tiedon tapauksia (107). Myös kuljettajat, laitevalmistajat ja viranomaiset vahvistivat liikennetietojärjestelmästä ilmenneen tiedon, että monet ovat saaneet normaalin ajokortin takaisin ennen kuin lain edellyttämä minimi on täyttynyt. Liian lyhyiden koetusaikojen syyksi arveltiin tietämättömyyttä, inhimillistä virhettä, tiedon kulun katkoksia poliisin ja käräjäoikeuden välillä sekä lain tulkinta-ongelmia.

Lakia lieenee tarvetta selkeyttää, kun soveltamisen ammattilaisetkin kokevat siinä olevan tulkintaongelmia. Rattijuopumuksesta seuraavat ajokiellot ovat meillä lyhyempiä kuin muualla Euroopassa. Ruotsissa pidennettiin rattijuopumuksesta määrättäviä ajokielloja 1.1.2012 siten, että ajokiellon pituus vastaa valvotun ajo-oikeuden koetusajan pituutta, joka on tavalliseen rattijuopumukseen syyllistyneelle vuosi ja törkeään tai useampaan rattijuopumukseen syyllistyneelle tai alkoholiriippuvaiselle kaksi vuotta. Uusien säännösten tarkoituksena on lisätä rattijuopumukseen syyllistyneiden kuljettajien halukkuutta hakea valvottua ajo-oikeutta. Kehittämisehdotuksena esitetään, että ajokielloja pidennettäisiin Suomessakin Ruotsin mallin mukaan.

Alkolukkojen käyttötietorekisteri

Koska kaikilla laitevalmistajilla on omat alkolukkojen käyttötietorekisterinsä, purettujen tietojen hyödyntäminen ja analysoiminen yhtenä kokonaisuutena on käytännössä haastavaa. Eri rekisterien muuttujat ja tiedot pitäisi ensin määritellä ja muokata yhdenmukaisiksi. Laitemerkistä riippuen alkolukoista on tallennettu yli sata erillistä tietoa (event log). Esimerkiksi tässä tutkimuksessa alkolukoista puretut käyttötiedot voitiin analysoida vain käytetyimmän laitemerkin osalta.

Nykytilanteessa alkolukkolaitteiden edustajat Suomessa toimittavat manuaalisesti asiakkaan asuinpaikan poliisilaitokselle tiedon rikkomuksista ja väärinkäytöksistä, jotka voivat johtaa asiakkaan alkolukkoajokortin peruuttamiseen. Alun perin oli tarkoitus, että poliisin lupahallinnon virkailijat tarkastaisivat suoraan kunkin laitemerkin omasta käyttötietorekisteristä, onko heidän asiakkaansa käyttötietojen perusteella noudattanut alkolukolla valvotun ajo-oikeuden ehtoja. Käytännössä toimintamalli ei kuitenkaan toiminut, sillä poliisin lupahallinnossa ei ollut riittävästi resursseja tietojen tarkistamiseen eri rekistereistä.

Ruotsissa uudistettiin alkolukolla valvotun ajo-oikeuden säädökset vuoden 2012 alusta. Samalla siellä otettiin käyttöön Transportstyrelsenin määrittelemä ja hallinnoima yhteinen käyttötietorekisteri alkolukoista purettaville käyttötiedoille. Alkolukon valmistajalla tai valmistajan edustajalla tulee olla käytössään it-ratkaisut, jotka täyttävät Transportstyrelsenin dokumentin ”Alcohol Interlock – Log Format” -vaatimukset (http://www.transportstyrelsen.se/Global/Vag/Alkol%c3%a5s/Loggformat_en%20v3.1.pdf).

Kehittämisehdotuksena esitetään, että myös Suomessa tulisi ottaa käyttöön viranomaisen määrittelemä ja ylläpitämä käyttötietorekisteri, johon kaikkien alkolukkolaitteiden valmistajat tai edustajat toimittaisivat puretut lokitiedot samanlaisessa, yhdenmukaisessa muodossa.

Viranomaisen määrittelemä ja ylläpitämä käyttötietorekisteri, johon kaikkien alkolukkovalmistajien edustajat ovat velvollisia lähettämään alkolukoista puretut tiedot, olisi kestävä, tarkoituksenmukainen ja tietoturvallinen ratkaisu. Yksi viranomaisen hallinnoima rekisteri takaisi myös sen, että esimerkiksi tilastointi- ja tutkimustarkoituksiin saataisiin suoraan rekisteristä poimittua yhdenmukaista tietoa. Lisäksi rekisteristä tulisi automaattisesti mennä poliisille tieto niistä käyttötiedoista, jotka voivat vaikuttaa kuljettajan alkolukkoajo-oikeuteen, sekä tieto siitä, jos henkilö ei ole käyttänyt alkolukkoa käyttötietojen purussa säädettyssä määräajassa.

Alkolukon käyttötietojen hyödyntäminen

Yhdysvaltalaiset Marques, Tippetts ja Voas (2003) totesivat tutkimuksessaan, että alkolukot ovat alihyödynnetty väline rattijuopumuksen ennustamisessa ja rattijuopumukseen syylistyneiden kuljettajien kontrolloinnissa. Heidän mukaansa alkolukkoon usein puhalletut 0,2–0,4 ‰:n lukemat hengitysilman alkoholipitoisuudessa ennustavat rattijuopumuksen uusimista jopa paremmin kuin aikaisempi rattijuopumus.

Suomessa kuljettajan tulee käyttää alkolukko tietojen purussa 60 päivän välein, mutta viranomaiset eivät hyödynnä purettuja tietoja juuri mitenkään (vrt. Euroopassa esimerkiksi Ruotsi ja Hollanti; luku 4). Poliisi saa alkolukon maahantuojaan edustajalta tiedon, jos käyttötietoja ei pureta määräajassa tai alkolukkoa on yritetty manipuloida tai se on poistatettu liian aikaisin, mutta esimerkiksi hylättyjä puhalluksia (alkoholipitoisuus yli 0,2 ‰) ei seurata lainkaan.

Hylättyjen aloituspuhalluksien painottuminen sunnuntai-iltapäivään ja maanantai-aamupäivään ilmentävät jonkinlaista alkoholiongelmia. Ongelmallisimmilla 42 kuljettajalla aloituspuhalluksista hylättiin 11–35 %. Alkolukko esti heidän rattijuopumuksensa koetusajalla, mutta sen päätyttyä hekin saavat automaattisesti normaalin ajokorttinsa takaisin. Nykyisen lain mukaan poliisi ei voi toimia toisin.

Kehittämisehdotuksena esitetään, että poliisi tarkistaisi alkolukon käyttötiedot koetusajan päätyttyä. Kuljettaja saisi takaisin normaalin ajokorttinsa vain, jos käyttötiedoissa ei olisi hylättyjä puhalluksia viimeisen puolen vuoden aikana. Jos viimeisen puolen vuoden aikana olisi yrittänyt lähteä ajamaan alkoholin vaikutuksen alaisena, poliisi voisi joko jatkaa alkolukkoajokortin voimassaoloa toistaiseksi, kunnes kaikki edeltävän puolen vuoden puhallukset ovat hyväksytyjä, tai ohjata henkilön päihde-seurantaan ja terveystieteiden alkolukon käyttöön (vrt. luku 2 s. 4). Jotta alkolukon käyttötietojen tarkistus ei kuormittaisi poliisia, tulisi poliisin saada alkolukkojen käyttötietorekisteristä valmis kooste henkilön koetusajan hylätyistä puhalluksista.

Alkolukon käyttötietoja olisi hyvä hyödyntää myös päihderiippuvuuden hoidossa. Tällöin hoitohenkilöstö voisi tarkastella myös hylättyjen puhallusten viikonpäiviä ja kellonaikoja sekä alkoholipitoisuuksia.

Alkolukkojen ja prosessien hyväksyminen

Alkolukolla valvotussa ajo-oikeudessa voidaan käyttää vain alkolukkoja, jotka Liikenteen turvallisuusvirasto on hyväksynyt alkolukon hyväksymisestä liikenteeseen annetun lain (1109/2010) mukaisesti. Nykyinen lainsäädäntömme ei aseta muita vaatimuksia alkolukon käyttöön liittyville prosesseille, jolloin nykyisiltä ja tulevilta laitevalmistajilta ei välttämättä saada riittävää palvelutasoa. Esimerkiksi osa kuljettajista kertoi, että alkolukon käyttöopastus oli ollut riittämätöntä, mikä oli aiheuttanut heille ylimääräisiä huoltokäyntejä. Tässä kyselyssä suomenkielellä esitettyihin kysymyksiin

saatiin yhdeltä maahantuojalta vastaukset vain ruotsiksi. Tämä herätti kysymyksen, olisiko suomalainen asiakaskaan saanut suomenkielistä palvelua.

Esimerkiksi Ruotsissa alkolukon lisäksi myös valmistajan tai valmistajan edustajan tulee täyttää useita alkolukkoajo-oikeuteen ja -prosessiin liittyviä vaatimuksia, jotta alkolukko voidaan hyväksyä käytettäväksi valvotussa ajo-oikeudessa. Vaatimuksiin kuuluu mm. testausraportti, kuvaus alkolukon sopivuudesta Ruotsin alkolukko-ohjelmaan, alkolukon asennus- ja huoltohenkilöstön pätevyys ja koulutuskriteerit, käyttötietojen purkamiseen ja välittämiseen liittyvät varusteet, kuvaus käyttäjätiedon toiminnasta ja käytöstä, raportoidun tiedon käsittelystä sekä laadunvarmistuksesta. (Ansökan om godkännande av alkolås, Transportstyrelsen.)

Kehittämisehdotuksena esitetään, että Suomessakin viranomaisen tulisi määrittää ja hyväksyä, alkolukon hyväksymisen lisäksi, myös kaikki alkolukon käyttöön liittyvät prosessit, joita laitteiden valmistajalta tai sen edustajalta edellytetään. Säädöksissä voitaisiin valtuuttaa Liikenteen turvallisuusvirasto hyväksymään alkolukkolaitemerkkien lisäksi myös alkolukon käyttöön liittyvät prosessit.

10.4 Alkolukon toimivuusongelmia

Reilulla kolmanneksella kuljettajista ei ollut ongelmia alkolukon toimivuudessa. Eniten kerrottiin pakkaseen ja puhaltamiseen liittyvistä ongelmista, jotka yleensä vähenivät alun opetteluvaiheen jälkeen.

Puhaltaminen, lämpeneminen ja toimintahäiriöt

Monien mielestä oikea puhallustekniikka oli vaikea oppia, mutta kun sen oppi, niin ongelmia ei enää ollut. Pienempi osa kertoi jatkuvista puhallusongelmista. Varsinkin sairaana puhaltamista, äänivärinää ja ajonaikaisia puhalluspyyntöjä pidettiin vaikeana. Puhaltamista vaikeuttaa huoli sen epäonnistumisesta ja ylimääräisestä huoltokäynnistä. Yhden alkolukkomerkin käyttötietojen mukaan puhallusvirheiden osuus oli keskimäärin 9 % ja toisen laitevalmistajan mukaan 15 %. Puhallusvirheiden osuus väheni koetusajan loppupuolella.

Pakkasessa olleen puhallusosan lämpenemisen odottelu tuntuu monesta pitkältä. Käsiosaa olikin opittu viemään sisälle pakkasella, mutta liitäntäjohtoon kiinnitys ei aina ollut kestänyt jatkuvaa irrottamista.

Vajaa kymmenesosa valitti alkolukon toimintahäiriöistä ja vikaantumisista. Laitevalmistajien mukaan toimintahäiriöiden syy on yleensä käyttäjän ja laitteen vikaantumisia on vähän.

Käyttäjän kannalta pahinta puhaltamisen epäonnistumisissa, toimintahäiriöissä, huolto-ongelmissa ja vikaantumisissa on se, että ne usein johtavat laitteen lukkiutumiseen, mikä merkitsee ylimääräistä huoltokäyntiä. Siitä koituu lisäkustannuksia ja vapaa-ajan menetystä sekä osalle lisäksi pitkiä ajomatkoja, työajan menetystä ja huoltoajan odottamista. Alkolukoista purettujen käyttötietojen mukaan vain 16 % kuljettajista oli selvinnyt ilman yhtään ylimääräistä huoltokäyntiä.

Kehittämisehdotuksena käyttäjästä johtuvien toimivuusongelmien vähentämiseksi esitetään alkolukon käyttöopastuksen kehittämistä. Maahantuojiin tulisi varmistaa kuljettajille suunnattujen ohjekirjojen havainnollisuus ja ymmärrettävyys. Käyttöopastukseksi voisi tehdä kirjan lisäksi vaikka havainnollisen videon. Oleellista on kuitenkin se, että alkolukon asennuksen jälkeen käyttäjä saa ensimmäisellä kerralla

mahdollisuuden harjoitella puhaltamista opastajan (asentajan) läsnä ollessa ja vastaillessa mahdollisiin kysymyksiin. Alkolukon maahantuojan tulee kouluttaa kaikki asentajat (kuljettajien opastajat) henkilökohtaisesti, sillä Trafín saaman palautteen mukaan osa asentajista on koulutettu vain puhelimesta, ei lainkaan käytännön koulutustilaisuudessa. Maahantuojien tulisi varmistaa asentajien riittävä koulutus ja opettaa heille oikeanlaiset opastusmenetelmät.

Laitevalmistajien tulisi jatkaa alkolukkojen teknistä kehittämistä käyttäjien puhaltamis- ja laitteiden lämpenemisongelmien helpottamiseksi. Lisäksi käyttäjät toivoivat mm. puhalluspyyntöään voimakkuuden säätömahdollisuutta sekä mahdollisuutta puhaltaa huomaamattomammin esimerkiksi langattomaan laitteeseen etukäteen. Alkolukon hyväksynnän yhteydessä laitevalmistajat tulisi velvoittaa seuraamaan laitteidensa teknistä toimivuutta ja raportoimaan mm. vikaantumisten osuudet ja tyypillisimmät viat.

Auton ja alkolukon huolto

Kymmenesosalla vastaajista oli ollut auton tai alkolukon huoltamiseen liittyviä ongelmia. Auton huollosta aiheutuu yleensä ylimääräinen lukon käyttötietojen purkuhuolto, jos autohuoltamossa ei tunneta alkolukkoa. Autohuoltamot tarvitsevat tiedotusta erilaisten alkolukkojen käsittelystä auton huollon yhteydessä, jottei alkolukon käyttäjälle tulisi turhaan alkolukon lukkiutumista sekä ylimääräisen purkukäynnin kustannuksia ja vaivaa. Alkolukoista purettujen käyttötietojen mukaan vain 6 % alkolukkoajokortillisten autojen huolloissa oli käytetty huoltokoodia, jolloin muutaman huoltotunnin aikana auton voi käynnistää ilman puhallustestiä tai tehdä huoltotoimia ilman käyttötietojen purkuseuraamuksia.

Erityisesti harvemmin asutuilla seuduilla lapissa ja idässä alkolukon huoltomatkat ovat pitkiä. Niiden lyhentämiseksi tarvitaan lisää hyväksyttyjä käyttötietojen purkupaikkoja tai tulisi kehittää mahdollisuus käyttötietojen purkuun luotettavasti etälukuna.

10.5 Jatkotutkimustarpeita

Työssä oli alun perin tarkoitus analysoida liikennetietojärjestelmän (LTJ) ajokorttikisterin taustatietoja yhdessä kuljettajien kyselystä saatujen tietojen kanssa. Aineistojen yhdistäminen ei onnistunutkaan, koska analysoitujen LTJ-tietojen otanta olikin eri kuin kyselyssä. Aineistojen yhdistäminen vaatisi jonkin verran käsityötä, mutta siten saataisiin kuitenkin suhteellisen vähällä työllä uutta havaintoaineistoa analysoitavaksi. Tällöin voitaisiin esimerkiksi muodostaa tyypittely alkolukkoajokortin haltijoista sekä verrata ensikertalaisten ja rattijuopumuksen uusijoiden näkemyksiä. Jatkotutkimuksissa olisi hyvä selvittää tarkemmin erityyppiset alkolukkoajokortillisten ryhmät, jotta ajo-oikeusprosessia voitaisiin kehittää vastaamaan paremmin esimerkiksi ensikertalaisten tai uusijoiden tilannetta.

