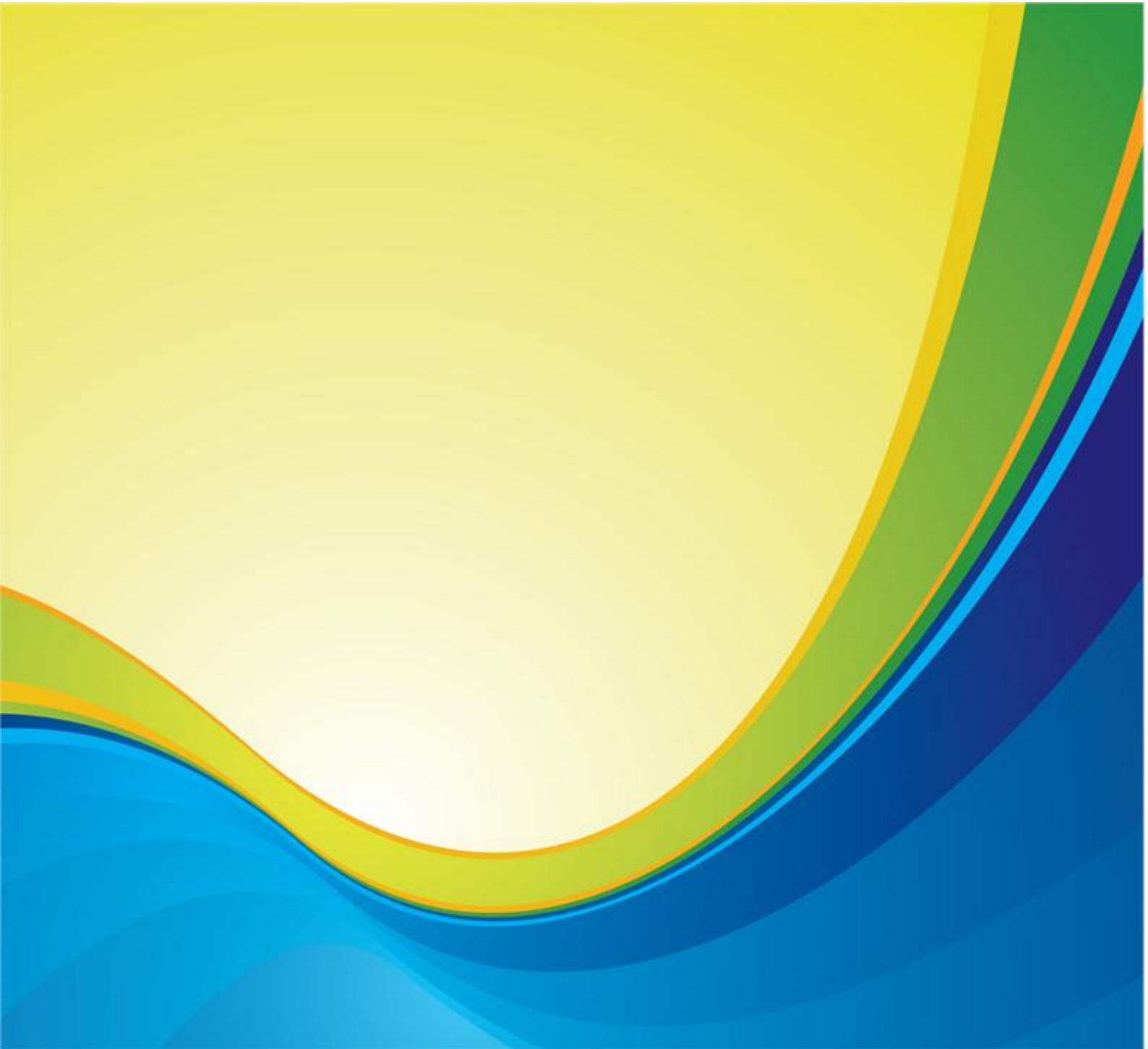




Alkoholirattijuopumus tieliikenteessä ja juopumuksen yleisyys ilma-, juna- ja vesiliikenteessä

**Liikenteen analyysit
Teema-analyysi
Marita Löytty**

Trafin julkaisuja
Trafis publikationer
Trafi Publications

11/2013



Alkoholirattijuopumus tieliikenteessä ja juopumuksen yleisyys ilma-, juna- ja vesiliikenteessä

Liikenteen analyysit, Teema-analyysi, Marita Löytty

ISBN 978-952-5893-77-9

Liikenteen turvallisuusvirasto Trafi
Trafiksäkerhetsverket Trafi

Helsinki Helsingfors 2013

ESIPUHE

Analyysin tarkoituksena on luoda kokonaisvaltainen kuva alkoholirattijuopumuksesta tieliikenteessä. Tarkastelun ulkopuolelle jätetään muut huumaat aineet kuten lääkkeet ja huumeet, vaikkakin ne sisältyvät samoihin rikoslain pykäliin alkoholirattijuopumuksen kanssa ja ne ovat mukana poliisin tietoon tulleen rattijuopumusrikollisuuden lukumäärissä.

Tieliikenteen lisäksi analyysissä tarkastellaan juopumuksen yleisyyttä myös muissa liikennemuodoissa: ilma-, juna- ja vesiliikenteessä.

Liikenteen turvallisuusvirasto Trafilla ei ole viranomaisena varsinaista roolia tieliikenteen alkoholionnettomuuksien vähentämisessä. Lääkärit vastaavat ajo-oikeuden myöntämisestä varten annettavista lääkärintodistuksista sekä yhdessä terveys- ja sosiaalipalveluiden kanssa päihdehuollosta ja päihderiippuvuuden arvioinnista. Poliisi vastaa ajokorttien myöntämisestä ja liikenteen valvonnasta. Tuomioistuimet vastaavat rattijuopumusrikosten oikeuskäsittelystä.

Liikenteen turvallisuusviranomaisena Trafi kuitenkin osallistuu liikennejärjestelmän turvallisuuskeskusteluun seuraamalla liikenteessä ja sen ympäristössä tapahtuvia yhteiskunnallisia, taloudellisia ja teknisiä muutoksia ja tarjoaa asiantuntemustaan yhteiskunnan käyttöön sekä Suomessa että kansainvälisesti¹. Trafi osallistuu myös rattijuopumuksen vastaiseen kampanjointiin kansallisen liikennehaittiustyöryhmän yhtenä viranomaisjäsenenä.

Analyysin laatimiseksi olen tutustunut aihetta käsittelevään kansalliseen ja kansainväliseen tutkimukseen ja tilastotietoon, erilliseen rekisteripöytäkirjaan kääntäjäoikeuksien rattijuopumusrikoksiin antamista ratkaisusta, poliittisiin linjauksiin rattijuopumuksen vähentämiseksi sekä konsultoinut sidosryhmien asiantuntijoita sekä Suomessa että muissa Euroopan maissa.

Helsingissä 22. huhtikuuta 2013

Marita Löytty
Erityisasiantuntija
Liikenteen analyysit
Liikenteen turvallisuusvirasto (Trafi)

¹ Liikenteen turvallisuusvirasto Trafian tulevaisuuden näköaloja. Reino Lampinen. Trafian julkaisuja 8/2011. http://www.trafi.fi/filebank/a/1322207626/ff11117c3565bee3803c5573a3251c52/1650-Trafian_julkaisuja_8-2011_-_Trafian_tulevaisuuden_nakoaloja.pdf. Haettu 15.3.2013.

FÖRORD

Syftet med analysen är att skapa en övergripande bild av alkoholrattfylleri i vägtrafiken. Granskningen omfattar inte andra narkotiska ämnen såsom mediciner och droger, även om de ingår i samma paragrafer som alkoholrattfylleri i strafflagen och också i statistiken över rattfylleribrott som har kommit till polisens kännedom.

Förutom vägtrafiken granskas utbredningen av fylleri även i andra trafikformer; luft-, järnvägs- och sjötrafiken.

Trafiksäkerhetsverket Trafi har inte någon egentlig myndighetsroll i arbetet för att minska alkohololyckor i vägtrafiken. Läkarna ansvarar för de läkarintyg som utfärdas för beviljande av körkort samt för missbrukarvården och bedömningen av alkohol- eller drogberoendet tillsammans med social- och hälsovården. Polisen ansvarar för att bevilja körkort och övervaka trafiken. Domstolarna ansvarar för den rättsliga behandlingen av rattfylleribrott.

Trafiksäkerhetsverket Trafi deltar dock i debatten om säkerheten i trafiksystemet genom att följa de samhällseliga, ekonomiska och tekniska förändringarna i trafiken och dess omgivning samt genom att ställa sin expertis till samhällets förfogande, såväl på ett nationellt som ett internationellt plan². Trafi deltar även i kampanjer mot rattfylleri i egenskap av en av de myndigheter som är medlem i den nationella arbetsgruppen för trafiknykterhet.

I syfte att utarbeta analysen har jag tagit del av nationella och internationella studier och statistiska uppgifter om temat, ett särskilt registerurval över tingsrätternas avgöranden om rattfylleribrott och de politiska riktlinjerna för att minska rattfyllerier samt konsulterat sakkunniga hos intressentgrupperna såväl i Finland som i andra europeiska länder.

Helsingfors den 22 april 2013

Marita Löytty
Specialsakkunnig
Trafikanalyser
Trafiksäkerhetsverket (Trafi)

² Liikenteen turvallisuusvirasto Trafin tulevaisuuden näköaloja. Reino Lampinen. Trafis publikationer 8/2011. http://www.trafi.fi/filebank/a/1322207626/ff11117c3565bee3803c5573a3251c52/1650-Trafin_julkaisuja_8-2011_-_Trafin_tulevaisuuden_nakoaloja.pdf. Hämtad 15.3.2013.

PREFACE

The objective of this analysis is to create a comprehensive picture of driving while intoxicated in road traffic. The analysis concentrates on alcohol, excluding other intoxicants such as pharmaceuticals and narcotics, even though these are governed by the same sections of the Criminal Code and are included in the police statistics on driving while intoxicated.

In addition to road traffic, the analysis examines the prevalence of intoxication in air, rail and water traffic.

As an authority, the Finnish Transport Safety Agency Trafi does not have a direct role in reducing alcohol-related accidents in road traffic. Physicians are responsible for issuing the medical certificates required for driving rights and, together with health care and social services, for substance abuse treatment and addiction evaluation. The police is responsible for traffic enforcement and granting driving licences, and cases of driving while intoxicated are heard in the courts.