Jatkotutkimuksissa olisi hyvä selvittää tarkemmin alkolukkoajo-oikeuden aikana tapahtuneet rattijuopumukset. Onko ne ajettu jollain muulla ajoneuvolla vai onko alkolukko käytetty jotenkin väärin?

10.6 Yhteenveto ja kehittämisehdotukset

Valvotun ajo-oikeuden alkolukot ovat estäneet useita tuhansia rattijuopumuksia. Alkolukolla valvottu ajo-oikeus toimii siis tarkoituksenmukaisesti ja vaikuttaa myös koetusajan päätyttyä. Vajaa kolmannes alkolukkoajo-oikeuden kuljettajista kertoi jättäneensä tai aikovansa jättää lukon vapaaehtoiseen käyttöön koetusajan jälkeen. Alkolukkoajokortin haltijoilla rattijuopumuksen uusijoiden osuus näyttäisi olevan selvästi pienempi kuin rattijuopumuksesta kiinni jääneillä yleensä.

Alkolukolla valvotun ajo-oikeuden toimivuudessa on kuitenkin havaittu monia epäkohtia, joiden poistaminen on tärkeää, jotta alkolukot ja niiden käytön myönteiset liikenneturvallisuusvaikutukset voisivat yleistyä.

Tutkimuksen tekijän esittämät kehittämisehdotukset lyhyesti:

- Lisää tiedotusta alkolukoista ja alkolukkoajo-oikeudesta
 - Internetiin alkolukkosivusto
 - Laaja alkolukkokampanja
- Tulisi laatia selventävä ohjeistus alkolukkoajo-oikeudesta käräjäoikeuksille, poliisilaitoksille ja terveydenhuollon ammattihenkilöstölle
 - STM:n ohjeistus keskustelun sisällölle ja tavoitteille
 - Viranomaiset voisivat suositella alkolukkoa rattijuopumuksesta kiinni jääneille ja alkolukon jättämistä vapaaehtoiseen käyttöön koetusajan jälkeen.
 - Poliisin, käräjäoikeuden ja terveydenhuollon paikalliset yhteistyöpäivät
- Tulisi luoda viranomaisen määrittelemä ja ylläpitämä käyttötietorekisteri, johon kaikkien alkolukkolaitteiden valmistajat tai edustajat toimittavat puretut lokitiedot samanlaisessa, yhdenmukaisessa muodossa.
 - Alkolukon käyttötietojen hyödyntäminen mm. ajo-oikeutta palautettaessa, päihderiippuvuuden hoidossa sekä tilastointi- ja tutkimustarkoituksissa.
- Viranomaisen tulisi määrittää ja hyväksyä myös kaikki alkolukon käyttöön liittyvät prosessit, joita laitteiden valmistajalta tai sen edustajalta edellytetään.
- Muutosehdotukset alkolukolla valvottuun ajo-oikeusprosessiin
 - Rattijuopumuksesta määrättäviä ajokieltoja pidennetään siten, että ajokiellon pituus vastaa valvotun ajo-oikeuden koetusajan pituutta.
 - Normaalin ajokortin saa takaisin vasta sitten, kun alkolukon käyttötiedoissa ei ole hylättyjä puhalluksia viimeisen puolen vuoden aikana. Alkolukkoajokortin voimassaoloa jatketaan, kunnes kaikki edeltävän puolen vuoden puhallukset ovat hyväksytyt.
 - Terveydenhuollon ammattilainen arvioi kunkin yksilöllisen keskustelukertojen tarpeen, joka voisi olla 1-3 kertaa.

- o Harkitaan, olisiko kaikilla rattijuopumuksesta kiinni jääneillä hyvä olla ensin lyhyt ajokielto-osuus ennen alkolukkoajo-oikeuden saamista.
- Laitevalmistajien ja maahantuojien tulisi parantaa alkolukon käyttöopastusta sekä jatkaa alkolukkojen teknistä kehittämistä alkolukon puhaltamis- ja lämpenemisongelmien helpottamiseksi.
 - o Autohuoltamoja tulee opastaa erilaisten alkolukkojen käsittelystä auton huollon yhteydessä.
 - o Tulisi saada lisää alkolukkojen käyttötietojen purkupaikkoja tai kehittää mahdollisuus käyttötietojen purkuun luotettavasti etälukuna.
- Jatkotutkimusaiheina erityyppiset alkolukkoajokortillisten ryhmät (esim. ensikertalaiset ja rattijuopumuksen uusijat) sekä rattijuopumukset alkolukkoajo-oikeuden aikana.

Lähteet

Ansökan om godkännande av alkoholås, Application for approval of alcohol interlock, <http://www.transportstyrelsen.se/Blanketter/Vag/Fordon/Ansokan-om-godkannande-av-alkolas/>: (luettu 1.2.2013)

Asetus (405/2011) Liikenne- ja viestintäministeriön asetus alkoholukon käytöstä koulu- ja päivähoitokuljetuksissa 405/2011
<http://www.finlex.fi/fi/laki/alkup/2011/20110405>

Asetus (474/2008) Valtioneuvoston asetus alkoholukolla valvotusta ajo-oikeudesta 474/2008 <http://www.finlex.fi/fi/laki/alkup/2008/20080474>

Beilinson Leif ja Poutanen Mikko (2007) Alkoholukokeilu, Kokeilun suorittaneiden mielipiteitä. Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisuja 38/2007

Beilinson Leif, Britschgi Virpi, Higgins Anna ja Lähesmaa Jukka (2007) Alkoholukokeilu 2005–2008. Prosessin seuranta. Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisuja 30/2007

Donner Jochim, Vehmas Anne ja Herkkola Hanna (2008) Alkoholukon vapaaehtoinen käyttökokeilu, Liikenneturvallisuu den pitkän aikavälin tutkimus- ja kehittämisohjelma, LINTU-julkaisuja 3/2008, Helsinki

Laki (1109/2010) Laki alkoholukon hyväksymisestä liikenteeseen
<http://www.finlex.fi/fi/laki/ajantasa/2010/20101109>

Laki (1110/2010) Laki alkoholukon käytöstä koulu- ja päivähoitokuljetuksissa 1110/2011. <http://www.finlex.fi/fi/laki/alkup/2010/20101110>

Laki (386/2011) Ajokorttilaki. Helsinki 29.4.2011.
<http://www.finlex.fi/fi/laki/alkup/2011/20110386>

Laki (439/2008) Laki alkoholukolla valvotusta ajo-oikeudesta 26.6.2008/439.
<http://www.finlex.fi/fi/laki/alkup/2008/20080439>

Laki (523/1999) Henkilötietolaki 22.4.1999.
<http://www.finlex.fi/fi/laki/ajantasa/1999/19990523>

Laki (541/2003) Laki ajoneuvoliikennerekisteristä. 13.6.2003.
<http://www.finlex.fi/fi/laki/ajantasa/2003/20030541>

Laki (621/1999) Laki viranomaisen toiminnan julkisuudesta
<http://www.finlex.fi/fi/laki/ajantasa/1999/19990621>

Liikenneturva (2012) Liikenneturvan tilastokatsaus Henkilövahingot rattijuopumus-tapauksissa 20.8.2012

LVM:n työryhmä (2012) Alkoholukko rattijuopumukseen syyllistyneen kuljettajan ajo-oikeuden ehdoksi. Työryhmän mietintö, Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisuja 3/2012

Marques Paul R., Tippetts A. Scott & Voas Robert B. (2003) The Alcohol Interlock: An Underutilized Resource for Predicting and Controlling Drunk Drivers. Traffic Injury Prevention. Pacific Institute for Research and Evaluation.

Sprattler Karen (2009) Ignition Interlocks – What You Need to Know: A Toolkit for Policymakers, Highway Safety Professionals and Advocates. U.S. Department of Transportation, National Highway Traffic Safety Administration (NHTSA). Report No. DOT HS 811 246. www.nhtsa.gov

Suomen virallinen tilasto (SVT): Kuolemansyyt [verkkojulkaisu].ISSN=1799-5051. Helsinki: Tilastokeskus [viitattu: 31.12.2012]. Saantitapa: <http://www.stat.fi/til/ksyyt/index.html>

Suomen virallinen tilasto (SVT): Poliisin tietoon tullut rikollisuus [verkkojulkaisu]. ISSN=1797-3651. 2011, 1. Katsaus poliisin, tullin ja rajavartiolaitoksen tietoon tulleet rikollisuuteen . Helsinki: Tilastokeskus [viitattu: 10.1.2013]. Saantitapa: http://www.stat.fi/til/polrik/2011/polrik_2011_2012-04-02_kat_001_fi.html

Tilastokeskus (2011) Maakuntien väestö 31.12.2011. Tilastokeskus [viitattu: 10.1.2013]. Saantitapa: http://www.stat.fi/tup/suoluk/suoluk_vaesto.html

Vehmas Anne, Sirkiä Ari ja Kinnunen Teemu (2012) Alkolukon käyttöönotto ja vaikutukset ammattimaisissa kuljetuksissa, Trafin julkaisuja 1/2012

Liitteet

LIITE 1. Kyselylomake alkolukkoajokortillisille

ALKOLUKKOAJO-OIKEUS, KYSELY alkolukon käyttäjille

Vastaa valitsemalla yksi (O) tai useampi (□) vaihtoehto tai kirjoittamalla vastaus viivalle

TAUSTATIEDOT

1. Sukupuolesi
1O Nainen
2O Mies
 2. Syntymävuotesi _____
 3. Mikä seuraavista kuvaa parhaiten tämänhetkistä työtilannettasi?
1O Työntekijä
2O Toimihenkilö
3O Yrittäjä (ml. maatalousyrittäjä)
4O Opiskelija, eläkeläinen, työtön, perhevapaalla tms.
5O Muu mikä? _____
 4. Asuinseutusi
1O Kaupunki
2O Taajama
3O Maaseutu
 5. Kuinka paljon sinulle kertyy ajokilometrejä vuodessa keskimäärin? noin _____ km
 6. Oletko ammattikuljettaja?
1O Kyllä
2O En
Tarvitsetko autoa työtehtäviesi tai työasiamatkojesi hoitamiseen? (ei tarkoiteta matkaa töihin)
1O Kyllä, vähintään pari kertaa viikossa
2O Kyllä, kerran viikossa tai kuukaudessa
3O Harvoin tai ei ollenkaan
-

ALKOLUKON JA ALKOLUKKOAJOKORTIN HANKINTA

7. Miten sait tietää alkolukkoajo-oikeudesta? (Voit valita useampia vaihtoehtoja)
1□ Olen kuullut alkolukkoajo-oikeudesta jo ennen rattijuopumukseen syylistymistä
2□ Poliisi kertoi puhalluspaikalla
3□ Poliisi kertoi kuulustelussa
4□ Tuomioistuimessa kerrottiin rattijuopumuskäsittelyn yhteydessä
5□ Löysin tiedon Internetistä
6□ Sain kuulla tuttavalta
7□ Muualta, mistä _____
 8. Mikä sai sinut valitsemaan alkolukon käytön? (Voit valita useampia vaihtoehtoja)
1□ Tarvitsen autoa työssäni (työtehtävissä tai työasiamatkoilla)
2□ Tarvitsen autoa työmatkoilla kodin ja työpaikan välillä
3□ Tarvitsen autoa vapaa-ajalla (esim. lasten kuljettaminen)
4□ Jottei rattijuopumuksesta kiinni jääminen paljastuisi tutuille
5□ Halusin varmistaa, etten lähde enää ajamaan nauttineena
6□ Läheisten tahdosta
7□ Muu peruste, mikä? _____
-

9. Minkälaista alkolukkoa käytät/käytit?

1○ Dräger Interlock XT
2○ Guardian WR2
3○ SmartStart

10. Oliko sinulla ongelmia seuraavissa asioissa tai tiedonsaannissa niistä?

	Ei	Kyllä	Jos ongelmia, niin millaisia?
Tiedonsaanti alkolukkoajo-oikeudesta	1○	2○	
Alkolukon hankkiminen	1○	2○	
Alkolukon asennuttaminen	1○	2○	
Ajoneuvon muutokatsastaminen	1○	2○	
Käynti lääkärin tai muun terveydenhuollon ammattihenkilön luona	1○	2○	
Alkolukkoajokortin hakeminen	1○	2○	

11. Kuinka pitkään Sinulla meni rattijuopumuksesta alkolukkoajo-kortin saamiseen? _____ päivää

12. Miten koit tämän ajan? (rattijuopumuksesta alkolukkoajo-kortin saamiseen)

1○ Lyhyt
2○ Sopiva
3○ Pitkä

Vapaamuotoinen kuvaus _____

13. Miten koit käynnin lääkärin tai muun terveydenhuollon ammattihenkilön luona keskustelemassa päihteiden käytöstä, niiden vaikutuksesta terveyteen sekä päihteiden käyttöön liittyvistä hoitomahdollisuuksista ennen alkolukkoajokortin saamista? Oliko siitä sinulle hyötyä?

1○ Hyödytön
2○ Ok, vaikkei kovin suurta hyötyä
3○ Hyödyllinen

Vapaamuotoinen kuvaus _____

14. Käytitkö julkisia vai yksityisiä terveydenhuollon palveluja?

1○ Julkisia
2○ Yksityisiä

15. Kuinka paljon käyntisi maksoi? _____ euroa

16. Miten arvioit alkolukon asennuspaikasta tai asentajalta saamaasi käyttöopastusta?

1□ En saanut käyttöopastusta lainkaan
2□ Opastusta sai vain pyytämällä
3□ Opastus oli liian hätäistä ja riittämätöntä
4□ Opastus oli asianmukaista ja riittävää

ALKOLUKON KÄYTTÖKOKEMUKSET

17. Miten pitkään olet käyttänyt/käytit alkolukkoa? _____ vuotta _____ kuukautta

18. Onko alkolukon toimivuudessa ollut ongelmia? (Voit valita useampia vaihtoehtoja)

1□ Ei
2□ Puhallusteknisiä ongelmia
3□ Kuumuus/aurinko aiheuttanut ongelmia
4□ Kylmyys/pakkanen aiheuttanut ongelmia
5□ Asennus-/huolto- tai käyttötietojen purun ongelmia