However, as the national transport safety authority, Trafi takes part in the discussion on the safety of the transport system by following social, economic and technological changes in transport and environmental issues, and offers its expertise to Finnish society and the international community³. As one of the authorities represented in the National Working Group for Sobriety in Traffic, Trafi also participates in the campaign against driving while intoxicated.

In drawing up this analysis, I have made use of domestic and international research and statistics on the subject, a register search regarding district court decisions in cases of driving while intoxicated and policies for reducing the incidence of driving while intoxicated. In addition, I have consulted experts from Finnish and European stakeholder groups.

Helsinki, 22 April 2013

Marita Löytty
Special Adviser
Transport Analysis
Finnish Transport Safety Agency (Trafi)

³ The Finnish Transport Safety Agency Trafi's outlook for the future. Reino Lampinen. Trafi publications 8/2011 http://www.trafi.fi/filebank/a/1322207626/ff11117c3565bee3803c5573a3251c52/1650-Trafin_julkaisu_8-2011_-_Trafin_tulevaisuuden_nakoaloja.pdf. Retrieved on 15 March 2013.

TIIVISTELMÄ

Euroopassa alkoholi liittyy noin neljäsosaan kaikista tieliikenneonnettomuuksissa menehtyneistä ja noin kymmenesosaan loukkaantuneista henkilöistä. Suomessa vuonna 2012 tieliikenteen rattijuopumusonnettomuuksissa menehtyi 41 ja loukkaantui 617 tienkäyttäjää.

Rattijuopumuksen kustannukset yhteiskunnalle ovat merkittävät. Rattijuopumusonnettomuudessa kuollut henkilö aiheuttaa noin 1 919 000 euron ja loukkaantunut noin 241 000 euron kustannukset. Rattijuopumusrikosten käsittely maksaa sekä poliisille että oikeuslaitokselle useita satoja euroja per tapaus. Alkoholin käytöstä ylipäänsä aiheutuu yhteiskunnallemme vuosittain yli miljardin euron haittakustannukset.

Viime vuosina Suomessa sekä alkoholin kulutus että poliisin tietoon tullut rattijuopumusrikollisuus ovat vähentyneet. Myös alkoholi- ja rattijuopumusonnettomuuksien sekä niissä kuolleiden ja loukkaantuneiden henkilöiden lukumäärät ovat vähentyneet, ollen linjassa yleisen myönteisen liikenneturvallisuuskehityksen kanssa.

Myönteisen kehityksen jatkumiseksi rattijuopumuksen ehkäisyssä ja vähentämisessä on jatkettava pitkäjänteistä työtä. Työn tueksi on myös käytävä läpi nykykäytäntöjen epäkohtia ja etsittävä uusia, tarkasti kohdennettuja lähestymistapoja.

Rattijuopumuskuljettajien profiili muuttumassa

Naisten osuus rattijuopumukseen syyllistyneistä kuljettajista kasvaa vuosi vuodelta. Vuoden 1989 reilusta kuudesta prosentista osuus on kasvanut vuoden 2012 noin kahteentoista prosenttiin. Naisten osuus myös rattijuopumuksen uusijoista on ollut kasvussa. Vuonna 2007 naisten osuus uusijoista oli 7,4 %, vuonna 2012 yhdeksän prosenttia.

Rattijuopumuksen uusijat ovat yhä nuorempia. Alle 30-vuotiaiden kuljettajien osuus rattijuopumuksen uusijoista on kasvanut vuoden 2007 noin viidenneksestä (19,7 %) vuoden 2012 yli neljännekseen (27,2 %).

Rattijuopumukseen syyllistyneistä kuljettajista yhä useampi on ulkomaalainen. Vuonna 2012 rattijuopumusrikokseen syylliseksi epäillyistä 12,7 prosenttia oli ulkomaiden kansalaisia, kun vuonna 2006 heidän osuutensa oli 7,2 %. Vuonna 2012 ulkomaalaisista 56 % oli virolaisia ja 16 % venäläisiä.

Lähes kymmenesosa rattijuopoista ammattikuljettajia

Liikennevirrasta tehdyssä niin kutsutussa R-tutkimuksessa on Uudenmaan maakunnassa puhallutettu yli puoli miljoonaa kuljettajaa vuosina 1990–2008. Tutkimusajanjaksolla ammattikuljettajien osuus kaikista rattijuopoista oli 8,6 prosenttia.

Rattijuoppojen alkoholikuolleisuus korkea

Rattijuopumus on yhteydessä myös terveyteen liittyviin ongelmiin. Rattijuoppojen alkoholikuolleisuus on korkeampi kuin väestössä keskimäärin. Rattijuopumusta voidaan pitää yhtenä haitallisen alkoholinkäytön indikaattorina.

Rattijuoppojen hoitoonohjaus ja päihderiippuvuuden arviointiohjelma eivät toimi tarkoituksenmukaisesti

Säädösten mukaan tieliikenteessämme ei pitäisi olla kuljettajia, joilla on alkoholi-riippuvuus tai jotka eivät kykene olla lähtemättä auton rattiin alkoholin vaikutuksen alaisena. Käytännössä ajo-oikeuden haltijoiden päihderiippuvuuden arviointi ja rattijuoppojen hoitoonohjaus eivät kuitenkaan toimi tarkoituksenmukaisella tavalla. Jos asiakas ei ole motivoitunut, vaan hänen ainoana tavoitteenaan on saada ajokortti takaisin mahdollisimman nopeasti, päihderiippuvuuden arviointiohjelma kuormittaa turhaan terveydenhuollon resursseja.

Ajokiellojen pituudet Suomessa lyhyitä, Euroopassa eivät yhdenmukaisia

Suomessa rattijuopumuksesta määrätyt ajokiellot ovat kansainvälisessä vertailussa lyhyitä. Vuonna 2010 tavallisista rattijuopumuksista ($\geq 0,5$ ‰) määrätyistä ajo-kielloista 40 % oli pituudeltaan 3–6 kuukautta, törkeistä rattijuopumuksista ($\geq 1,2$ ‰) 46 % 6–12 kuukautta.

Useissa Euroopan maissa ajokiellot ovat kestoaltaan vähintään vuoden, rattijuopumuksen uusimistapauksissa viisi vuotta tai jopa ikuisesti.

Euroopan komission vuonna 2001 hyväksymässä liikenteen valkoisessa kirjassa asetettiin tavoitteeksi rangaistusten yhdenmukaistaminen ja vaikuttavuus kaikkien Euroopan unionin jäsenvaltioiden alueella. Käytännössä rangaistuksia ei kuitenkaan ole yhdenmukaistettu.

Promillerajan laskemisen turvallisuushyödyistä ei näyttöä

Suomessa vuosina 2006–2010 kuolemaan johtaneen rattijuopumusonnettomuuden aiheuttaneista kuljettajista 85 % ylitti törkeän rattijuopumuksen rajan ($\geq 1,2$ ‰). Kaikista kuolemaan johtaneen rattijuopumusonnettomuuden aiheuttaneista kuljettajista vain kaksi prosenttia (27) oli ns. maistelleita eli heidän verensä alkoholipitoisuus oli 0,20–0,49 promillea.

Alkolukkoja ei hyödynnetä riittävästi

Alkolukot ovat Suomessa heinäkuusta 2008 lähtien estäneet vähintään 12 000 rattijuopumusta. Kaiken kaikkiaan alkolukot ovat estäneet yli 40 000 kertaa yli 0,2 promillen humalatilassa olevan kuljettajan liikkeelle lähdön. Alkolukon käyttäjillä rattijuopumuksen uusiminen oli merkittävästi epätodennäköisempää kuin rattijuopumukseen syyllistyneillä yleensä. Alkolukkojen käytön laajentaminen sekä rattijuopumukseen syyllistyneille että ennaltaehkäisevänä toimenä on asetettu useaan kertaan kansalliseksi tavoitteeksi, mutta kokonaisuus ei ole edennyt suunnitelmien mukaisesti.

Suositukses tutkimushankkeiksi

Analyysin suosituksena tutkimushankkeeksi on, että rattijuopumuskuljettajia lähestyttäisiin suoraan heidän taustojensa ja erityisesti rattijuopumukseen johtavien tekijöiden selvittämiseksi. Tutkimus alkolukolla valvotun ajo-oikeuden toimivuudesta ja vaikuttavuudesta antoi rohkaisevan osoituksen siitä, että rattijuopumuksesta kiinni jääneet kuljettajat vastaavat omakohtaisesti kyselyyn aiheesta. Postikyselyn vastausprosentti haastavassa kuljettajajoukossa oli 45 %.

Suosituksena on myös edellä mainitun alkolukotutkimuksen toistaminen muutama vuoden kuluttua. Tutkimuksessa saatiin lupaavaa tietoa siitä, että alkolukon käyttäjillä rattijuopumuksen uusiminen on hyvin vähäistä myös alkolukon käytön päättymisen jälkeen, mutta asiaa tulisi tarkastella useamman vuoden ajanjaksolta sen jälkeen, kun kuljettaja saa tavallisen ajokorttinsa takaisin alkolukkoajokortin sisältävän valvonta-ajan jälkeen.

SAMMANDRAG

I Europa är alkohol inblandad i cirka en fjärdedel av alla dödsfall och i cirka en tiondedel av alla personskador till följd av en vägtrafikolycka. Under 2012 dödades 41 och skadades 617 väganvändare i rattfylleriolyckor i vägtrafiken i Finland.

De kostnader som följer av rattfylleri är avsevärda för samhället. Ett dödsfall vid en rattfylleriolycka ger upphov till en kostnad på cirka 1 919 000 euro. Motsvarande belopp för en personskada är cirka 241 000 euro. Behandlingen av rattfylleribrott kostar flera hundra euro per fall såväl för polisen som för rättsväsendet. Allmänt sett leder alkoholbruket till en skadestånd på över en miljard euro per år för vårt samhälle.

Under senaste år har såväl alkoholkonsumtionen som den rattfylleribrottslighet som har kommit till polisens kännedom minskat i Finland. I linje med den allmänna positiva utvecklingen för trafiksäkerheten har även antalet alkohol- och rattfylleriolyckor samt antalet döda och skadade i dessa minskat. I syfte att fortsätta den positiva utvecklingen måste man fortsätta det långsiktiga arbetet inom förebyggandet och minskandet av rattfyllerier. Till stöd för detta arbete måste man också gå igenom missförhållandena i nuvarande praxis och leta efter nya, noggrant anpassade, sätt för att närma sig frågan.

Rattfylleristprofilen håller på att förändras

Kvinnornas andel av de förare som har gjort sig skyldiga till rattfylleri ökar från år till år. Från drygt 6 procent 1989 har andelen stigit till cirka 12 procent 2012. Även kvinnornas andel av dem som återfaller i rattfylleri har ökat. År 2007 var kvinnornas andel av återfallsförbrytarna 7,4 procent, då siffran var 9 procent år 2012.