6□ Jotain muuta, mitä? _____

Kerro ongelmista tarkemmin: _____

19. Mikä on ollut mielestäsi mukavinta alkolukon käytössä?
(Voit valita useampia vaihtoehtoja)
- 1 ☐ Ajo-oikeuden voimassa pysyminen
 - 2 ☐ Työpaikan säilyminen
 - 3 ☐ Liikenneturvallisuusnäkökulman korostuminen
 - 4 ☐ Varmuus siitä, ettei lähde vahingossa liikkeelle alkoholin vaikutuksen alaisena
 - 5 ☐ Uuteen tekniikkaan tutustuminen
 - 6 ☐ Jokin muu, mikä? _____
20. Mikä on ollut mielestäsi ikävinä alkolukon käytössä? (Voit valita useampia vaihtoehtoja)
- 1 ☐ Uuden teknisen laitteen käytön opetteleminen
 - 2 ☐ Ongelmat laitteen toimivuudessa
 - 3 ☐ Laitteen käyttöön kuluva aika ja vaiva liikkeelle lähtiessä
 - 4 ☐ Pakkasessa olleen laitteen lämpenemisen odottaminen
 - 5 ☐ Ulkopuolisten kielteinen tai epäluuloinen suhtautuminen
 - 6 ☐ Julkisella paikalla puhaltamisen kiusallisuus
 - 7 ☐ Ei uskalla ottaa edes yhtä olutta esim. ruokajuomaksi
 - 8 ☐ Alkolukkoajo-oikeudesta kertyvät kustannukset
 - 9 ☐ Ajonaikaiset puhalluspyynnöt
 - 10 ☐ Jokin muu, mikä? _____
21. Miten yleensä hoidit ajonaikaiset uudelleenpuhallukset?
- 1 ☐ Etsin sopivan pysähtymispaikan ja puhalsin vasta pysäytettyäni auton
 - 2 ☐ Puhalsin ajaessani
22. Aiheutuiko sinulle vaaratilanteita ajonaikaisten puhallusten takia?
- 1 ☐ Ei
 - 2 ☐ Kyllä, millaisia? _____
23. Mitä mieltä läheisesi olivat siitä, että käytit alkolukkoa?
- 1 ☐ He vastustivat alkolukon hankkimista (perheen yhdessä käyttämään autoon).
 - 2 ☐ He ymmärsivät alkolukon tarpeen, vaikeivät pitäneet siitä.
 - 3 ☐ He kannustivat minua alkolukon hankintaan.
 - 4 ☐ Muuten, miten? _____
24. Miten ulkopuoliset suhtautuvat/suhtautuivat siihen, että käytät/käytit alkolukkoa?
(Voit valita useampia vaihtoehtoja)
- 1 ☐ Perheen ulkopuoliset eivät tiedä/ tienneet alkolukusta.
 - 2 ☐ Ulkopuoliset eivät ole kommentoineet mitenkään.
 - 3 ☐ Monet katsovat pitkään.
 - 4 ☐ Monet ovat kiinnostuneita alkolukusta teknisenä laitteena.
 - 5 ☐ Useimmat pitävät minua alkoholiongelmaisena.
 - 6 ☐ Useimmat pitävät minua vastuullisena kuljettajana.
 - 7 ☐ Muuten, miten? _____
25. Yrititkö tai kävikö mielessäsi käyttää alkolukkoa väärin, esim. antamalla jonkun muun puhaltaa puolestasi?
- 1 ☐ En edes ajatellut käyttää alkolukkoa väärin.
 - 2 ☐ Suunnittelin, miten alkolukon voisi ohittaa, mutten yrittänyt sitä käytännössä.
 - 3 ☐ Yritin väärinkäyttöä, mutten onnistunut.
 - 4 ☐ Käytin alkolukkoa väärin.
- Miten yritit alkolukon väärinkäyttöä tai onnistuit käyttämään sitä väärin?
- _____

ALKOLUKOLLA VALVOTTU AJO-OIKEUSPROSESSI

26. Oliko sinulla ongelmia seuraavissa asioissa tai tiedonsaannissa niistä?

	Ei ole (vielä) tehty	Ei ongelmia	Kyllä, ongelmia	Jos ongelmia, niin millaisia?
Alkolukon käyttötietojen purku	1○	2○	3○	
Alkolukon poistaminen	1○	2○	3○	
Alkolukkoajo-oikeuden päätös- vaiheet	1○	2○	3○	

27. Miten koit valvotun ajo-oikeusajan pituuden?

1○ Lyhyt
2○ Sopiva
3○ Pitkä

28. Kuinka pitkä rattijuopumuksesta seuraavan ajokiellon pitäisi mielestäsi olla, jotta se motivoisi valitsemaan alkolukolla valvotun ajo-oikeuden? __ vuotta _____ kk

29. Auttoiko alkolukko sinua välttämään uuden rattijuopumuksen?

1○ Ei
2○ Kyllä, miten? _____

30. Vaikuttiko alkolukon käyttö alkoholinkäyttöösi millään tavalla?

1○ Ei
2○ Kyllä, miten? _____

31. Ottiko poliisi sinuun yhteyttä purettujen käyttötietojen takia?

1○ En
2○ Kyllä, miksi? _____

32. Oletko jossain vaiheessa kesken valvotun ajo-oikeuden harkinnut luopuvasi siitä?

1○ En
2○ Kyllä, miksi? _____

33. Miten toimit /aioit toimia valvotun ajo-oikeutesi päättyttyä?

1○ Poistin/poistan alkolukon, miksi? _____
2○ Jätin/jätän alkolukon ajoneuvoon vapaaehtoisikäyttöön, miksi? _____
3○ En tiedä vielä

34. Kuinka suuret kustannukset sinulle koitui/tulee koitumaan koko valvotun ajo-oikeuden ajalta?
_____ €

35. Näkemyksesi alkolukolla valvotun ajo-oikeusprosessin toimivuudesta?

1○ Täysin toimimaton
2○ Melko toimimaton
3○ En osaa sanoa
4○ Melko toimiva
5○ Erittäin toimiva

36. Ottaisitko alkolukon uudestaan, jos nyt jäisit kiinni rattijuopumuksesta?

1○ En, miksi? _____
2○ Kyllä, miksi? _____

NÄKEMYKSIÄ ALKOLUKOSTA

37. Kuinka hyvin seuraavat väittämät kuvaavat näkemyksiäsi?

	Täysin eri mieltä	Eri mieltä	Samaa mieltä	Täysin samaa mieltä
Alkolukko ei haittaa käytännön ajoa.	1○	2○	3○	4○
Koska tahansa ajon aikana tuleva puhalluspyyntö on/oli erittäin stressaavaa.	1○	2○	3○	4○
Alkolukko antaa varmuuden, ettei veressäni ole yli 0,2 ‰ alkoholia ajon aikana.	1○	2○	3○	4○
Julkisella paikalla puhaltaminen on/oli kiusallista.	1○	2○	3○	4○
Alkolukon käyttö muuttui helpommaksi valvotun ajo-oikeuden loppupuolella, kun käytöstä tuli rutiniä.	1○	2○	3○	4○
Alkolukko ei estä alkoholin vaikutuksen alaisena ajoa, koska se on helppo ohittaa.	1○	2○	3○	4○

38. Kuinka tarpeellisenä pidät alkolukkoa rattijuopumuksesta kiinni jääneille?

- 1○ Täysin tarpeeton
- 2○ Melko tarpeeton
- 3○ En osaa sanoa
- 4○ Melko tarpeellinen
- 5○ Erittäin tarpeellinen

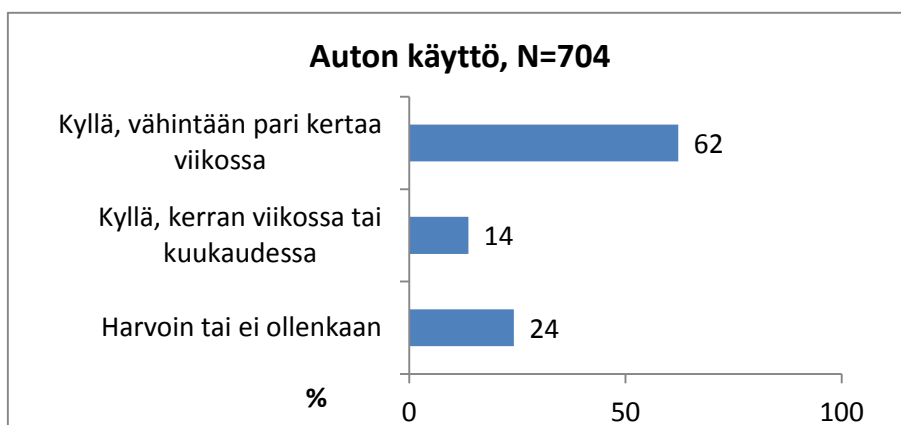
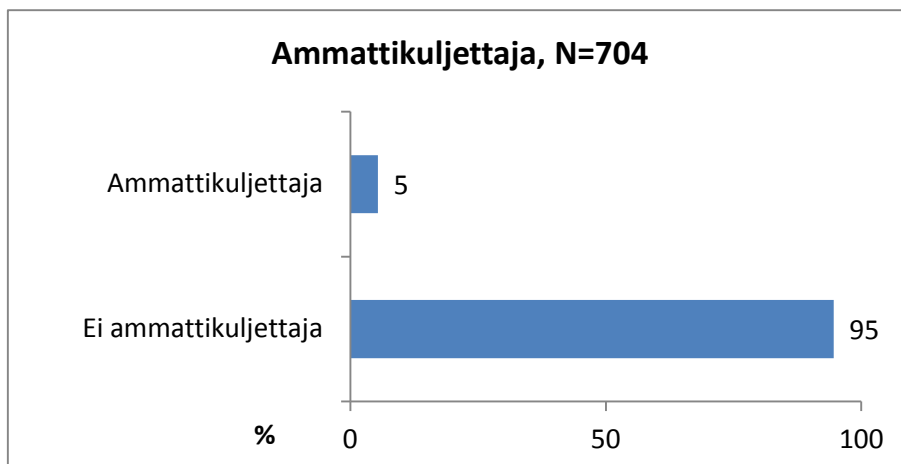
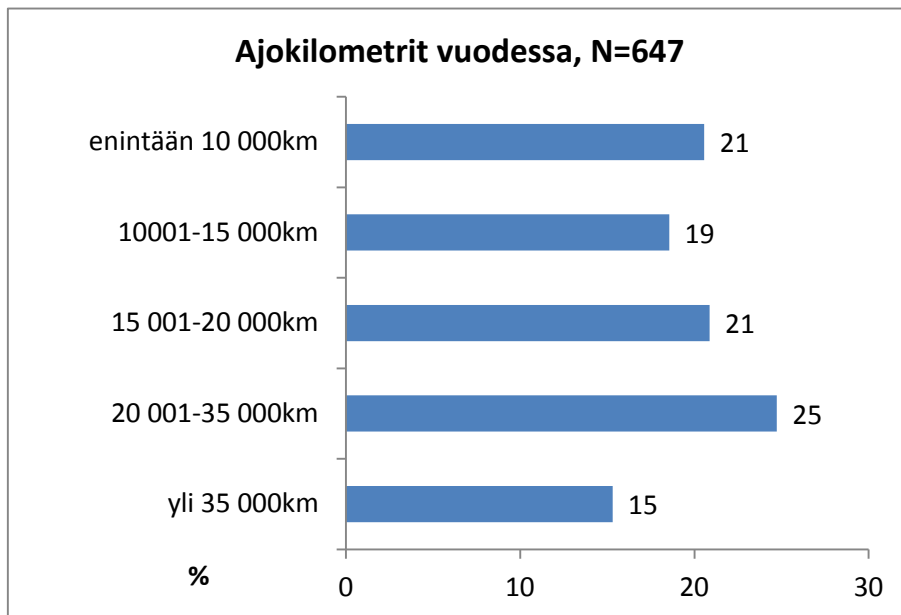
39. Kuinka hyvin seuraavat väittämät kuvaavat näkemyksiäsi?

	Täysin eri mieltä	Eri mieltä	Samaa mieltä	Täysin samaa mieltä
Alkolukon käyttövelvoitteen voisi laajentaa nykyisestä koskemaan				
toistuvasti rattijuopumukseen syyllistyneitä	1○	2○	3○	4○
kaikkia rattijuopumukseen syyllistyneitä	1○	2○	3○	4○
vaarallisten aineiden kuljetuksia	1○	2○	3○	4○
ammattimaisia henkilö- ja tavarakuljetuksia	1○	2○	3○	4○
kaikkia uusia moottoriajoneuvoja	1○	2○	3○	4○
kaikkia moottoriajoneuvoja	1○	2○	3○	4○

40. Mitä muuta haluaisit sanoa alkolukosta? Palautetta /kehittämisehdotuksia valvottuun ajo-oikeuteen?

KIITOS!

LIITE 2 Kyselyn taustatietoja



LIITE 3 Kysymykset poliisilaitoksille ja käräjäoikeuksille

ALKOLUKOLLA VALVOTTU AJO-OIKEUS

Kysymyksiä poliisille

1. Lain mukaan alkolukkoajo-oikeuden koetusaika on vähintään vuosi ja enintään kolme vuotta, mutta liikennetietojärjestelmän mukaan alkolukkoajo-oikeus on kestänyt 229 henkilöllä alle vuoden eikä näissä luvuissa ole mukana niitä, joiden koetusaika on merkitty keskeytyneeksi uuden rattijuopumuksen vuoksi tai omasta pyynnöstä. Miten tämä selittyy? Miten koetusaika on voinut jäädä näin lyhyeksi?
2. Millainen on mielestänne eri toimijoiden (poliisi, käräjäoikeus, terveydenhuolto, katsastus) nykyinen tietotaso alkolukkoajo-oikeudesta?
 3. Miten poliisia on ohjeistettu tiedottamaan alkolukosta?
 4. Kuinka kauan poliisin lomakkeissa on ollut kohta, johon rastitetaan alkolukosta tiedottaminen?
 5. Millaiset toimintaohjeet poliisi antaa asiakkaalle kirjallisesti (esitteet, nettisivut)?
6. Miten luonnehtisitte eri viranomaisten välistä tiedonkulkua alkolukkoajo-oikeuteen liittyvissä asioissa? Kehittämisehdotuksia?
7. Kuinka usein poliisi saa alkolukon maahantuojailta ilmoituksia käyttötietojen purun laiminlyönnistä, alkolukon manipulointiyrityksistä tai liian aikaisesta poistattamisesta? Miten niiden suhteen prosessi ylipäänsä toimii? Olisiko siinä kehittämistarvetta?
8. Olisiko mielestänne tarvetta muuttaa lakia niin, että poliisi saisi laitevalmistajalta tietoa myös punaisista puhalluksista (yli 0,2 ‰)? Millaista seuraamusta punaisista puhalluksista pitäisitte toimivimpana?
9. Mitä muuta haluaisitte kertoa alkolukolla valvotusta ajo-oikeudesta?

KIITOS!

ALKOLUKOLLA VALVOTTU AJO-OIKEUS

Kysymyksiä käräjäoikeuksille

1. Lain mukaan alkolukkoajo-oikeuden koetusaika on vähintään vuosi ja enintään kolme vuotta, mutta liikennetietojärjestelmän ajokorttirekisterin mukaan alkolukkoajo-oikeus on kestänyt 229 henkilöllä alle vuoden eikä näissä luvuissa ole mukana niitä, joiden koetusaika on merkitty keskeytyneeksi uuden rattijuopumuksen vuoksi tai omasta pyynnöstä. Miten tämä selittyy? Miten koetusaika on voinut jäädä näin lyhyeksi?
2. Millainen on mielestänne eri toimijoiden (poliisi, käräjäoikeus, terveydenhuolto, katsastus) nykyinen tietotaso alkolukkoajo-oikeudesta?
3. Miten tuomareita on ohjeistettu tiedottamaan alkolukosta?
4. Miten luonnehtisitte eri viranomaisten välistä tiedonkulkua alkolukkoajo-oikeuteen liittyvissä asioissa? Kehittämisehdotuksia?
5. Mitä muuta haluaisitte kommentoida alkolukolla valvotusta ajo-oikeudesta ja prosessin toimivuudesta?

KIITOS!