De som återfaller i rattfylleri är allt yngre. Andelen personer under 30 år som återfaller i rattfylleri har ökat från cirka en femtedel 2007 (19,7 %) till över en fjärdedel (27,2 %) år 2012.

Allt fler av de förare som gör sig skyldiga till rattfylleri är utlänningar. År 2012 var 12,7 procent av dem som misstänktes för ett rattfylleribrott utländska medborgare, då deras andel var 7,2 procent 2006. Av de utlänningar som gjorde sig skyldiga till rattfylleri 2012 var 56 procent estländare och 16 procent ryssar.

Knappt en tiondedel av rattfylleristerna är yrkesförare

Under 1990–2008 har över en halv miljon förare genomgått ett blåstest i landskapet Nyland inom ramen för den s.k. razziaundersökningen om trafikflödet. Under den tidsperiod som undersökningen omspände var yrkesförarnas andel av alla rattfyllerister 8,6 procent.

Hög alkoholdödlighet bland rattfylleristerna

Rattfylleri har också en koppling till hälsorelaterade problem. Den genomsnittliga alkoholdödligheten är högre bland rattfyllerister än bland den övriga befolkningen. Rattfylleri kan också ses som indikator på skadligt alkoholbruk.

Vårdhänvisningen och programmet för bedömning av alkohol- eller drogberoende för rattfyllerister fungerar inte på önskat sätt

Enligt bestämmelserna borde det i vår vägtrafik inte finnas förare som är beroende av alkohol eller som sätter sig bakom ratten trots att de är alkoholpåverkade. Läkarnas anmälningsskyldighet, bedömningen av alkohol- eller drogberoendet bland innehavare av körkort samt vårdhänvisningen av rattfyllerister fungerar dock inte på önskat sätt i praktiken. Om en kund inte är motiverad, utan hans eller hennes enda mål är att få tillbaka körkortet så fort som möjligt, belastar programmet för bedömning av alkohol- eller drogberoendet hälsovårdsresurserna i onödan.

Korta körförbud i Finland, brist på harmonisering på europeisk nivå

De körförbud som meddelas med anledning av rattfylleri i Finland är korta i en internationell jämförelse. Av de körförbud som meddelades för normalt rattfylleri ($\geq 0,5 \text{ ‰}$) 2010 var 40 procent 3–6 månader långa, medan 46 procent av förbuden för grovt rattfylleri ($\geq 1,2 \text{ ‰}$) var 6–12 månader långa.

I många europeiska länder är körförbuden minst ett år långa, och vid återfall i rattfylleri kan förbudet vara fem år eller t.o.m. livslångt.

I den vitbok om trafiken som godkändes av europeiska kommissionen 2001 var ett av målen att förenhetliga straffen och deras effekt inom hela EU-området. I praktiken har dock inte straffen harmoniserats.

Inga bevis på säkerhetsfördelen av den sänkta promillegränsen

Av de förare som orsakade en rattfylleriolycka som ledde till ett dödsfall i Finland 2006–2010 överskred 85 procent gränsen för grovt rattfylleri ($\geq 1,2 \text{ ‰}$). Av alla förare som orsakade en rattfylleriolycka som ledde till ett dödsfall var endast 2 procent (27) s.k. smakare, dvs. sådana som hade en alkoholhalt på 0,20–0,49 promille i blodet.

Alkolås utnyttjas inte tillräckligt

Sedan juli 2008 har alkolås hindrat minst 12 000 rattfyllerier i Finland. Alkolåsen har hindrat att en förare med en alkoholhalt på 0,2 promille har gett sig ut i trafiken sammanlagt över 40 000 gånger. Det var avsevärt mindre sannolikt att personer som använder alkolås återfaller i rattfylleri jämfört med alla andra personer som har gjort sig skyldiga till rattfylleri. En utvidgad användning av alkolås såväl bland personer som har gjort sig skyldiga till rattfylleri som inom det förebyggande arbetet har flera gånger satts upp som ett nationellt mål, men helheten har inte utvecklats enligt planerna.

Rekommenderade studieprojekt

Utifrån analysen rekommenderas det att man inleder ett studieprojekt där man närmar sig rattfylleristerna direkt för att utreda deras egenskaper, bakgrunder och framför allt de omständigheter som leder till rattfylleri. Studien om hur övervakningen av körrätten med alkolås fungerar och dess effekt, vilken gavs ut i början av 2013, visade på ett uppmuntrande sätt att de förare som har åkt fast för rattfylleri egenhändigt berättar om sina bakgrunder, erfarenheter och synpunkter. Svarsfrekvensen bland den utmanande förargruppen var 45 procent i postenkäten.

En ytterligare rekommendation är att genomföra en ny studie om hur övervakningen av körrätten med alkolås fungerar och dess effekt efter några år. Studien gav hoppningivande uppgifter om att återfall i rattfylleri är marginellt bland användare av alkolås även efter att användningen av alkolås har avslutats, men ärendet borde granskas i flera års tid efter att föraren återfår sitt normala körkort efter övervakningstiden med ett alkolåskörkort.

ABSTRACT

Approximately one quarter of casualties and one tenth of injuries sustained in European road traffic involve alcohol. In 2012, 41 road users were killed and 617 injured in road traffic accidents involving driving while intoxicated in Finland.

The costs incurred by society from driving while intoxicated are considerable. A drink-driving accident casualty costs the state approximately EUR 1,919,000 and every injury approximately EUR 241,000. The handling of cases of driving while intoxicated costs several hundred euros per case for the police and judicial system. Alcohol use in itself costs society more than a billion euros every year.

In recent years, both alcohol consumption and the number of cases of driving while intoxicated discovered by the police have decreased. The number of accidents involving alcohol or driving while intoxicated and the number of people killed or injured in such accidents have also decreased, in line with the overall positive trend in traffic safety. To maintain this positive trend, the long-term work for the prevention and reduction of driving while intoxicated must be continued. To support this work, we must review the flaws in current procedures and look for new, tightly-focused approaches.

The changing profile of the drink-driver

The proportion of women among drink-drivers keeps growing year after year. From slightly over six per cent in 1989, the percentage of women has nearly doubled, to approximately twelve per cent in 2012. The proportion of women among recidivists has also increased. In 2007, 7.4% of all recidivists were female, compared to nine per cent in 2012.

Recidivists are also getting younger. The proportion of recidivists under the age of 30 has increased from approximately one fifth (19.7%) in 2007 to more than one quarter (27.2%) in 2012.

The percentage of foreign nationals among drink-drivers has also increased. In 2012, 12.7 per cent of drink-drivers were not Finnish citizens, up from 7.2% in 2006. Of all foreigners guilty of driving while intoxicated in 2012, 56% were Estonian and 16% Russian.

Nearly one in ten drink-drivers is a professional driver

In the R study carried out on traffic in the region of Uusimaa, more than half a million drivers have been breathalysed between the years 1990–2008. During this time period, 8.6% of drink-drivers were professional drivers.

High alcohol-related mortality rate among drink-drivers

Driving while intoxicated is frequently connected to other health problems. The alcohol-related mortality rate of drink-drivers is high compared to the general population. Thus, driving while intoxicated can be used as an indicator of alcohol abuse.

Referral to treatment and the substance addiction evaluation programme are not functioning as intended

According to regulations, there should be no drivers suffering from alcohol addiction or drivers unable to refrain from driving while intoxicated in Finnish road traffic. In practice, however, the notification duty of physicians, substance addiction evaluation of alcohol interlock-controlled driving licence holders and the referral of drink-drivers to treatment are not functioning as intended. If the customer is not motivated, but rather seeks only to recover his or her driving licence as quickly as possible, the substance addiction evaluation programme is an unnecessary burden on health care resources.

Driving bans short in Finland, inconsistent in Europe

In international comparison, the driving bans imposed in Finland are short. In 2010, 40% of driving bans imposed for driving while intoxicated ($\geq 0.5\text{‰}$) had a duration of 3–6 months, and 46% of driving bans imposed for driving while seriously intoxicated ($\geq 1.2\text{‰}$) had a duration of 6–12 months.

In several European countries, driving bans have a minimum duration of one year, and five-year bans or bans for life can be imposed on recidivists.

The White Paper on Transport, approved by the European Commission in 2001, set targets for the harmonisation and impact of sanctions in all member states. In practice, however, no harmonisation has taken place.

No evidence on safety benefits of lowering the Blood Alcohol Content limit

Between the years 2006–2010, 85% of drink-drivers who caused a fatal accident in Finland were driving while seriously intoxicated ($\geq 1.2\text{‰}$). In all fatal accidents involving alcohol, the blood alcohol level of only two per cent (27) of drivers was under the statutory limit for driving while intoxicated, i.e. 0.20–0.49 per mille.

Insufficient alcohol interlock use

Since July 2008, alcohol interlocks have prevented a minimum of 12,000 cases of driving while intoxicated in Finland. In total, alcohol interlocks have prevented drivers with a blood alcohol level of more than 0.2 per mille from setting out more than 40,000 times. Recidivism is significantly less likely amongst alcohol interlock users than amongst all persons guilty of driving while intoxicated. Increasing the use of alcohol interlocks, both for persons guilty of driving while intoxicated and as a pre-emptive measure, has been set as a national target several times, but the projects have never progressed according to plan.

Recommendations for research projects

This analysis recommends studying the possibility of directly approaching drink-drivers to determine their characteristics, backgrounds and, in particular, the factors that led to them driving while intoxicated. The study on the functionality of alcohol interlock-controlled driving rights, published in early 2013, provided an encouraging example of drivers caught driving while intoxicated recounting their personal backgrounds, experiences and views. The mailed survey's response rate was 45% in this challenging group of drivers.

We also recommend repeating the study on the functionality and impact of alcohol interlock-controlled driving rights in a few years. The study produced valuable information on the low recidivism rate amongst alcohol interlock users, also after the end of alcohol interlock use, but this trend should be investigated further, for a period of several years of holding a regular driving licence after the end of the alcohol interlock-controlled probationary period.