LIITE 4 Kysymykset alkolukkojen maahantuojoille

ALKOLUKOLLA VALVOTTU AJO-OIKEUS kysymyksiä laitevalmistajille

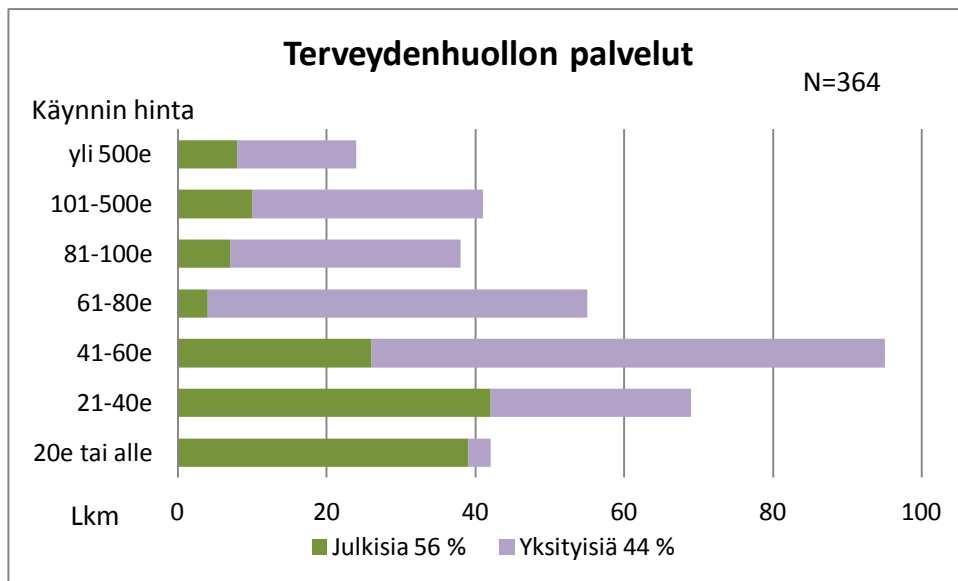
1. Kuinka pitkä on alkolukkonne lämpenemisaika pakkasella, kun a) käsiyksikkö on ollut ajoneuvossa pakkasessa ja b) kun se on ollut lämpimässä sisätilassa?
2. Kuinka helppoa on ottaa käsiyksikkö aina mukaansa (jotta se ei jäisi kylmään/varastettavaksi)? Kuinka toimiva ja kestävä on sen kytkentä?
3. Millaista puhallusta laite vaatii valvotussa ajo-oikeudessa? (puhalluksen voimakkuus, imu, äänivärinä)
4. Mikä on keskimääräinen uusintapuhallusten tiheys?
5. Kuinka suuri on puhallusteknisesti epäonnistuneiden puhallusten määrä/osuus kaikista puhalluksista?
6. Kuinka usein/Kuinka monessa laitteessa on ollut toimintahäiriö (määrä/osuus)?
7. Voiko puhallusteknisesti epäonnistuneen puhalluksen syynä olla laitteen toimintahäiriö? Jos niin, kuinka suuri on tällaisten puhallusten määrä/osuus?
8. Kuinka suuri osa laitteistanne on vikaantunut? (takuvaihdot, korjaukset, päivitykset)
9. Mitä muuta haluaisitte kommentoida alkolukolla valvotusta ajo-oikeudesta ja prosessin toimivuudesta?

KIITOS!

LIITE 5 Kysymykset terveydenhuollon edustajalle

ALKOLUKOLLA VALVOTTU AJO-OIKEUS Kysymyksiä terveydenhuollolle

1. Alkolukkoajo-oikeusprosessiin kuuluu käynti lääkärin tai muun terveydenhuollon ammattihenkilön luona keskustelemassa päihteiden käytöstä, niiden vaikutuksesta terveyteen sekä päihteiden käyttöön liittyvistä hoitomahdollisuuksista. Kyselyyn vastanneista kuljettajista 39 % piti sitä hyödyllisenä, 45 % ok, vaikutti siitä kovin suurta hyötyä ollut, 17 % hyödyttömänä.
Mitä ajatuksia tulos herättää? Miten kehittäisitte keskustelua, jotta siitä olisi vielä enemmän hyötyä asiakkaalle?
2. Miten lääkäreitä ja terveydenhuoltohenkilöstöä on ohjeistettu tähän keskusteluun? Kuka/Mikä taho on ohjeistanut?
3. Kaivattaisiinko lääkäreille ja terveydenhuoltohenkilöstölle lisää ohjeistusta STM:n ja myös LVM:n taholta? Jos kyllä, niin minkälaista?
4. Lähes kymmenesosa (9 %) kuljettajista kertoi keskustelun hoitamiseen liittyneen ongelmia (liite 1). Valtaosalla ongelmana oli tiedonpuute: kukaan ei tuntunut tietävän, missä pitäisi käydä, "kuka siihen kelpaa", millainen paperi pitää tehdä. Millainen on lääkäreiden ja terveydenhuoltohenkilöstön tämänhetkinen tietotaso alkolukkoajo-oikeudesta ja ko. keskustelusta?
Onko keskustelun hoidossa ongelmia terveydenhuollon näkökulmasta?
5. Miten luonnehtisitte eri toimijoiden (poliisi, käräjäoikeus, terveydenhuolto) välistä tiedonkulkua ja tietotasoa alkolukkoajo-oikeuteen liittyvissä asioissa?
6. Yli puolet vastaajista (56 %) oli käyttänyt käynnillään julkisia terveydenhuollon palveluja ja loput (44 %) yksityisiä. Käynnin hinnan kerrottiin vaihdelleen 6 eurosta 6500 euroon. Terveydenhuoltokäynnin hinnan keskiluku oli 60 euroa, mutta 21 vastaajaa mainitsi yli tuhannen euron summan (kuva alla).



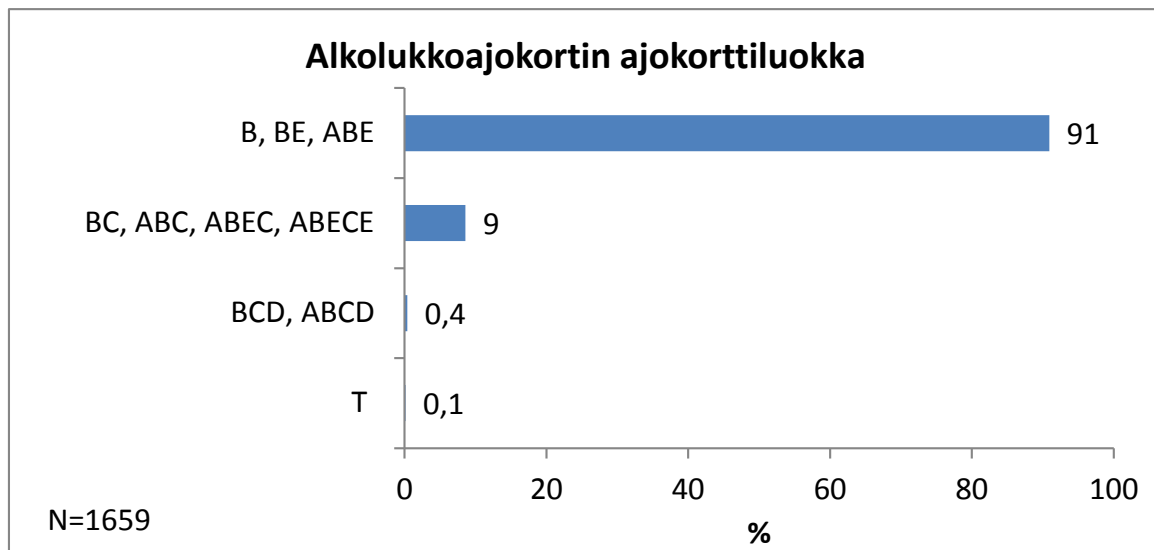
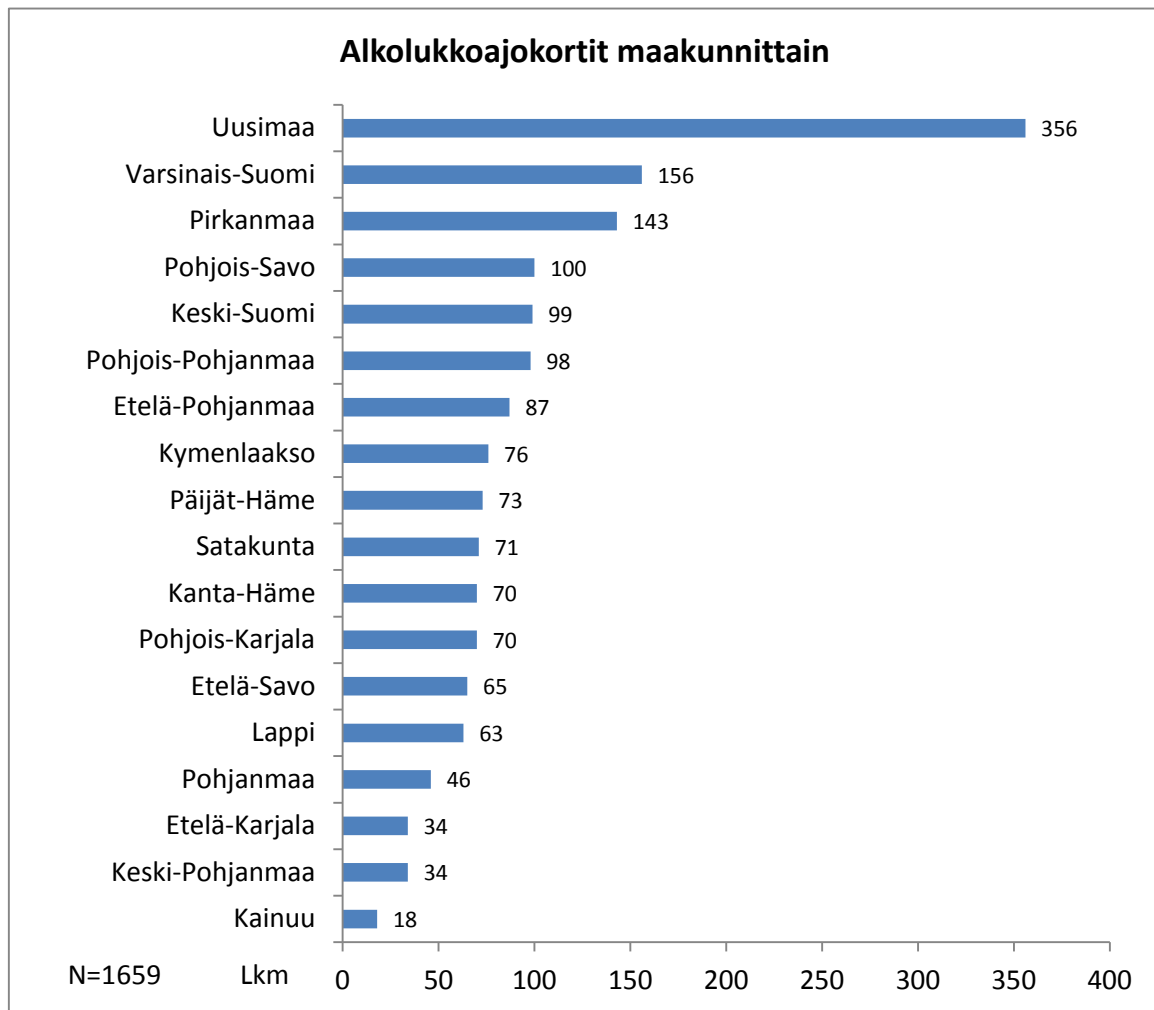
Suurimmat luvut eivät tarkoittane yhden käynnin hintaa, vaan pidempää päihderiippuvuuden hoito-ohjelmaa. Onko tietoa yhden käynnin hinnoista julkisella ja yksityisellä puolella? Entä päihderiippuvuuden hoito-ohjelmien hinnat?

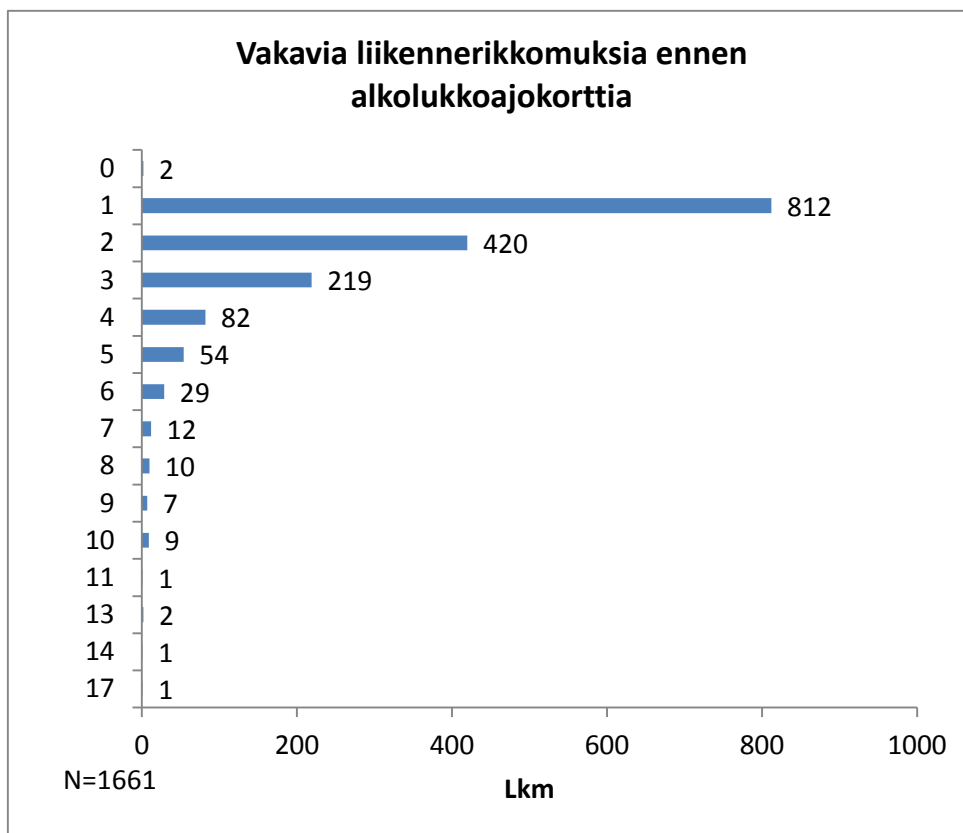
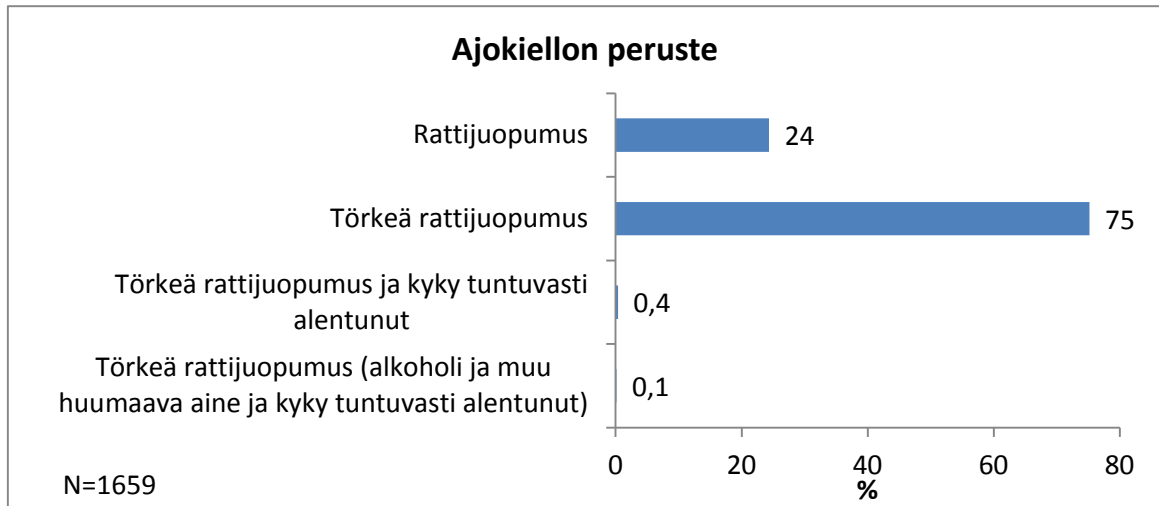
7. Kuinka paljon A-klinikalla on asiakkaita vuodessa ja kuinka monelle kirjoitetaan todistus valvottua ajo-oikeutta varten?
8. Kannattaisitteko kaikille alkolukolla valvotun ajo-oikeuden haltijoille pakollista osallistumista päihderiippuvuuden arviointiohjelmaan ja jatkoseurantaan, kuten oli vaatimuksena valvotun ajo-oikeuden kokeilussa vuosina 2005–2008?
9. Mitä muuta haluaisitte kertoa alkolukolla valvotusta ajo-oikeudesta ja prosessin toimivuudesta? Kehittämisehdotuksia?

KIITOS!

Liitteenä vapaamuotoiset vastaukset, jotka liittyivät käyntiin terveydenhuollon ammattihenkilön luona.

LIITE 6 Alkolukkoajokortin haltijoiden tuloksuvia

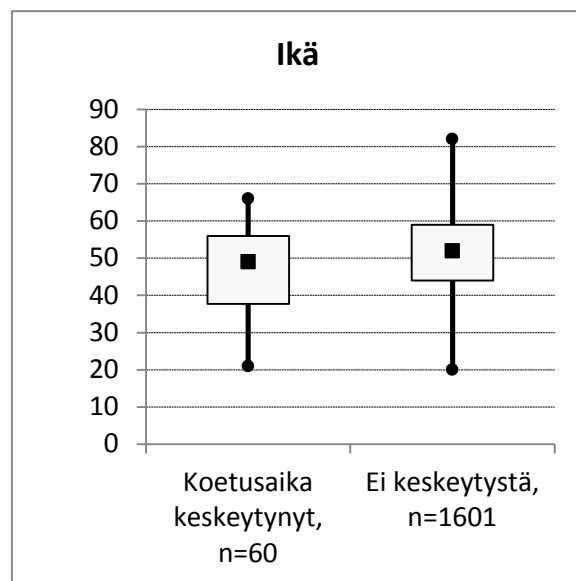




Alkolukkoajo-oikeus on keskeytynyt	lkm
Rattijuopumus koetusajalla - näistä kaksi oli peruuttanut alkolukkoajo-oikeutta koskevan pyyntönsä samana päivänä kun jäivät kiinni rattijuopumuksesta	54
Peruuttanut alkolukkoajo-oikeutta koskevan pyyntönsä (-> ajokielto)	4
Peruuttanut alkolukkoajo-oikeutta koskevan pyyntönsä, mutta jatkanut sitten väliaikaisen ajokiellon jälkeen tass alkolukon kanssa	2
	60

Ikä	<i>Koetusaika keskeytynyt</i>	<i>Ei keskey- tystä</i>	<i>Yht</i>
Keskiarvo	46,1	50,7	50,6
Keskihajonta	13,5	11,0	11,1
Minimi	21,0	20,0	20,0
Mediaani	49,0	52,0	52,0
Maksimi	66,0	82,0	82,0
Lkm	60	1601	1661

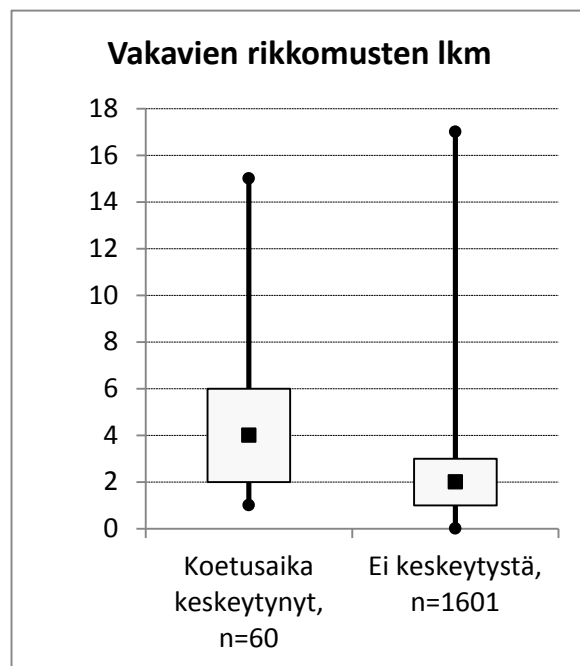
F = 9,93 vap. asteet: 1 ja 1659
p = 0,00166 Tilastollisesti merkitsevä



Vakavien rikkomusten lkm ennen koetusaikaa sekä sen aikana ja jälkeen

	<i>Koetusaika keskeytynyt</i>	<i>Ei keskey- tystä</i>	<i>Yht</i>
Keskiarvo	4,5	2,1	2,2
Keskihajonta	3,1	1,6	1,8
Minimi	1,0	0,0	0,0
Alakvartiili	2,0	1,0	1,0
Mediaani	4,0	2,0	2,0
Yläkvartiili	6,0	3,0	3,0
Maksimi	15,0	17,0	17,0
Lkm	60	1601	1661

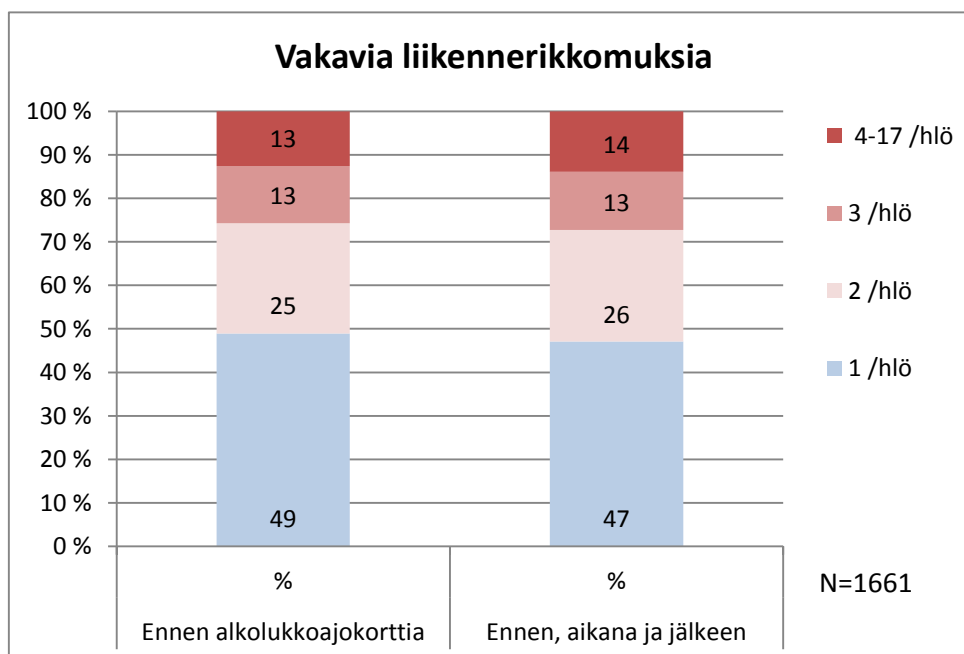
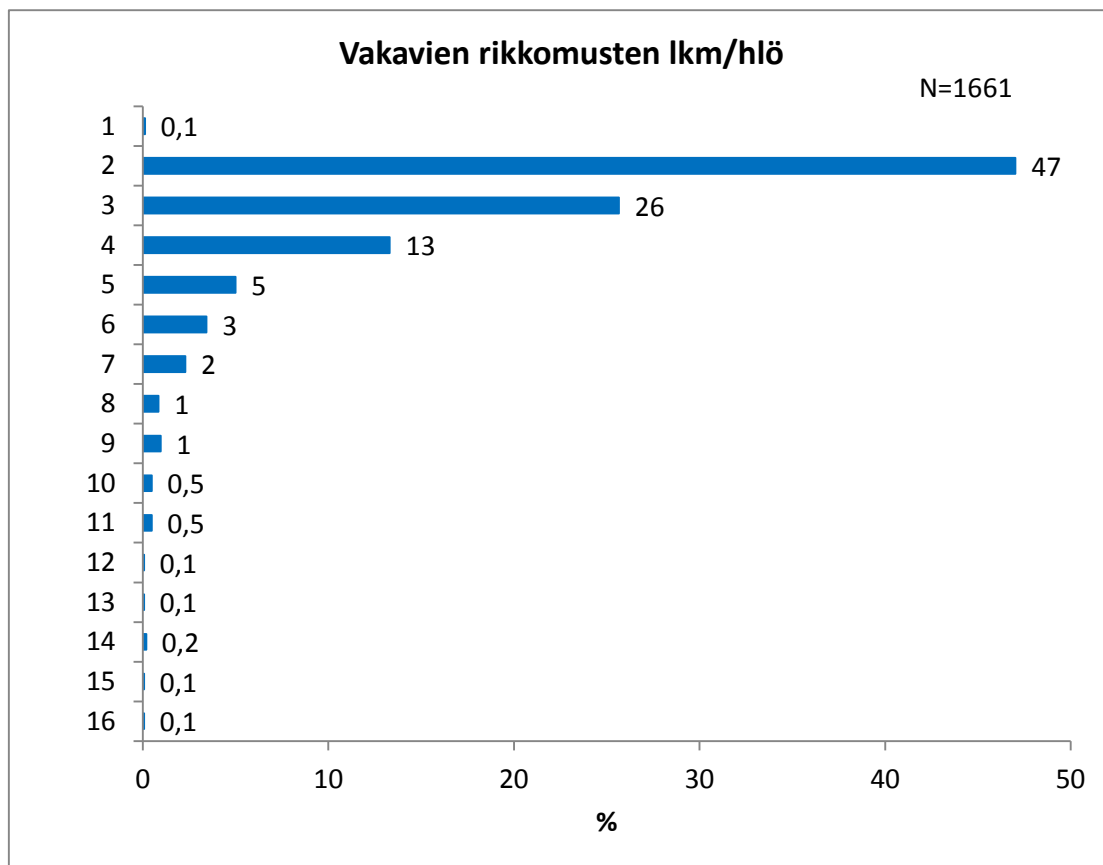
F = 116,41 vap. asteet: 1 ja 1659
p = 0 Tilastollisesti erittäin merkitsevä

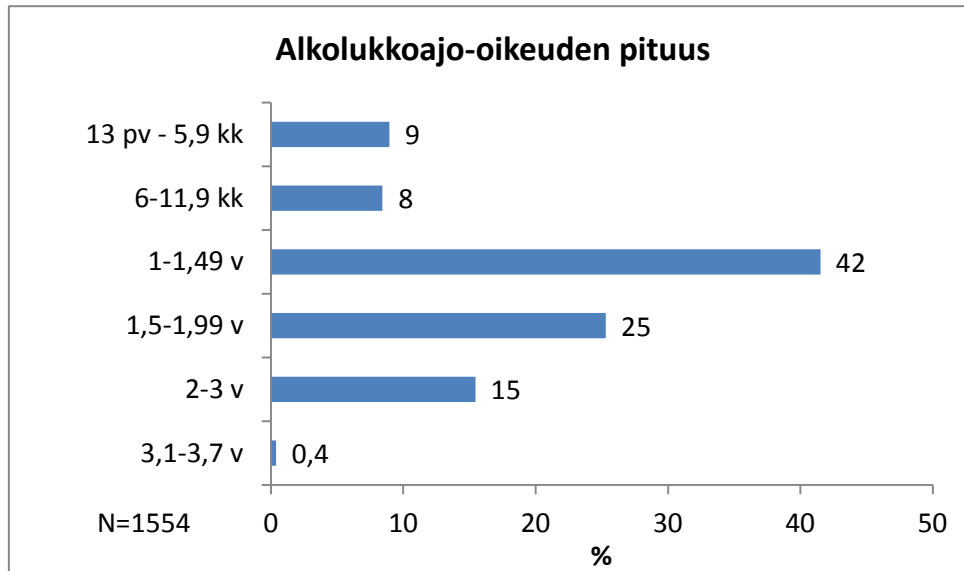


Vakavia liikenne rikkomuksia ennen alkolukkoajo-korttia

	<i>Koetusaika keskeytynyt</i>	<i>Ei keskey- tystä</i>	<i>Yht</i>
Keskiarvo	3,0	2,1	2,1
Keskihajonta	2,4	1,6	1,7
Minimi	1,0	0,0	0,0
Alakvartiili	1,0	1,0	1,0
Mediaani	2,0	2,0	2,0
Yläkvartiili	4,0	2,0	3,0
Maksimi	13,0	17,0	17,0
Lkm	60	1601	1661

F = 16,99 vap. asteet: 1 ja 1659
p = 0,00004 Tilastollisesti erittäin merkitsevä



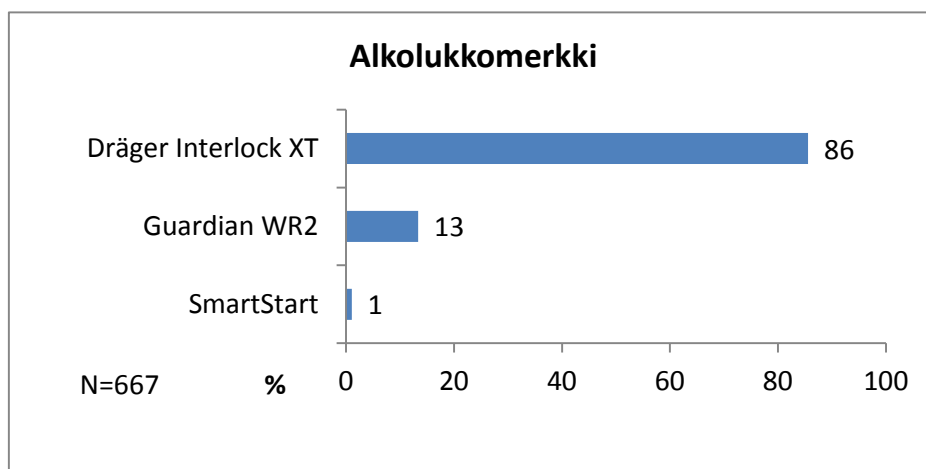
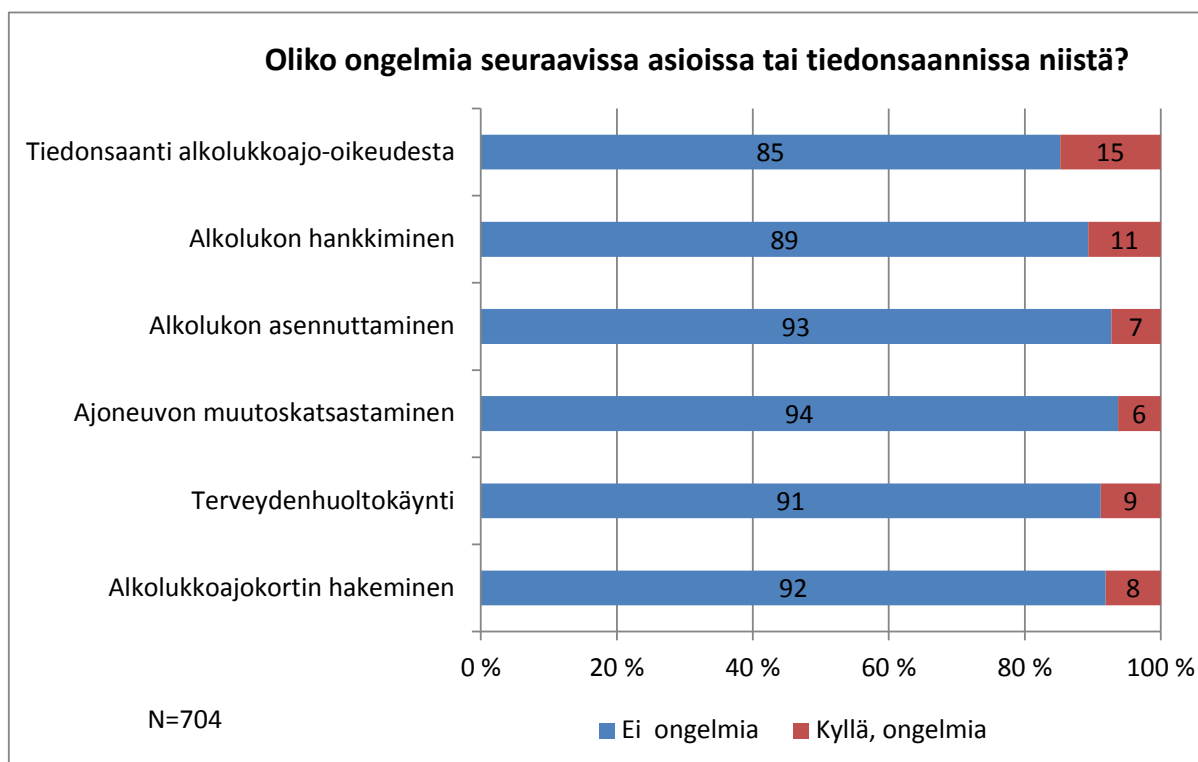