SISÄLTÖ

ESIPUHE	3
FÖRORD	4
PREFACE	5
TIIVISTELMÄ.....	6
SAMMANDRAG	8
ABSTRACT	10
1. JOHDANTO	15
2. ALKOHOLI, HUMALA JA RISKIT TIELIIKENTEESSÄ	17
2.1. Alkoholi ja humala.....	17
2.2. Alkoholipitoisuus	17
2.3. Alkoholin riskit tieliikenteessä	17
3. ALKOHOLIPOLITIIKKA	19
4. ALKOHOLIN KULUTUS JA VAIKUTUKSET	22
4.1. Alkoholin kulutus.....	22
4.2. Alkoholi terveyshaittana ja kuolinsyynä.....	24
4.3. Alkoholin haittojen kansantaloudelliset vaikutukset	25
5. ALKOHOLI JA AJO-OIKEUS	26
5.1. Ajo-oikeuden terveysvaatimukset.....	26
5.2. Päihdeseuranta ja päihderiippuvuuden arviointi	27
5.3. Terveysperusteinen alkolukko	28
6. MITÄ RATTIJUOPUMUKSELLA TARKOITETAAN?.....	30
6.1. Rattijuopumus tieliikenteessä	30
6.2. Vesiliikennejuopumus	31
6.3. Ilmaliikennejuopumus.....	31
6.4. Junaliikennejuopumus.....	32
6.5. Muut juopumukseen liittyvät rikokset liikenteessä	33
7. RATTIJUOPUMUKSEN VALVONTA JA SIIHEN KÄYTETTY TYÖAIKA	34
7.1. Rattijuopumusvalvonnan historia	34
7.2. Rattijuopumuksen valvonta nykyisin	34
7.3. Poliisin käyttämä työaika liikenteen valvontaan ja rattijuopumusvalvontaan	36
7.4. Keskusrikospoliisin liikennejuopumustutkimukset	38
8. RATTIJUOPUMUKSEN YLEISYYS.....	39
8.1. Poliisin tietoon tullut rattijuopumusrikollisuus	39
8.2. Rattijuoppojen ja maistelleiden osuus liikennevirrassa	41
8.3. Muiden juopumukseen liittyvien rikosten yleisyys liikenteessä.....	43
8.4. Rattijuopumusrikosten kustannukset yhteiskunnalle	43
9. JUOPUMUKSEN TOTEAMINEN JA YLEISYYS VESI-, ILMA- JA JUNALIIKENTEESSÄ	44
9.1. Vesiliikenne	44
9.2. Ilmaliikenne	46
9.3. Junaliikenne	47

10.	RATTIJUOPUMUSKULJETTAJIEN OMINAISUUKSIA	48
10.1.	Rattijuopon ja alkoholia maistelleen profiilit.....	48
10.2.	Rattijuopumuskuljettajien sosiaalinen tausta	48
10.3.	Rattijuopumuskuljettajien sukupuoli	49
10.4.	Rattijuopumuskuljettajien kansalaisuus.....	50
10.5.	Ammattikuljettajien rattijuopumus	51
10.6.	Rattijuopumuksen uusiminen.....	51
10.7.	Rattijuopumuskuljettajien kuolleisuus	53
11.	RATTIJUOPUMUKSEN JÄLKEISET SEURAAMUKSET JA NIIDEN TOIMIVUUS	55
11.1.	Ajokielto	55
11.2.	Muita sanktioita	56
11.3.	Päihdeseuranta ja päihderiippuvuuden arviointi.....	56
11.4.	Lääkärin ilmoitusvelvollisuus.....	57
11.5.	Alkolukko	58
11.6.	Menettämisseuraamus	59
11.7.	Sosiaalihuollon ja poliisin yhteistyö.....	60
12.	ALKOHOLI- JA RATTIJUOPUMUSONNETTOMUUDET	61
12.1.	Henkilövahingot onnettomuuksissa	61
12.2.	Onnettomuudet maakunnittain.....	62
12.3.	Rattijuoppojen aiheuttamat kuolemaan johtaneet onnettomuudet	65
12.4.	Onnettomuuksien kustannukset yhteiskunnalle	66
13.	KAMPANJOINTIA RATTIJUOPUMUKSEN VÄHENTÄMISEKSI	67
14.	KANSALAISTEN SUHTAUTUMINEN RATTIJUOPUMUKSEEN.....	69
15.	KANSAINVÄLISIÄ JA KANSALLISIA POLIITTISIA LINJAUKSIA	70
15.1.	Euroopan Unioni.....	70
15.2.	European Transport Safety Council (ETSC)	72
15.3.	European Traffic Police Network (TISPOL)	72
15.4.	Tieliikenteen turvallisuus 2006–2010	73
15.5.	Tieliikenteen turvallisuussuunnitelma vuoteen 2014	74
15.6.	Valtioneuvoston periaatepäätös tieliikenteen turvallisuuden parantamiseksi	76
15.7.	Sisäisen turvallisuuden ohjelma	77
16.	KANSAINVÄLINEN VERTAILU	78
16.1.	Alkoholin kulutus.....	78
16.2.	Promilleraja	79
16.3.	Rattijuopumuksen valvonta	79
16.4.	Rattijuopumuksen yleisyys	79
16.5.	Rattijuopumuskuljettajien sukupuoli	80
16.6.	Onnettomuuteen joutuneiden kuljettajien puhalluttaminen	80
16.7.	Rattijuopumusonnettomuudet.....	81
16.8.	Rattijuopumuksesta seuraavien ajokieltojen pituudet	82
17.	KESKEISET JOHTOPÄÄTÖKSET	88
18.	SUOSITUKSIA TUTKIMUSHANKKEIKSI	92
19.	TULEVAISUUDEN NÄKYMIÄ VIRANOMAISTEN TOIMINNASSA	93

LÄHTEET	95
Liite 1. Lehtiartikkeleita rattijuopumuksen promillerajasta.	102

1. JOHDANTO

Euroopan komission arvion mukaan alkoholi liittyy noin neljäsosaan kaikista Euroopan tieliikennekuolemista. Euroopan Transport Safety Councilin (ETSC) laskelmien mukaan vuonna 2010 Euroopassa olisi säästetty 6500 ihmisen henki, jos kaikki tieliikenteen kuljettajat olisivat noudattaneet ajoneuvon kuljettamista ja alkoholia koskevia säädöksiä. Nopeusrajoituksia ylittävien ajonopeuksien ja turvalaitteiden käyttämättömyyden ohella alkoholi on yksi tieliikenteen kolmesta yleisimmästä ”tappajasta”.⁴

Suomessa tieliikenteen rattijuopumusonnettomuuksissa on vuosina 2007–2011 menehtynyt vuosittain keskimäärin 79 ja loukkaantunut 900 henkilöä. Kaikista tieliikenneonnettomuuksissa menehtyneistä tämä on neljäsosa ja loukkaantuneista kymmenesosa.⁵

Vuoden 2012 tilanne osoitti myönteistä kehitystä (41 menehtyi ja 617 loukkaantui), mutta edelleen rattijuopumusonnettomuuksien osuus kaikista henkilövahinkoon johtaneista onnettomuuksista on lähes viidesosa. Vuoden 2013 tammi-maaliskuussa rattijuopumusonnettomuuksissa menehtyi kolme ja loukkaantui 78 henkilöä. Vastaavat luvut vuoden 2012 tammi-maaliskuussa olivat seitsemän ja 79.⁶

Uudenmaan maakunnan tieliikennevirrasta tehtyjen arvioiden mukaan yksi viides-täsadasta kuljettajasta on rattijuoppo (alkoholipitoisuus $\geq 0,5 \text{ ‰}$) ja kolme on maistellut alkoholia alle rangaistavuuden rajan. Arvion mukaan rattijuoppo voi ajaa noin 220 kertaa alkoholin vaikutuksen alaisena ennen kiinnijäämistään.⁷

Rattijuopumuksesta kiinni jääneiden kuljettajien joukkoon mahtuu monenlaisia taustoja ja tarinoita⁸:

”Olen opettaja, joka laski kesällä illan juomat väärin. Olen ymmärtänyt, että alkoholin vaikutuksena olen saattanut ajaa aiemminkin. Tätä ei enää - KOSKAAN!!”

”Kerta riitti! Olen rattijuoppoja vastaan ja muutaman niistä kärehtänytkin. En ymmärrä niitä enkä tunne sääliä, mutta en toisaalta ymmärrä miksi minulle kävi niin...?”

”En aio enää jäädä kiinni rattijuoppoudesta. Olen ymmärtänyt ongelmani viinan suhteen ja asiassa on tapahtunut muutos parempaan.”

”Alkolukko on ainoa vaihtoehto minulle (3 rattijuopumusta). Se kannustaa hoitoon ja estää ajoon lähdön päihtyneenä tehokkaasti.”

”Olen kerran retkahtanut juomaan alkolukon asennuksen jälkeen ja luulen, että olisin lähtenyt humalassa ajamaan ellen olisi tiennyt, etten pääse autolla mihinkään alkolukon vuoksi. En siis edes lähtenyt yrittämäänkaan puhallusta.”

⁴ Drink Driving: Towards Zero Tolerance. European Transport Safety Council (ETSC), 24.4.2012. http://www.etsc.eu/documents/Drink_Driving_Towards_Zero_Tolerance.pdf. Haettu 24.1.2013.

⁵ Henkilövahingot rattijuopumustapauksissa. Liikenneturvan tilastokatsaus 20.8.2012. http://www.liikenneturva.fi/www/fi/tilastot/liitetiedostot/Rattijuopumus_web.pdf. Haettu 4.1.2013

⁶ Tieliikenneonnettomuustilasto. Suomen virallinen tilasto (SVT). Tilastokeskus. <http://www.stat.fi/til/ton/index.html>. Haettu 17.4.2013.

⁷ Rattijuopon profiili ja uusimisen riskitekijät. Tuloksia rattijuopumuksen esiintyvyydestä ja kehityksestä Uudenmaan ratsiatutkimuksesta vuosina 1990–2008. LINTU-julkaisu 1/2011.

⁸ Lainaukset tutkimuksesta Alkolukolla valvotun ajo-oikeuden toimivuus ja vaikuttavuus. Trafin julkaisu 5/2013. Anne Vehmas ja Marita Löytty. http://www.trafi.fi/filebank/a/1361776725/594fc340012ca9a45ac627944e4133bb/11613-Trafin_julkaisu_05-2013_-_alkolukko.pdf. Haettu 26.3.2013.

Tieliikenteen nk. promilleraja on usein esillä julkisessa keskustelussa ja tiedotusvälineissä (ks. liite 1). Promillerajakeskusteluun puhallettiin ainakin toistaiseksi aikalisä, kun valtioneuvosto julkaisi joulukuun 2012 alussa periaatepäätöksen tieliikenteen turvallisuuden parantamisesta⁹. Päätöksen mukaan ”liikenneonnettomuusriskin perusteella Suomen nykyinen rattijuopumusraja, 0,5 promillea, on kuitenkin perusteltu”.

Tieliikenteen rattijuopumus on kuitenkin huomattavasti monisyisempi asia kuin vain rangaistavan alkoholipitoisuusrajan määrittely. Rattijuopumusta voidaan tarkastella esimerkiksi sen yleisyyttä ja ilmaantuvuutta, siihen syyllistyvien ja sen uusivien kuljettajien erityispiirteitä, alkoholionnettomuuksia sekä sen valvontaa, seuraamuksia ja kustannuksia analysoimalla.

Tässä analyysissä luodaan laaja kuva tieliikenteen alkoholirattijuopumuksesta vuonna 2012 sekä useita vuosia taaksepäin. Käytettävissä olevien aineistojen, tilastojen, rekisteripöimintojen, tutkimustietojen ja asiantuntijahaastatteluiden avulla perehdytään ilmiöön ja sen erityispiirteisiin. Analyysin lopussa käydään läpi kansainvälisiä ja kansallisia poliittisia linjauksia alkoholirattijuopumuksen vähentämiseksi. Lopuksi vertaillaan Suomen tilannetta muihin Euroopan maihin alkoholin kulutuksen, promillerajan, rattijuopumuksen valvonnan, yleisyyden ja seuraamuksien sekä onnettomuuksien osalta.

⁹ Valtioneuvoston periaatepäätös tieliikenteen turvallisuuden parantamisesta 5.12.2012.
[http://www.lvm.fi/c/document_library/get_file?folderId=1985456&name=DLFE-18431.pdf&title=Valtioneuvoston periaatepäätös tieliikenneturvallisuuden parantamisesta 5.12.2012.](http://www.lvm.fi/c/document_library/get_file?folderId=1985456&name=DLFE-18431.pdf&title=Valtioneuvoston+periaatepaatös+tieliikenneturvallisuuden+parantamisesta+5.12.2012)
 Haettu 2.1.2013.

2. ALKOHOLI, HUMALA JA RISKIT TIELIIKENTEESSÄ ¹⁰

2.1. Alkoholi ja humala

Alkoholijuomissa olevaa alkoholia kutsutaan etyylialkoholiksi. Toiselta nimeltään se on etanolia, jonka kemiallinen kaava C_2H_5OH kertoo alkoholimolekyylin rakenteen: se koostuu hiilestä, vedystä ja hapesta.

Alkoholilain (8.12.1994/1143) mukaan alkoholijuomalla tarkoitetaan nautittavaksi tarkoitettua juomaa, joka sisältää enintään 80 tilavuusprosenttia etyylialkoholia. Alkoholijuomat valmistetaan luonnontuotteista (esimerkiksi viljasta ja hedelmistä) käyttämällä tai tislaamalla.

Alkoholi aiheuttaa humalatilaa. Se lamaannuttaa aistien ja lihaksiston yhteistoimintaa, aivojen koordinaatiokykyä sekä keskushermoston toimintaa. Humalatilassa olevan ihmisen suorituskyky heikentyy erityisesti tarkkaavaisuutta vaativissa tehtävissä. Voimakkaassa humalatilassa alkoholi vaikuttaa nukutusaineen tavoin, kadottamalla kivun tunnetta ja hämähäyttämällä tajuntaa. Yli kolmen promillen humalatilassa ihmisen tajunta katoaa, ja alkoholipitoisuuden edelleen noustessa seurauksena voi olla hengenvaarallinen alkoholimyrkytys.

2.2. Alkoholipitoisuus

Veren alkoholipitoisuus ilmoitetaan promilleina (‰) eli tuhannesosina. Luku kertoo, kuinka monta grammaa puhdasta alkoholia on tuhannessa millilitrassa verta.

Alkoholimäärän lisäksi veren alkoholipitoisuuteen vaikuttavat ruumiinpaino ja sukupuoli. Suurikokoisella ihmisellä veren alkoholipitoisuus jää laimeammaksi kuin pienikokoisella henkilöllä. Naisia erottaa miehistä keskimääräisen ruumiinkoon lisäksi myös kehon koostumus. Naisissa on enemmän rasvakudosta ja vähemmän vesipitoisia kudoksia kuin miehissä.

Ihmisen sisäelimistä maksa polttaa alkoholia. Palamisnopeus riippuu pääasiassa henkilön koosta. Tunnissa jokaista kehopainon kilogrammaa kohden palaa noin 0,1 grammaa alkoholia. Promilleissa tämä tarkoittaa, että verestä häviää noin 0,15 ‰ alkoholia tunnissa. 70 kiloa painavalla henkilöllä maksa polttaa tunnissa seitsemän grammaa alkoholia. Seitsemän grammaa vastaa vähän yli puolta ns. ravintola-annoksen alkoholista.

Yksi ravintola-annos sisältää 12 grammaa alkoholia. Yksi annos voi olla pullo (33 cl) keskioletta tai siideriä, lasi (12 cl) mietoa viiniä, pieni lasi (8 cl) väkevää viiniä tai annos (4 cl) väkevää alkoholijuomaa.

2.3. Alkoholin riskit tieliikenteessä

Alkoholin käyttö lisää ajoneuvon kuljettajan ja myös muiden tienkäyttäjien onnettomuusriskiä liikenteessä.

Onnettomuusriski kasvaa noin kolminkertaiseksi, kun kuljettajan veren alkoholipitoisuus nousee 0,8 promilleen ja noin 40-kertaiseksi, kun pitoisuus nousee 1,5 promilleen.

Tutkimusten mukaan kuljettajan onnettomuusriski kasvaa jo pienillä veren alkoholipitoisuuksilla. Esimerkiksi tarkkaavaisuuden jakamisen ongelmat alkavat jo 0,2 promillen alkoholipitoisuuksilla. Noin 0,4 promillen veren alkoholipitoisuuksilla kuljettajan havaintokenttä alkaa supistua, silmien kyky seurata liikkuvaa kohdetta hei-

¹⁰ Lukujen 2.1. ja 2.2. lähteinä a) Alkon esite "C₂H₅OH asiaa alkoholista", kirjoittajina tutkimusprofessori Kalervo Kiianmaa ja dosentti Petri Hyytiä Kansanterveyslaitoksen Alkoholitutkimusyksiköstä, <http://www.alko.fi/fi/9C039215D9F6007BC225757B0027D022?opendocument&src=5,1>, haettu 3.1.2013, b) Päihdelinkki-internetpalvelu päihteistä ja riippuvuuksista, <http://www.paihdelinkki.fi>, haettu 3.1.2013 sekä c) Lääkärikirja Duodecim, <http://www.terveyskirjasto.fi>, haettu 3.1.2013.

kentyä ja reaktionopeus hidastua. Alkoholi vaikuttaa myös ihmisen arviointikykyyn. Humaltunut kuljettaja ottaa usein suurempia riskejä ja ajaa aggressiivisemmin kuin selvä kuljettaja.¹¹

Kuljettajan ajaminen 0,5 promillen humalatilassa vastaa riskitasoltaan ajonopeuden kasvattamista 50 prosentilla. Täten esimerkiksi 50 km/h nopeusrajoitusalueella ajaminen nopeudella 75 km/h, 90 km/h rajoitusalueella ajaminen nopeudella 135 km/h ja moottoritienopeuden 120 km/h sijaan ajaminen nopeudella 180 km/h lisäävät onnettomuusriskiä saman verran kuin ajaminen 0,5 promillen humalatilassa.¹²

Alkoholin käyttö aiheuttaa luonnollisesti turvallisuusriskejä kaikkien liikennemuotojen liikennevälineiden kuljettajille.

¹¹ Liikenneraittiuskampanja, tietopaketti. <http://www.liikenneraittius.fi/tietopaketti.html>. Haettu 15.3.2013.

¹² Drink Driving: Towards Zero Tolerance.

3. ALKOHOLIPOLITIikka ^{13 14}

Vuonna 1731 säädettiin kansallinen alkoholilaki. Se kielsi muilta kuin varsinaisilta talonpojilta kotitarvepolton. 1700-luvun alkoholipolitiikka oli kuitenkin vaihtelevaa. Vuoden 1731 lain jälkeen toimenpiteinä vuorottelivat verojen korotus, viinan polttokielto ja lähes täydellinen polttovapaus.

1800-luvun lopulla yleinen raittiusaate sai entistä suurempaa kannatusta. Esimerkiksi vuoden 1885 valtiopäivillä tehtiin yli kaksikymmentä aloitetta, joissa pyydettiin joko kunnallista alkoholin kieltä-oikeutta tai yleistä kieltolakia. Etenkin työväenliikkeen ja uskonnollisten herätysliikkeiden piireissä katsottiin kieltolain olevan tarpeellinen jäsenistöille ja samalla koko kansalle. Herätysliikkeissä täydellinen raittius koettiin kristillisenä ihanteena.

Kieltolakia yritettiin säätää ensimmäisen kerran vuoden 1905 suurlakon yhteydessä. Vuonna 1904 oli muodostettu komitea tarkastamaan väkijuomalainsäädäntö. Komitean mietinnössä päädyttiin ehdottamaan, että kaupunkien raastuvankokoukset päättäisivät väkijuomien kieltämisestä tai sallimisesta kolmeksi vuodeksi kerrallaan. Raittiusliike vaati kuitenkin, että koko maahan tulee saada yhtenäinen alkoholikielto.

Ensimmäinen yksikamarinen eduskunta hyväksyi valtakunnallisen kieltolain 31.10.1907. Lain tavoitteena oli alkoholismien ja sen seurannaisilmiöiden vähentäminen ja ennaltaehkäisy. Tsaari ei kuitenkaan vahvistanut lakia. Eduskunta hyväksyi uuden kieltolakiesityksen 15.3.1909. Vahvistus laille saatiin vasta 29.5.1917. Kieltolaki astui voimaan kahta vuotta myöhemmin (1.6.1919), pian Suomen itsenäistymisen jälkeen.

Kieltolain mukaan yli kaksi tilavuusprosenttia etanolia sisältävien alkoholipitoisten aineiden valmistus, maahantuonti, myynti, kuljetus ja varastointi oli sallittua vain lääkinällisiin, tieteellisiin ja teknisiin tarkoituksiin. Viinin tarjoaminen kirkossa ehtoollisella oli kuitenkin sallittu.

Kieltolakia rikottiin yleisesti muun muassa polttamalla alkoholia kotona sekä salakuljetuksella. Erimerkiksi 29.9.1919 kieltolakia vastustavien kansalaisten aloitteesta perustettiin Täyskiellon vastustamisyhdistys. Täyskiellottoman kansanraittiuden edistämislitto (TKE) katsoi, että jokaisella kansalaisella on oikeus henkilökohtaiseen vakaumukseen asiasta.