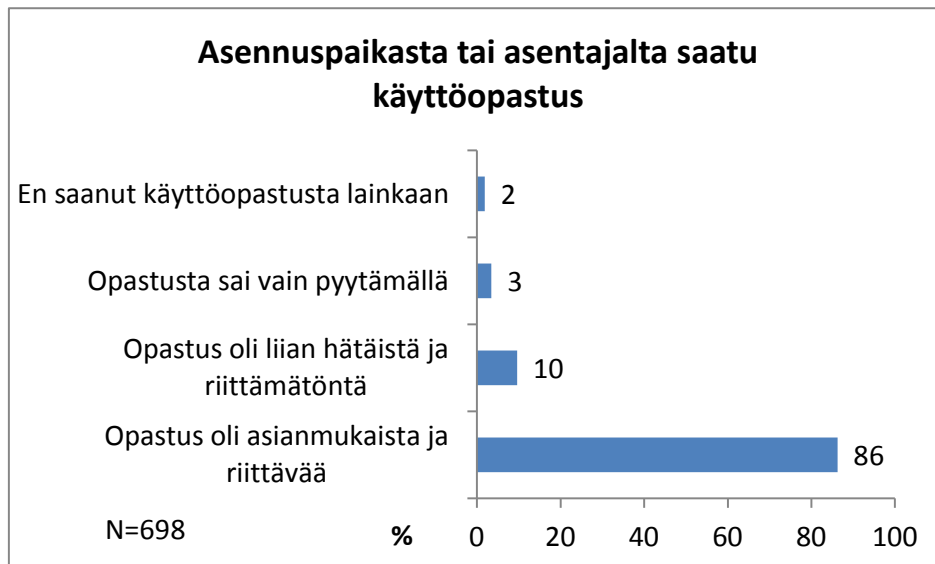
Alkoholukkoajo-oikeuden pituus (pv)			
	Koetusaika keskeytynyt	Ei keskeytystä	Yht
Keskiarvo	304,0	514,1	506,0
Keskihajonta	283,5	200,3	208,0
Minimi	13,0	14,0	13,0
Alakvartiili	99,0	399,3	390,0
Mediaani	233,5	509,0	502,0
Yläkvartiili	419,3	646,8	640,0
Maksimi	1337,0	1309,0	1337,0
Lkm	60	1494	1554

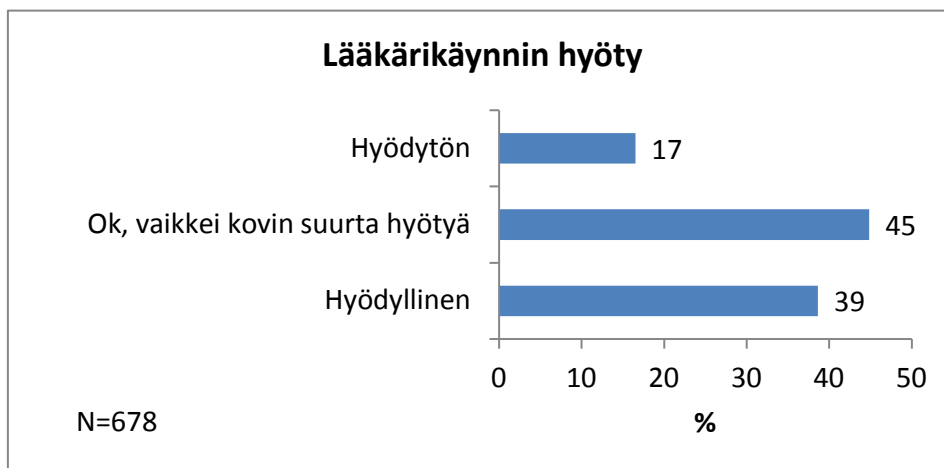
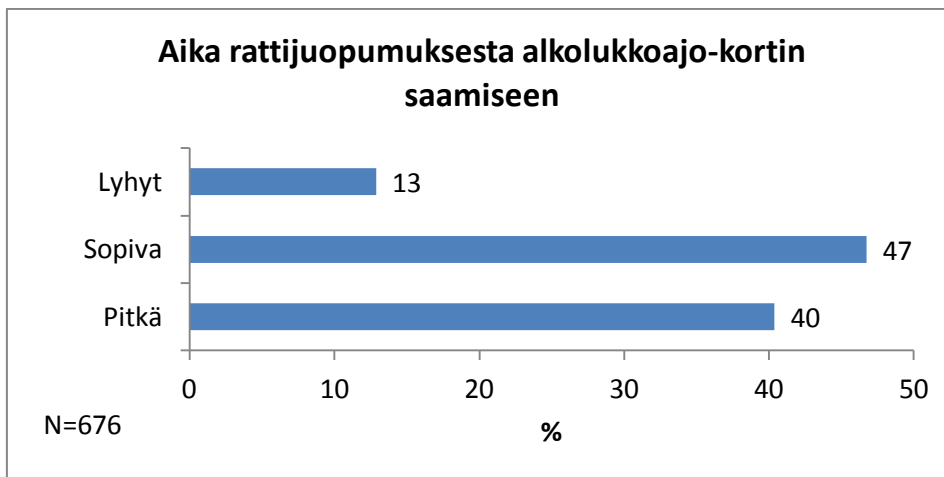
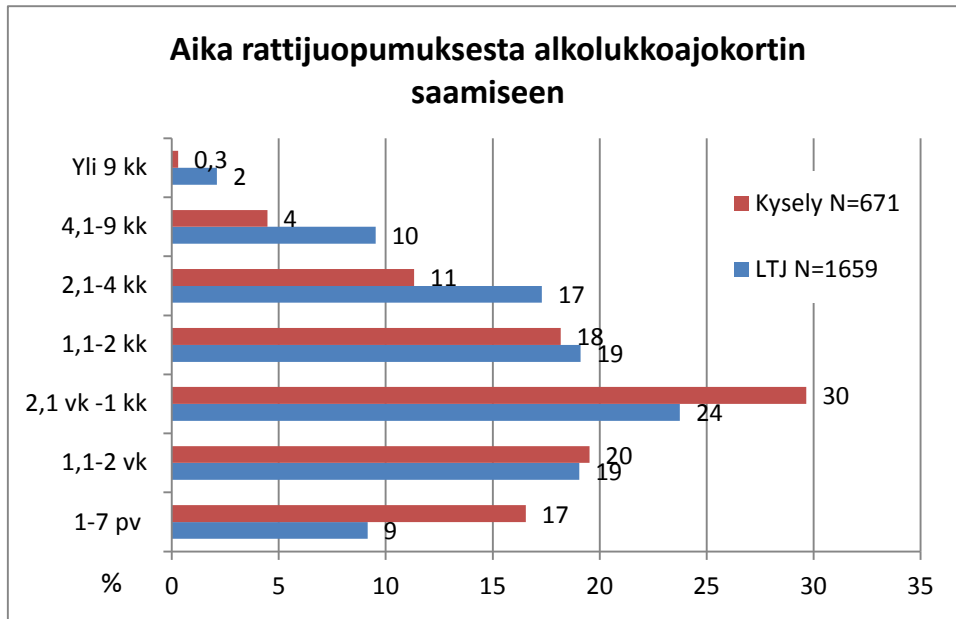
F = 61,14 vap. asteet: 1 ja 1552

p = 0 Tilastollisesti erittäin merkitsevä

LIITE 7 Alkolukkoajokortin hankinnan tuloksia



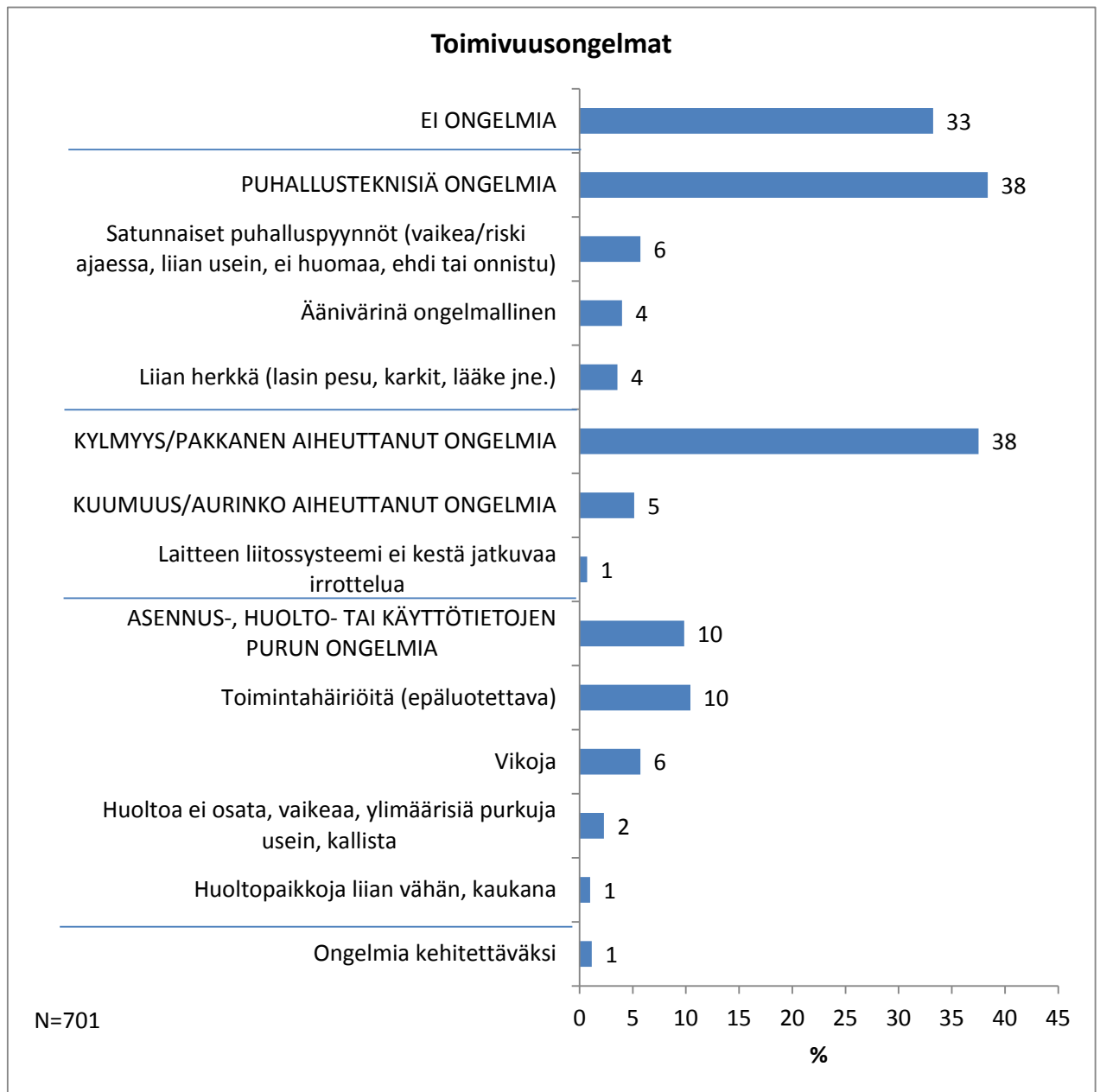




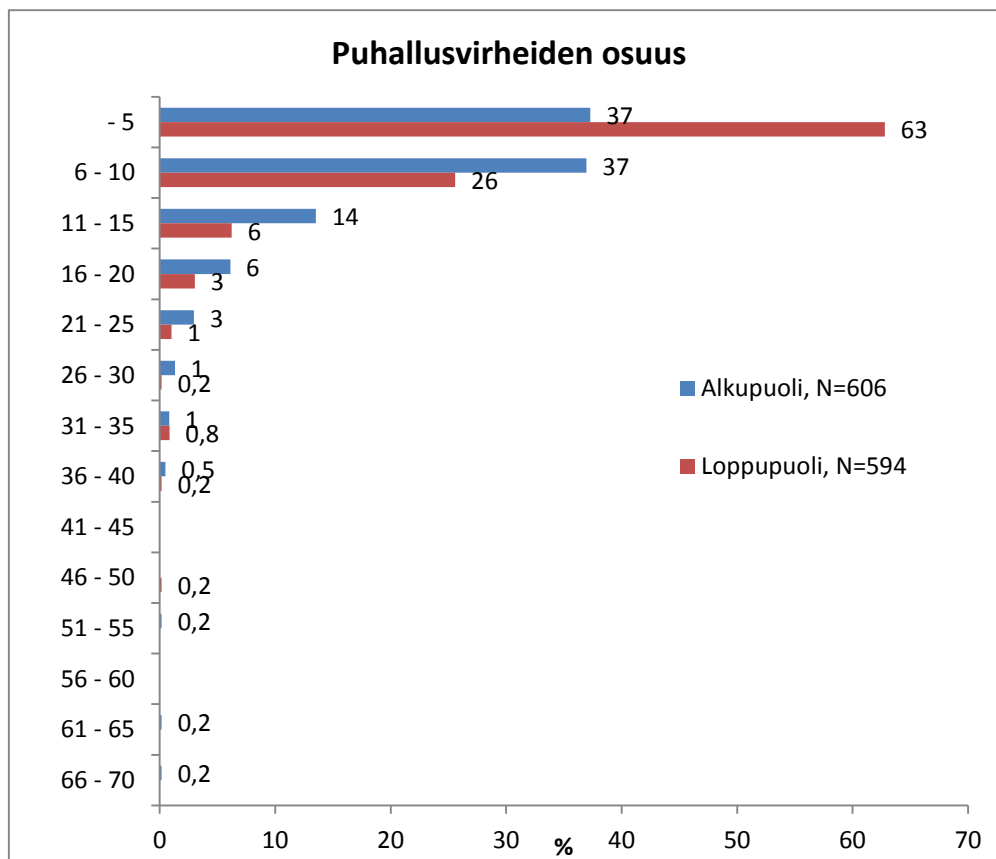
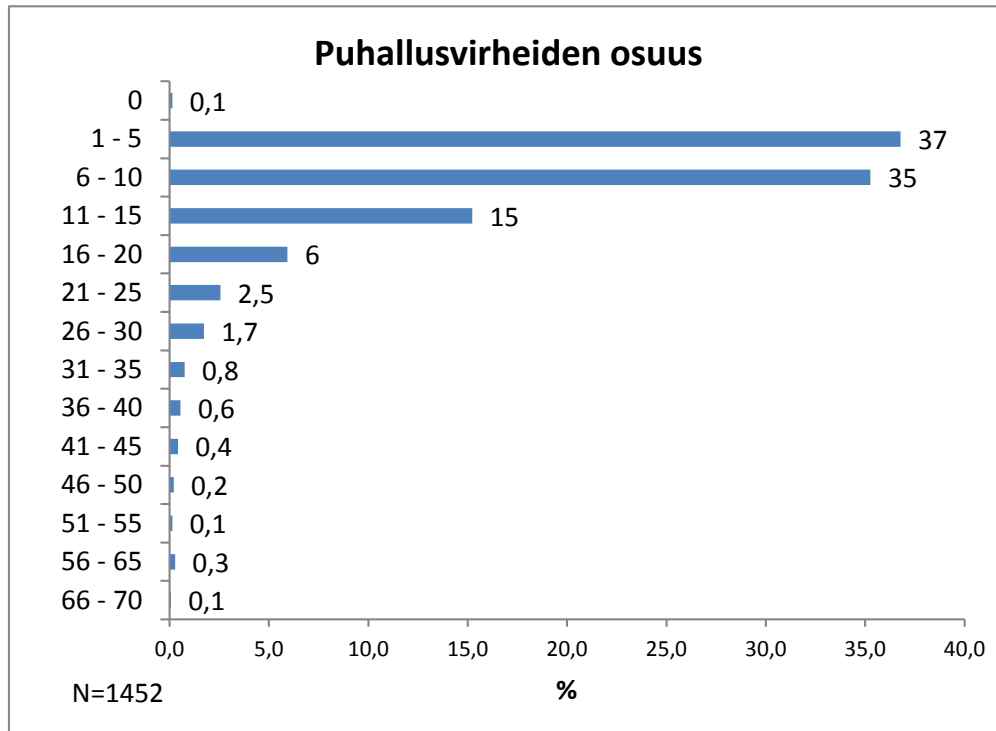
Terveystenhuollon palvelut