Hallituksen esityksestä eduskunta järjesti kieltolaista neuvoa-antavan kansanäänestyksen joulukuussa 1931. Yli 70 % äänestäneistä äänesti kaikkien alkoholijuomien vapauttamisen puolesta. Vain mietojen alkoholijuomien vapauttamisen puolesta äänesti reilu prosentti, ja kieltolain säilyttämisen puolesta äänesti 28 % kansanäänestyksessä äänensä antaneista.

Eduskunta hyväksyi 9.2.1932 uuden väkijuomalain (45/1932). Se tuli voimaan 5.4.1932, kumoten samalla kieltolain. Siitä päivästä lähtien valtion monopoliyhtiö Oy Alkoholiliike Ab (nykyisin Alko Oy) sai yksinoikeuden alkoholijuomien tuottamiseen, maahantuontiin, maastavientiin ja myyntiin. Huhtikuun viidentenä päivänä 1932 klo 10 kaupungeissa avattiin valtion alkoholiliikkeitä.

¹³ Alkoholin salakuljetus ja sen valvonta Perämeren rannikolla kieltolain aikana 1919–1932. Kari Filpus. Oulun yliopisto, Historian laitos. 2001.

<http://herkules oulu.fi/isbn9514259734/isbn9514259734.pdf>. Haettu 15.3.2013.

¹⁴ Alkoholilainsäädännön kehitys. Terveiden ja hyvinvoinnin laitos (THL).

http://www.thl.fi/fi_FI/web/neuvoa-antavat-fi/alkoholilainsaadannon-kehitys. Haettu 15.3.2013.

Kuva 1. "Kieltolain päättyminen 5. huhtikuuta 1932 keräsi janoisia ja uteliaita Jyväskylän alkoholimyymälän luokse." Helsingin Sanomat 5.4.2012: Kieltolaki päättyi 80 vuotta sitten.



Sodan aikana vuonna 1943 alkoholin myyntiä alettiin rajoittaa. Silloin otettiin käyttöön ns. viinakortti valvonnan välineeksi. Vuonna 1946 perustettiin niin kutsuttu ostajaintarkkailuorganisaatio. Vuonna 1945 ostajaintarkkailusta vapautettiin miedot viinit ja vuonna 1952 väkevät viinit. Vuonna 1958 ostajaintarkkailuorganisaatio purettiin, mutta viinakortti jäi edelleen käyttöön. Väkevät viinit sidottiin uudelleen viinakorttiin. Viinakortti poistettiin käytöstä vuonna 1971.

Niin kutsuttu keskiolutlaki (laki keskioluesta 462/1968) hyväksyttiin eduskunnassa vuonna 1968 äänin 137–33. Laki astui voimaan vuoden 1969 alussa. Se antoi oikeuden myydä kolmannen veroluokan olutta (ns. keskiolutta) elintarvikeliikkeissä. Käytännössä keskiolut vapautui myytäväksi yli 17 000 elintarvikeliikkeeseen ympäri maan. Keskiolutlain voimaantulo oli kieltolain jälkeen merkittävin muutos Suomen alkoholipolitiikassa.

Keskiolutlain ohella alkoholilakia (alkoholilaki 459/1968) päivitettiin vuoden 1969 alussa. Alkoholin vähittäismyynti sallittiin myös maaseudulla. Vähittäismyyntissä mietojen juomien ostoikärajaa alennettiin 21 vuodesta 18 vuoteen ja väkevien juomien ostoikärajaa 21 vuodesta 20 vuoteen.

Nykyinen alkoholilaki (1143/1994) tuli voimaan 1.1.1995¹⁵, samana päivänä Suomen EU-jäsenyyden kanssa. Alkoholi-juomien tuonti-, vienti-, valmistus- ja tukkumyyntimonopolijärjestelmä purettiin, mutta väkevien juomien ja viinien vähittäismyyntimonopoli säilytettiin. Enintään 4,7 tilavuusprosenttia alkoholia sisältävien siiderien ja long drink -juomien myynti sallitaan keskioluen ohella elintarvikeliikkeissä, kioskeissa, huoltoasemilla ja keskiolutravintoloissa. Lisäksi mietojen alkoholijuomien mainonta sallittiin tietyin rajoituksin.

Valtioneuvoston periaatepäätöksessä 9.10.2003 vahvistettiin Suomen alkoholipolitiikan perustavoitteeksi alkoholilain mukaisesti alkoholista aiheutuvien haittojen vähentäminen¹⁶. Periaatepäätöksen mukaan alkoholipolitiikan keskeisinä käytännön tavoitteina ovat alkoholin lasten ja perheiden hyvinvoinnille aiheuttamien haittojen

¹⁵ Alkoholilaki (1143/1994), <http://www.finlex.fi/fi/laki/ajantasa/1994/19941143?search%5Btype%5D=pika&search%5Bpika%5D=alkoholilaki>. Haettu 15.3.2013.

¹⁶ Hallitus tahtoo vähentää alkoholihaittoja. Sosiaali- ja terveysministeriö (STM) 9.10.2003. Tiedote 282/2003. <http://statsradet.fi/ajankohtaista/tiedotteet/tiedote/en.jsp?oid=107390>. Haettu 15.3.2013.

vähentäminen, alkoholin riskikäyttöön liittyvien haittojen vähentäminen ja alkoholi-juomien kokonaiskulutuksen kääntäminen laskuun.

Lähes kymmenen vuoden takaisen periaatepäätöksen jälkeen linjauksia ovat tuke-neet ja tarkentaneet hallituksen alkoholipoliittisen ministerityöryhmän kokoama toimenpidepaketti (2.3.2006) alkoholihaittojen vähentämiseksi, kansalliset alkoho-liohjelmat 2004–2007 ja 2008–2011, ehkäisevän päihdetyön tehostaminen sekä al-koholijuomien valmisteverojen korottaminen neljä kertaa vuosien 2008, 2009 ja 2012 aikana. Lisäksi alkoholin käytön haittavaikutukset ovat nousseet vahvasti esiin terveyden edistämisen politiikkaohjelmissa ja sisäisen turvallisuuden ohjelmis-sa.¹⁷

¹⁷ Päihdetilastollinen vuosikirja 2012. Alkoholi ja huumeet. Sosiaaliturva 2012. SVT. Terveyden ja hy-vinvoinnin laitos (THL). http://www.julkari.fi/bitstream/handle/10024/103099/URN_ISBN_978-952-245-805-6.pdf?sequence=1. Haettu 8.2.2013.

4. ALKOHOLIN KULUTUS JA VAIKUTUKSET

4.1. Alkoholin kulutus

Nykyään Suomen aikuisväestöstä noin 90 prosenttia ilmoittaa käyttävänsä alkoholia.¹⁸ Alkoholin kulutus jakautuu epätasaisesti. Arvioiden mukaan eniten juova kymmenes suomalaisista kuluttaa puolet kaikesta kulutetusta alkoholista.¹⁹ Vuonna 2011 miehistä 50 % ja naisista 28 % joi tavallisesti vähintään kerran viikossa alkoholia.²⁰

Vuonna 2012 Suomessa kulutettiin 9,6 litraa 100-prosenttista alkoholia asukasta kohden. Tilastoitu kulutus (eli anniskelu ravitsemusliikkeissä sekä vähittäiskulutus Alkon myymälöistä, elintarvikeliikkeistä, kioskeista ja huoltoasemilta) oli 7,7 litraa ja tilastoimaton kulutus (eli matkailijoiden tuoma alkoholi, ulkomailla kulutettu alkoholi, kotivalmistus, salakuljetus sekä korvikealkoholit) 1,9 litraa.²¹

Vuonna 2011 Suomessa kulutettiin 10,1 litraa 100-prosenttista alkoholia asukasta kohden, joten kokonaiskulutus laski 0,5 litraa vuodesta 2011 vuoteen 2012. Kokonaiskulutuksen lasku oli viisi prosenttiyksikköä.

Vuonna 2011 tilastoitu kulutus oli 8,2 litraa ja tilastoimaton kulutus 1,9 litraa. Vuodesta 2011 vuoteen 2012 kulutuksen lasku on siten tapahtunut tilastoidussa kulutuksessa, tilastoimattoman kulutuksen pysyessä ennallaan.²²

Vuoden 2011 kokonaiskulutuksessa on kuitenkin pieni ”epätodellinen” piikki, koska kuluttajat sekä vähittäismyynti- ja anniskelupisteet ostivat alkoholijuomia varastoon ennen vuodenvaihteen (2011–2012) veronkorotusta.²³ Kyseiset varastoon ostetut juomat kulutettiin todennäköisesti vasta vuoden 2012 puolella. Alkoholiveron korotukset ovat aikaisemminkin johtaneet vastaavaan tilastoidun kulutuksen laskuun veronkorotusta seuraavana vuotena.

Asiantuntijoiden mukaan tilastoidun kulutuksen todellinen aleneminen vuodesta 2011 vuoteen 2012 on täten pikemminkin kolme kuin viisi prosenttia.²⁴

Alkoholijuomien veroja korotettiin myös vuoden 2008 alussa, väkevien alkoholijuomien veroja 15 ja muiden alkoholijuomien 10 prosentin verran. Vuoden 2009 aikana alkoholijuomien valmisteveroja korotettiin kahdesti kymmenellä prosentilla.

¹⁸ Mäkelä, P., Mustonen, H., Huhtanen, P. (2009). Suomalaisen alkoholinkäyttötapojen muutokset 2000-luvun alussa. Yhteiskuntapolitiikka 74 (3): 268–289.

¹⁹ Suomi juo. Suomalaisen alkoholinkäyttö ja sen muutokset 1968–2008. Terveyden ja hyvinvoinnin laitos (THL). <https://www.julkari.fi/bitstream/handle/10024/80301/371e1e08-9bc1-47ea-81aa-68b04f27088c.pdf?sequence=1>. Haettu 8.2.2013.

²⁰ Suomalaisen aikuisväestön terveyskäyttäytyminen ja terveys, kevät 2011. Terveyden ja hyvinvoinnin laitos (THL). Raportti 45/2012.

http://www.julkari.fi/bitstream/handle/10024/90839/URN_ISBN_978-952-245-566-6.pdf?sequence=1. Haettu 8.2.2013.

²¹ Alkoholijuomien kulutus vuonna 2012. Valvira (sosiaali- ja terveysalan lupa- ja valvontavirasto) ja THL (Terveyden ja hyvinvoinnin laitos). 8.3.2013.

http://www.valvira.fi/files/Alkoholijuomien%20kulutus_2012.pdf. Haettu 26.3.2013.

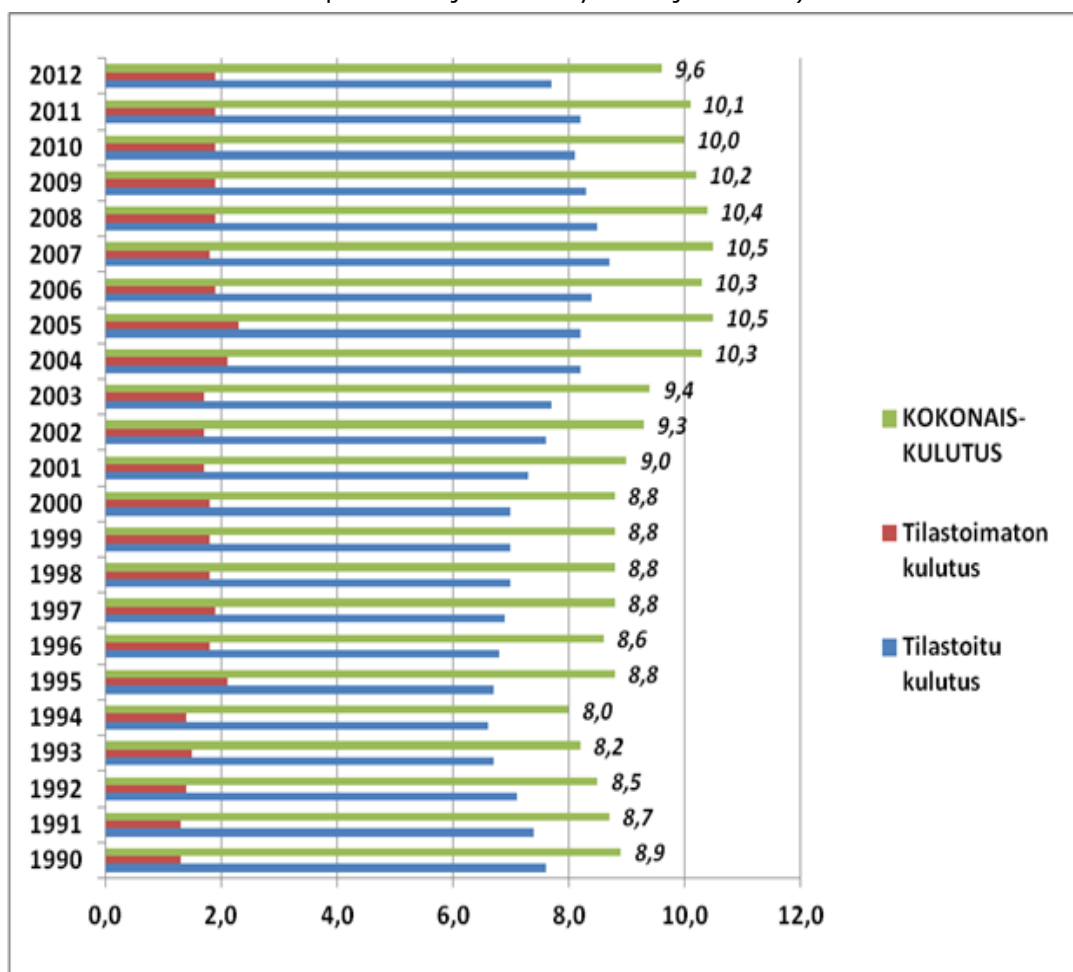
²² Alkoholijuomien kulutus 2011. SVT. Terveyden ja hyvinvoinnin laitos (THL). Terveys 13/2012. http://www.julkari.fi/bitstream/handle/10024/90783/Tr13_12.pdf?sequence=1. Haettu 4.1.2013.

²³ Vuoden 2012 alussa oluen veroa korotettiin 15 prosenttia ja muiden alkoholijuomien 10 prosenttia (Päihdetilastollinen vuosikirja 2012).

²⁴ Alkoholijuomien kulutus vuonna 2012. Sosiaali- ja terveysalan lupa- ja valvontavirasto (VALVIRA) ja Terveyden ja hyvinvoinnin laitos (THL). 8.3.2013.

http://www.valvira.fi/files/Alkoholijuomien%20kulutus_2012.pdf. Haettu 15.3.2013.

Kuva 2. Alkoholin kulutus asukasta kohden 100-prosenttisena alkoholina (litraa) vuosina 1990–2012.²⁵ (Suomi liittyi EU:n jäseneksi 1995. Vuonna 2004 matkustajatuonti-kiintiöt muista EU-maista poistuivat ja Viro liittyi EU:n jäseneksi.)²⁶



1960-luvun alussa alkoholin kokonaiskulutuksesta lähes 70 % oli väkeviä juomia. Vuonna 2009 väkevien juomien osuus oli enää 25 %.²⁷ Vuonna 2012 kokonaiskulutuksesta mallasjuomien (oluen) osuus oli 46 %, väkevien juomien 23 %, mietojen viinien 19 %, long drink -juomien 6 % ja siiderien osuus 5 %.²³

Laskettaessa alkoholin kulutus vain 15-vuotta täyttäneitä asukkaita kohden, keskimääräinen vuosittainen kokonaiskulutus on noin kaksi litraa suurempi kuin laskettaessa kulutus kaikkia asukkaista kohden.

Tilastollisen myynnin maakunnittaisessa tarkastelussa Lappi on alkoholinkulutuksen kärjessä: vuonna 2011 11,2 litraa 100-prosenttista alkoholia asukasta kohden. Pohjanmaa on sijoittunut toiseen ääripäähän: 5,9 litraa 100-prosenttista alkoholia per asukas.²⁸

²⁵ Aineiston lähde: Tilastokeskus/Terveys/Alkoholijuomien kulutus (THL). SVT. Tilastokeskuksen StatFin-palvelu, PX-Web-tietokannat. Haettu 5.2.2013. (Vuoden 2012 tiedot: Alkoholijuomien kulutus vuonna 2012, Valvira ja THL 8.3.2012.).

²⁶ Suomi juo.

²⁷ Päihdetilastollinen vuosikirja 2011. Alkoholi ja huumeet. Sosiaaliturva 2011. SVT. Terveiden ja hyvinvoinnin laitos (THL). <http://www.julkari.fi/bitstream/handle/10024/80169/0f25bf0a-ad0c-4294-9e44-5ac2cf5fe544.pdf?sequence=1>. Haettu 8.2.2013.

²⁸ Alkoholijuomien kulutus 2011.

4.2. Alkoholi terveyshaittana ja kuolinsyynä

Alkoholin runsas käyttö voi aiheuttaa ihmiselle tapaturmien lisäksi masennusta, pelkotiiloja, hermotauteja ja vatsan alueen sairauksia. Ihmisen toimintakykyä heikentäviä muutoksia voi ilmetä esimerkiksi lihasvoimassa ja älykkyydessä. Alkoholi kohottaa myös verenpainetta ja riskiä aivoverenvuotoon.

Alkoholin pitkäaikainen käyttö lisää riskiä sairastua esimerkiksi aivosurkastumaan, maksakirroosiin, hermorappeumaan, haimatulehdukseen sekä syöpään (suu, nielu, kurkunpää, ruokatorvi ja maha). Raju humalatila voi johtaa hengenvaaralliseen sydämen rytmihäiriöön.²⁹

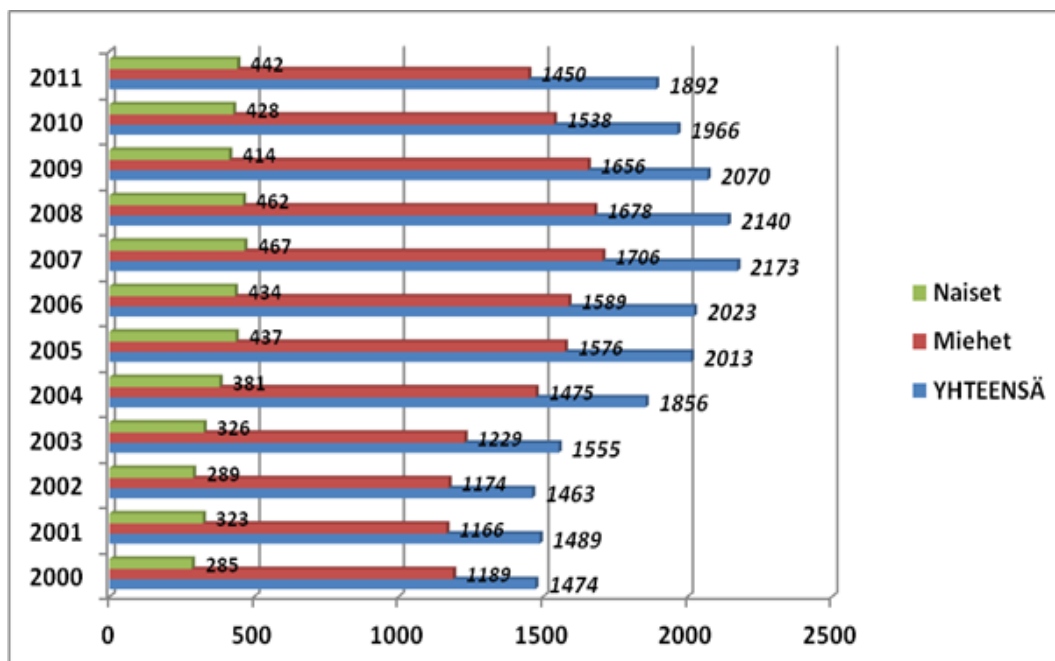
Alkoholi on työikäisten suomalaisten yleisin kuolinsyy. Kaikenikäisten suomalaisten kuolemansyissä verenkiertoelinten sairaudet ja kasvaimet ovat kaikkein yleisimmät syyt.

Vuonna 2011 menehtyi 50568 suomalaista, 25327 miestä ja 25241 naista. Miehistä 5,7 % (1447) ja naisista 1,8 % (442) kuoli alkoholiperäiseen tautiin tai tapaturmaiseen alkoholimyrkytykseen.³⁰

Vuonna 2012 menehtyneitä suomalaisia oli 51707. Heistä 25623 oli miehiä ja 26084 naisia. Menehtyneiden kuolinsyistä on saatavissa tilastotiedot vasta joulukuussa 2013.³¹

Alkoholiperäisen kuolleisuuden muutokset seuraavat säännönmukaisesti alkoholi-juomien kokonaiskulutuksen määrää.