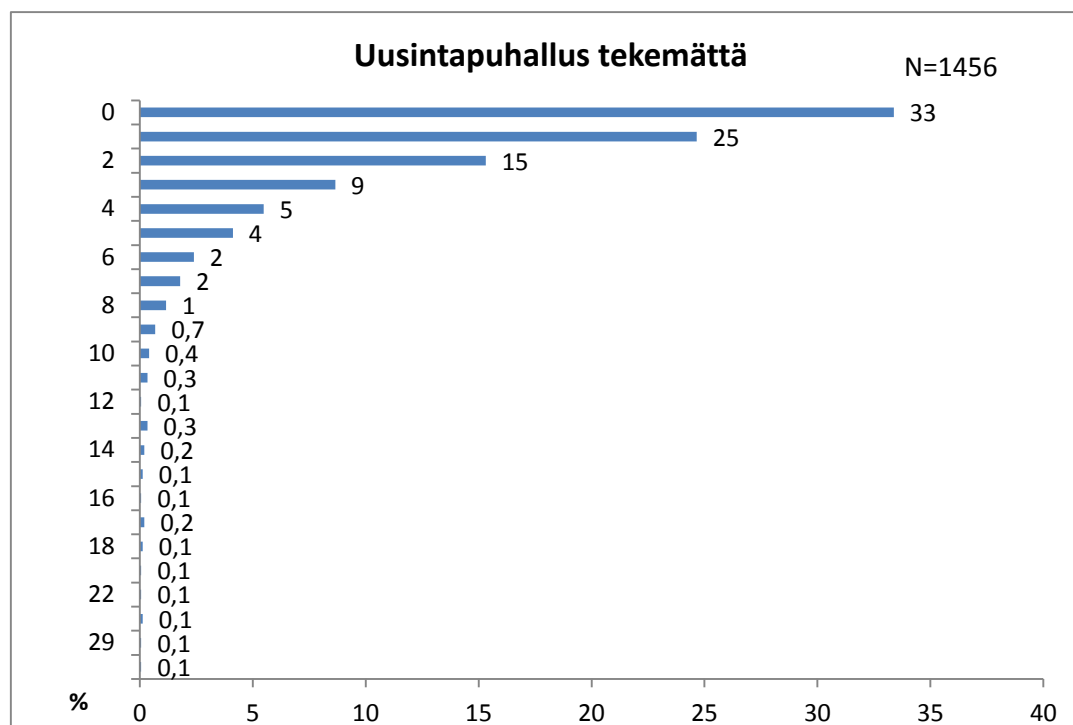
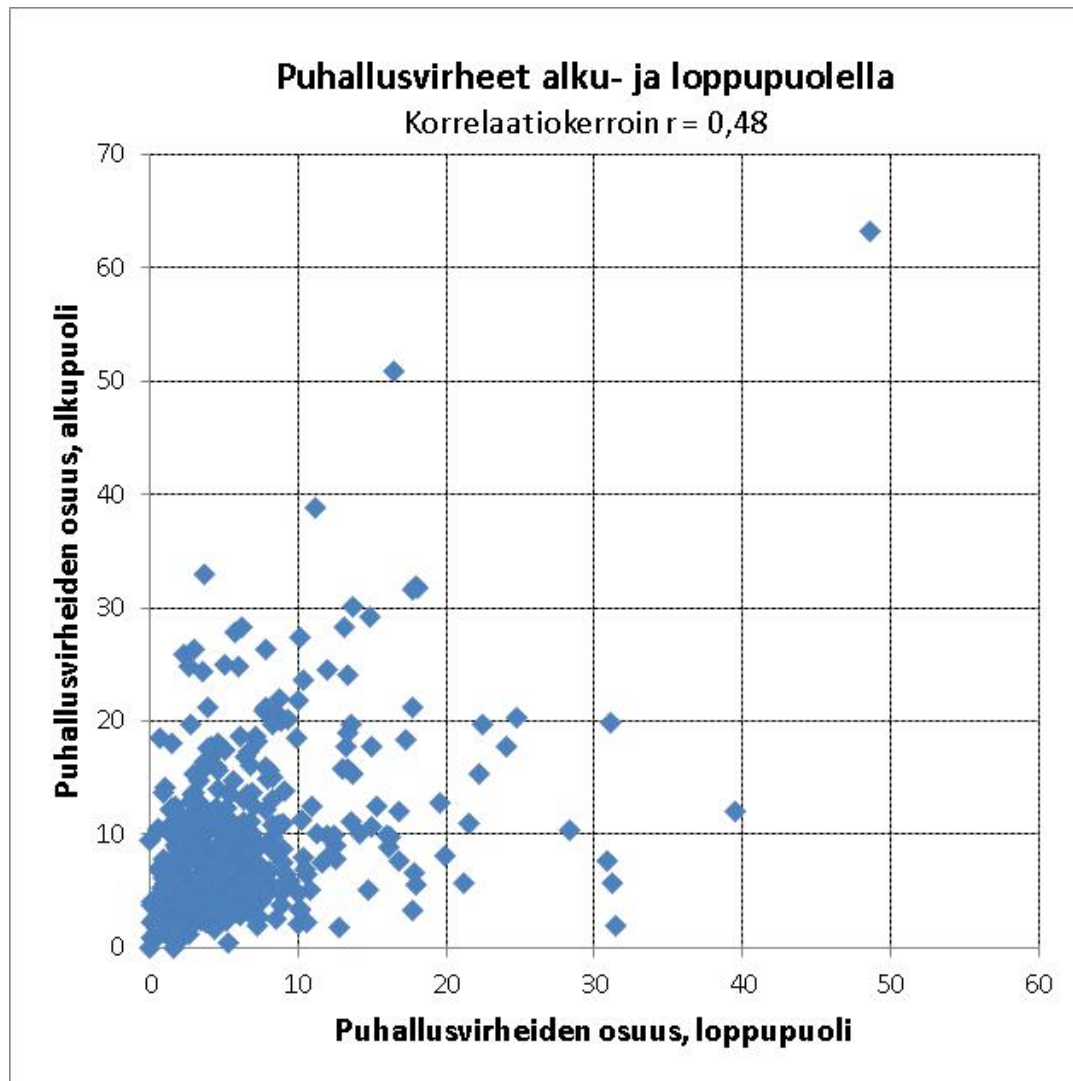
	Lkm	%
Julkisia	381	56
Yksityisiä	301	44
Yht.	682	100

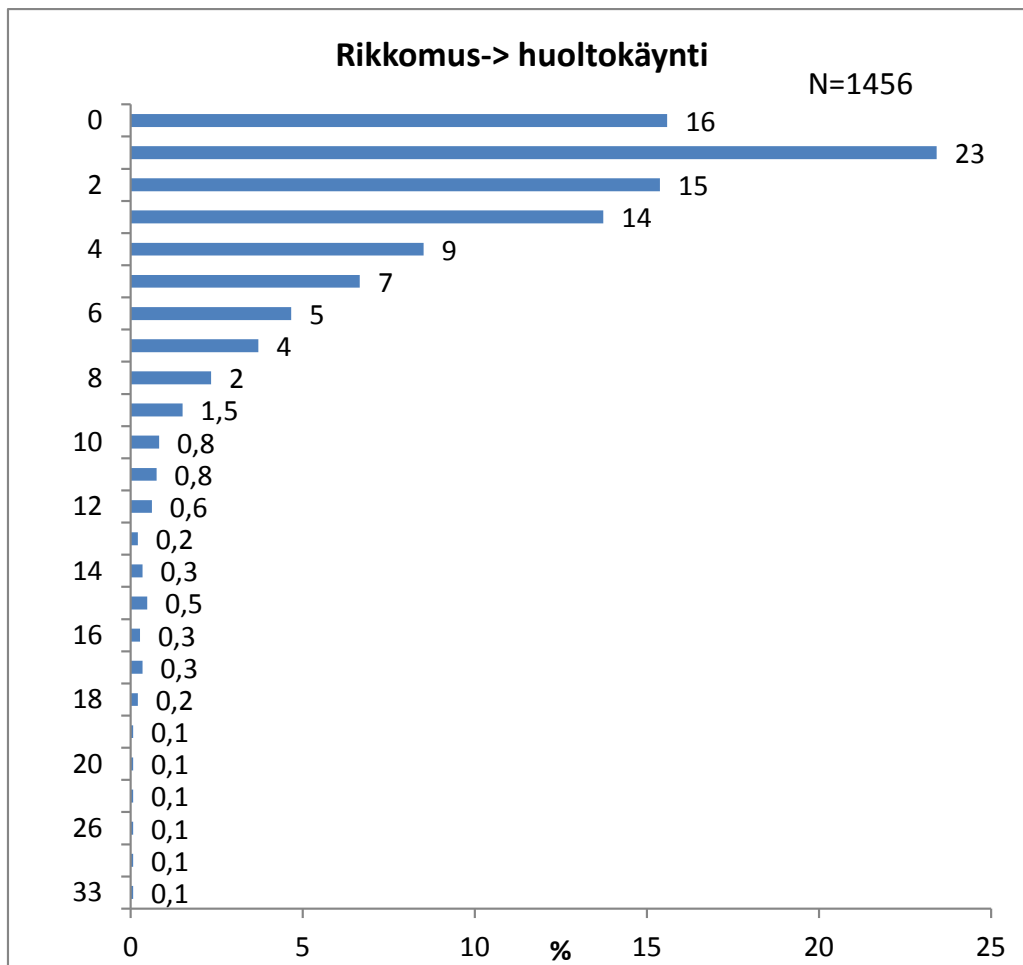
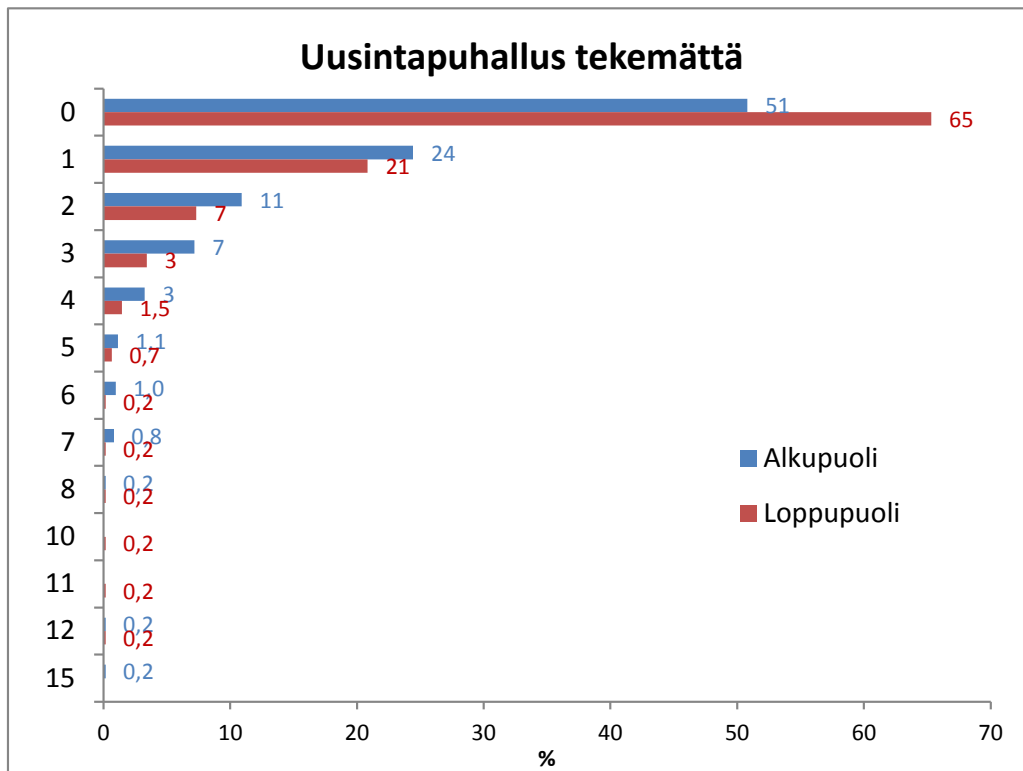
LIITE 8. Alkolukon käytön ja näkemysten tuloksia



Kyselyyn vastanneiden esille tuomia alkolukon toimivuusongelmia on ryhmitelty puhaltamiseen, lämpötilaan ja huoltoon liittyviin. Niiden alaluokat on muodostettu vastaajien vapaamuotoisten ongelma kuvausten pohjalta.





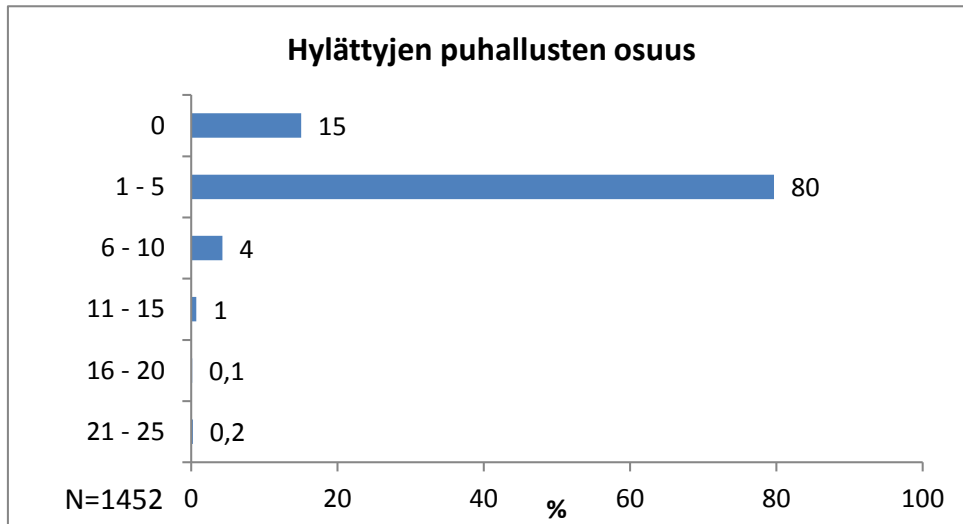




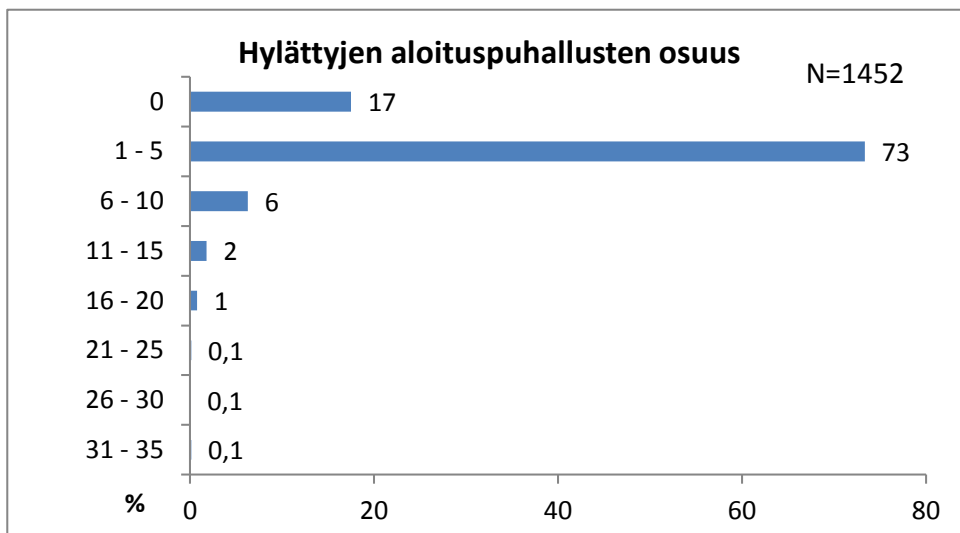
Alkolukon väärinkäyttö

	<i>Lkm</i>	<i>%</i>
En edes ajatellut käyttää alkolukkoa väärin.	683	97
Suunnittelin, miten alkolukon voisi ohittaa, mutten yrittänyt sitä käytännössä.	18	2,6
Yritin väärinkäyttöä, mutten onnistunut.	0	0
Käytin alkolukkoa väärin.	3	0,4
Yht.	704	100

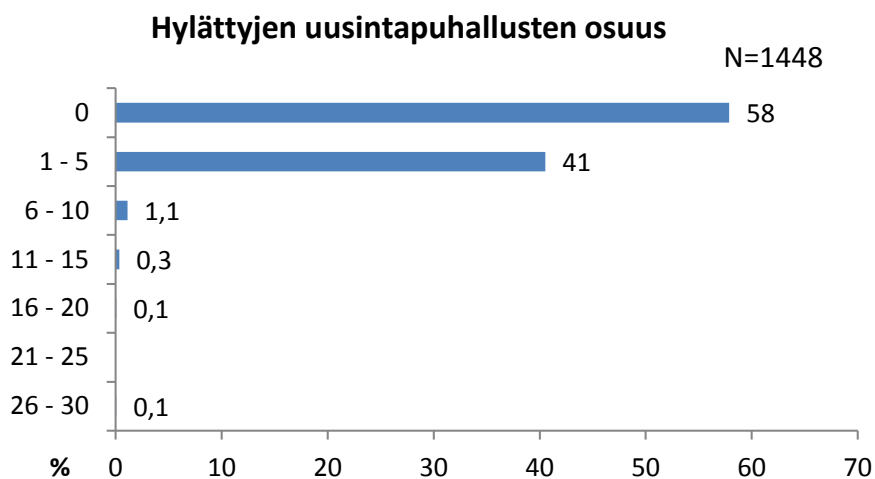


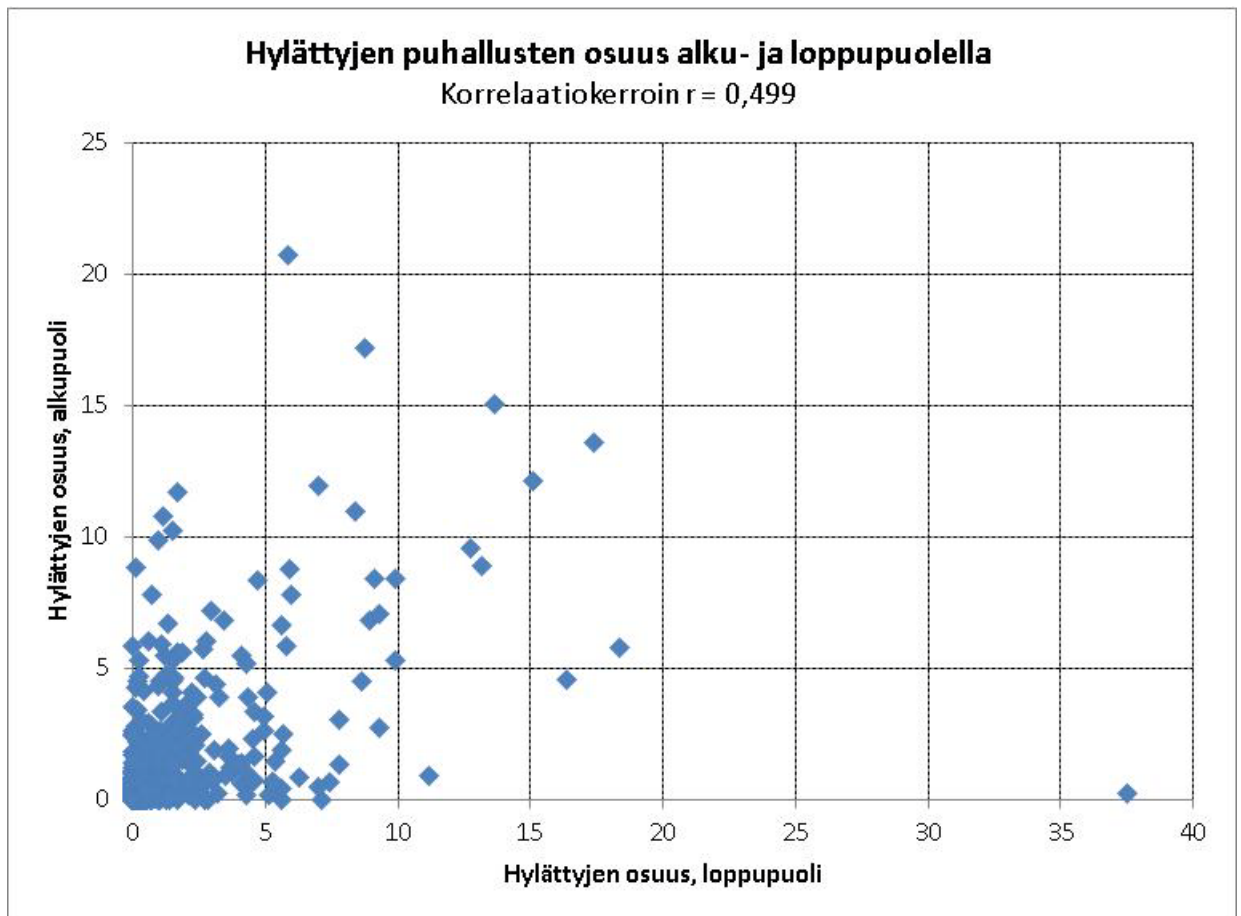
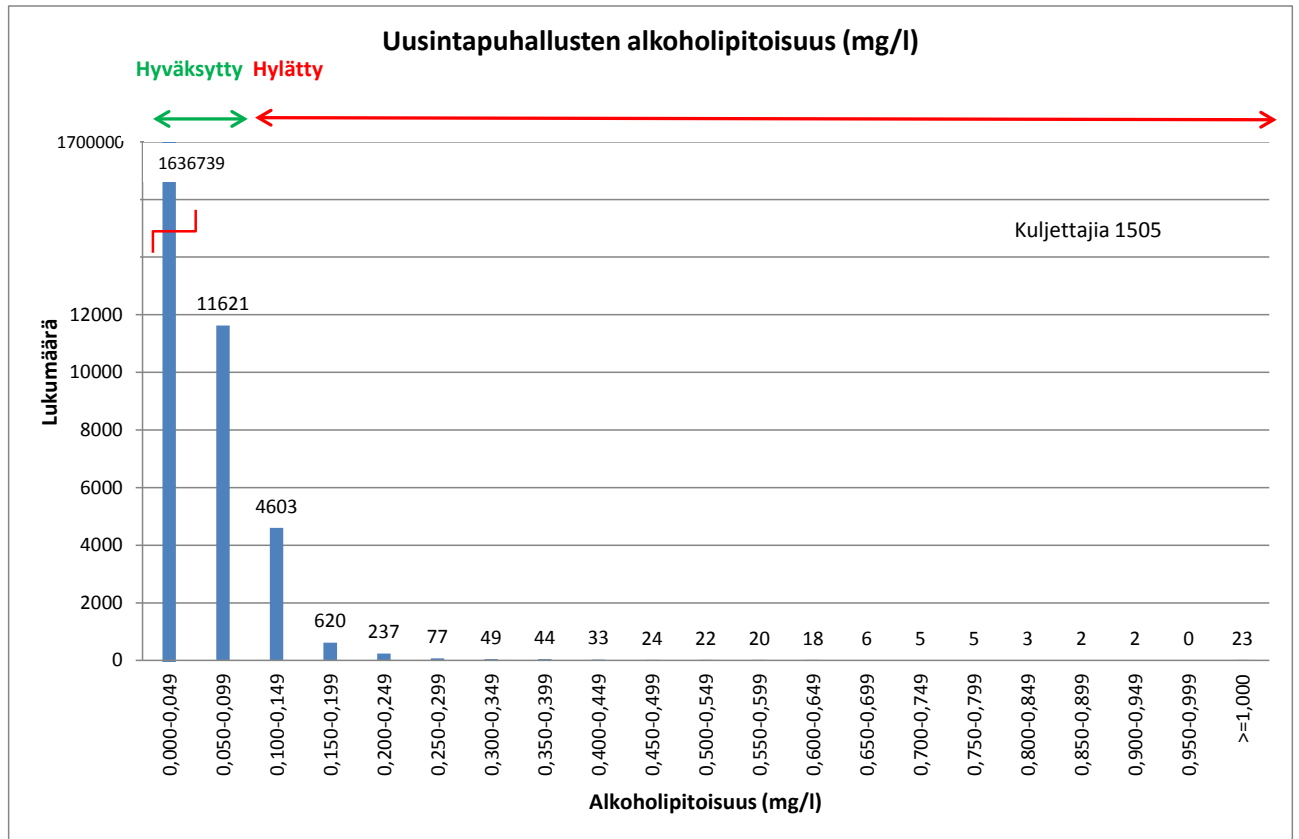


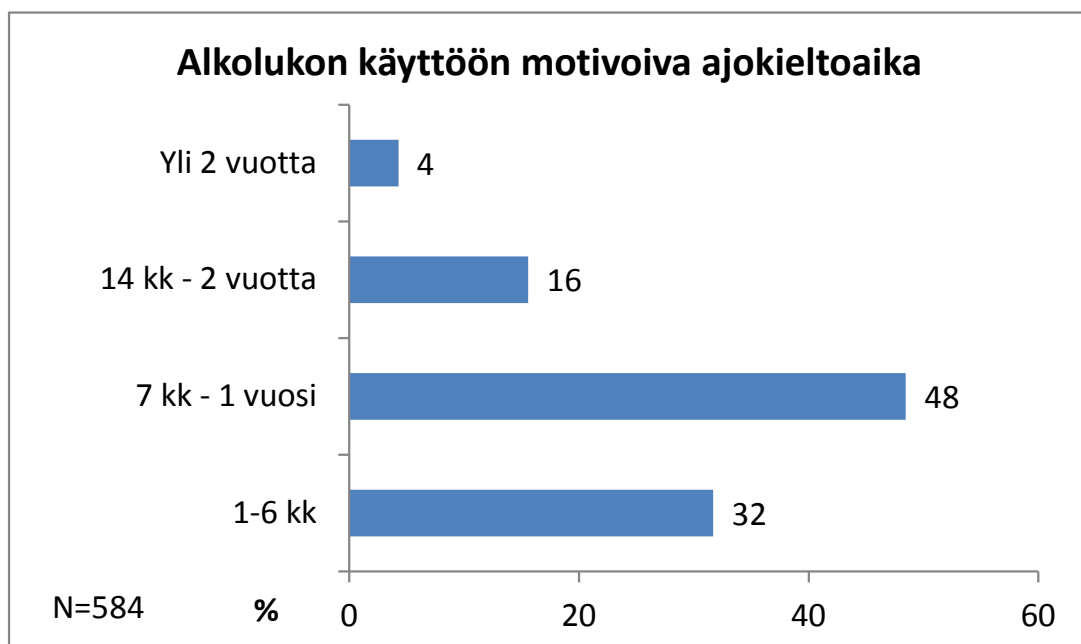
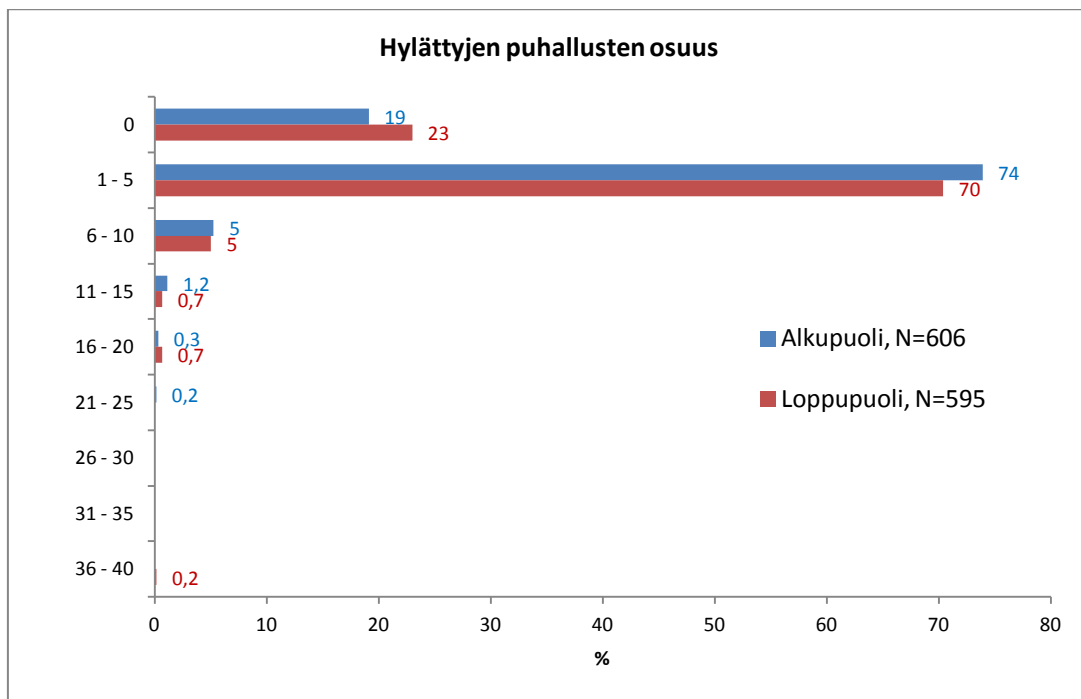
Hylätty puhallus = alkoholipitoisuus yli 0,2 ‰ veressä tai 0,1 mg/l uloshengitysilmassa



□



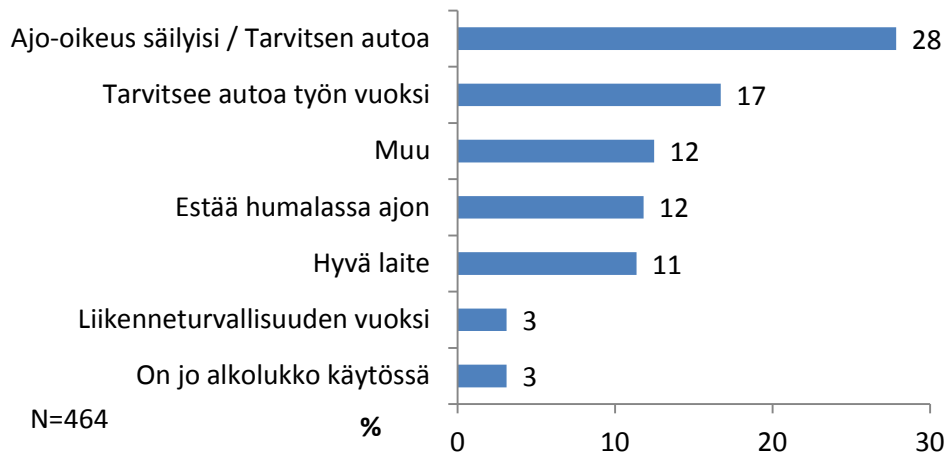




Toiminta valvotun ajo-oikeuden päätyttyä

	Lkm	%
Poistin/poistan alkolukon	352	50
Jätin/jätän alkolukon	216	31
En tiedä vielä	136	19
Yht.	704	100

Miksi ottaisi alkolukon uudestaan



Miksi ei ottaisi alkolukkoa uudestaan



Alkolukon tarpeellisuus rattijuopumuksesta kiinni jääneille