Kuva 3. Alkoholiperäisiin kuolemansyihin kuolleet suomalaiset (lukumäärä) sukupuolen mukaan vuosina 2000–2011. (Peruskuolemansyynä alkoholiperäinen tauti tai alkoholimyrkytys.)³²



²⁹ Päihdelinkki, Alkoholin terveyshaitat. Kari Poikolainen, Alkoholitutkimussäätiö.

<http://www.paihdelinkki.fi/Tietoiskut/233-alkoholin-terveyshaitat>. Haettu 8.2.2013.

³⁰ Aineiston lähde: Tilastokeskus/Terveys/Kuolemansyytilasto. SVT. Tilastokeskuksen StatFin-tilastotietokanta, PX-Web-tietokannat. Haettu 5.2.2013.

³¹ Tilastokeskus/Väestö/Kuolleet. http://www.stat.fi/til/kuol/2012/kuol_2012_2013-04-12_tie_001.fi.html. Haettu 15.4.2013.

³² Aineiston lähde: Tilastokeskus/Terveys/Kuolemansyytilasto. SVT. Tilastokeskuksen StatFin-tilastotietokanta, PX-Web-tietokannat. Haettu 5.2.2013.

Alkoholi voi liittyä myös myötävaikuttavana tekijänä kuolemaan. Vuonna 2011 tapaturmaisesti kuolleista 19 % oli alkoholin vaikutuksen alaisena. Tällaisissa tapauksissa lääkäri on kirjoittanut kuolintodistukseen, että alkoholi on myötävaikuttanut kuolemaan.

Vuonna 2011 tapaturmaisesti kuolleista saunassa menehtyi 38 henkilöä, heistä 24 oli päihtyneenä. Hukkumistapaturmissa hieman yli puolet, tulipaloon tai kylmyyteen kuolleista hieman alle puolet menehtyneistä oli alkoholin vaikutuksen alaisena.

Liikenteen tapaturmissa menehtyneistä henkilöistä hieman yli viidennes oli päihtyneenä.³³

Vuonna 2011 sairaaloiden ja terveyskeskusten vuodeosastoilla kirjattiin 22384 hoitojaksoa, joissa alkoholisairaus oli päädiagnoosina ja lisäksi 33182 hoitojaksoa, joissa alkoholisairaus oli pää- tai sivudiagnoosina. Hoitojaksojen määrä väheni muutamalla sadalla edellisestä vuodesta. Vuodesta 2008 hoitojaksojen määrä on vähentynyt kuudenneksellä. Lisäksi alkoholisairauksien erikoissairaanhoidon polikliniisia käyntejä oli noin 32000 vuonna 2011.³⁴

4.3. Alkoholin haittojen kansantaloudelliset vaikutukset ³⁵

Alkoholin käyttö aiheuttaa vuosittain huomattavia kustannuksia kansantaloudelle. Vuonna 2010 alkoholin käyttö aiheutti noin 0,9–1,1 miljardin euron haittakustannukset julkiselle sektorille. Summa on noin 0,7 prosenttia Suomen bruttokansantuotteesta.

Haittakustannuksista merkittävä osa aiheutuu sosiaalihuollon, eläkkeiden ja sairauspäivärahojen sekä järjestyksen ja turvallisuuden ylläpidon kustannuksista. Ehkäisevän päihdetyön osuus kustannuksista on noin yksi prosentti.

Vuonna 2010 suurin osuus (25 %, 224–266 miljoonaa euroa) aiheutui sosiaalihuollon kustannuksista. Alkoholiehtoisen järjestyksen ja turvallisuuden ylläpidon kustannukset olivat lähes yhtä suuret, noin 233 miljoonaa euroa.

Eläkkeiden ja sairauspäivärahojen haittakustannukset olivat 182–271 miljoonaa euroa, ja oikeusjärjestelmän ja vankeinhoidon kustannukset 131–139 miljoonaa euroa. Erikoissairaanhoidon ja perusterveydenhuollon vuodeosastojen ja avohoidon haittakustannukset olivat 81–136 miljoonaa euroa vuonna 2010.

Vuodesta 2006 lähtien sosiaalihuollon haittakustannukset ovat kasvaneet yli 20 prosenttia. Muut haittakustannukset ovat vähentyneet. Erityisen paljon on vähentynyt ehkäisevään alkoholityöhön kohdistettu avustussumma: lähes 20 prosenttia vuodesta 2006 vuoteen 2010.

³³ Tilastokeskus/Terveys/Kuolemansyyt. SVT. Tilastokeskus 21.12.2012. Terveys 2012.

http://www.tilastokeskus.fi/til/ksyyt/2011/ksyyt_2011_2012-12-21_fi.pdf. Haettu 4.1.2013

³⁴ Päihdetilastollinen vuosikirja 2012.

³⁵ Päihdetilastollinen vuosikirja 2012.

5. ALKOHOLI JA AJO-OIKEUS

5.1. Ajo-oikeuden terveysvaatimukset

Euroopan yhteisön ajokorteista antaman direktiivin³⁶ mukaan tieliikenteen ajokorttia ei saa antaa eikä uudistaa hakijoille tai kuljettajille, jotka ovat alkoholiriippuvaisia tai jotka eivät kykene pidättäytymään ajamisesta alkoholin vaikutuksen alaisena. Velvoite arvioida ajo-oikeutta hakevan henkilön päihderiippuvuutta on ollut voimassa vuodesta 1996 lähtien.³⁷

Suomen tieliikennelain³⁸ 63 §:n mukaan ”ajoneuvoa ei saa kuljettaa se, jolta sairauden, vian, vamman tai väsymyksen vuoksi taikka muusta vastaavasta syystä puuttuvat siihen tarvittavat edellytykset”.

Ajokorttilain³⁹ 12 §:n mukaan ajokorttilupa myönnetään, jos ”hakijaa ei alkoholin tai muun huumausaineen jatkuvan väärinkäytön vuoksi ole katsottava kuljettajana liikenteelle vaaralliseksi”. Ajokorttilupaa varten ajokortin hakija tarvitsee lääkärintodistuksen.

Suomessa poliisi on ajokorttivanomainen. Sisäasiainministeriön poliisille antaman ohjeen⁴⁰ mukaan poliisiin tulee aina ajokorttilupahakemusta käsitellessään tarkastaa tietojärjestelmistään, onko poliisin tiedossa hakijan päihderiippuvuuteen vaikuttavia seikkoja. Tarkastus on tehtävä aina, siitäkin huolimatta, että hakija on liittännyt hakemukseensa lääkärin puoltavan lausunnon. Jos poliisilla on perusteltu syy epäillä hakijan olevan päihderiippuvainen, sen on ennen ajokorttiluvan myöntämistä vaadittava hakijaa täydentämään lupahakemustaan päihdealaan perehtyneen lääkärin lausunnolla.

Ajo-oikeuden jo omaavien kuljettajien osalta poliisi voi saada epäilyn ajoterveysvaatimusten täyttymättä jäämisestä. Esimerkiksi liikenteen valvonnassa voidaan todeta, että henkilö ei kykene kuljettamaan autoa turvallisesti. Kysymys ajoterveysvaatimusten täyttymisestä voi tulla esille myös siten, että henkilö otetaan toistuvasti poliisin säilöön alkoholin liiallisen nauttimisen vuoksi. Tällöin henkilö määrätään poliisin ajo-oikeuskäsittelyyn.

Ajokortti voidaan myöntää tai uudistaa aikaisemmin alkoholiriippuvaiseksi todetulle hakijalle tai kuljettajalle asiantuntijalääkärin lausunnon ja säännöllisten lääkärintarkastusten perusteella, jos henkilö osoittaa olleensa raittiina määräjän.

Syyskuussa 2004 tuli voimaan laki lääkärin ilmoitusvelvollisuudesta. Tieliikennelain (267/1981) 73 a §:n (113/2004) mukaan ”lääkärin on todetessaan ajokorttiluvan hakijan tai ajo-oikeuden haltijan terveydentilan muuten kuin tilapäisesti heikentyneen siten, ettei hän enää täytä 70 §:n 1 momentissa tarkoitettuja ajokorttiluvan myöntämisen edellytyksenä olevia terveysvaatimuksia, ilmoitettava siitä ajo-oikeusasiassa toimivaltaiselle poliisille”. Tammikuun 19. päivänä vuonna 2013 ko. säädös siirtyi uudistetun ajokorttilain 21 pykälään, sanamuotojen säilyessä ennallaan.

³⁶ Directive 2006/126/EC of the European Parliament and of the Council of 20 December 2006 on Driving Licences, Annex III, Minimum standards of physical and mental fitness for driving a power-driven vehicle, 14.1.: ”Driving licences shall not be issued to, or renewed for, applicants or drivers who are dependent on alcohol or unable to refrain from drinking and driving. After a proven period of abstinence and subject to authorised medical opinion and regular medical check-ups, driving licences may be issued to, or renewed for, applicant or drivers who have in the past been dependent on alcohol.” <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2006:403:0018:0060:EN:PDF>. Haettu 8.2.2013.

³⁷ Euroopan neuvoston direktiivi (91/439/ETY). [http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:31991L0439R\(03\):FI:HTML](http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:31991L0439R(03):FI:HTML). Haettu 27.3.2013.

³⁸ Tieliikennelaki (267/1981). <http://www.finlex.fi/fi/laki/ajantasa/1981/19810267>. Haettu 24.1.2013.

³⁹ Ajokorttilaki (386/2011). <http://www.finlex.fi/fi/laki/ajantasa/2011/20110386>. Haettu 10.1.2013.

⁴⁰ Päihderiippuvuus ja ajo-oikeus. Sisäasiainministeriön poliisiosasto. Ohje 14.11.2008.

Sosiaali- ja terveysministeriön ohjeen⁴¹ mukaan alkoholin osalta lääkärin ilmoitusvelvollisuuden piiriin kuuluu kummankin ryhmän (1 ja 2)⁴² kuljettaja, jos hän käyttää alkoholia siinä määrin haitallisesti, että

- alkoholin käytöstä on aiheutunut pysyväisluonteisia terveydentilan muutoksia, jotka vaikuttavat yleiseen toimintaan-, havainnointi-, arvostelu- ja reagointikykyyn siten, että henkilö ei enää täytä ajo-oikeuden edellytyksiä; tai
- poliisi edellyttää toistuvasti rattijuoppoudesta kiinni jääneen toimittavan ajokyvystään lääkärinlausunnon ja henkilön käyttäytymisessä todetaan voimakkaan alkoholi-riippuvuuden aiheuttamia pysyväisluonteisia muutoksia.

Lisäksi ryhmän 2 ajo-oikeutta ei tule puoltaa henkilölle, joka on saanut alkoholi-vieroitukseen liittyvän kouristuskohtauksen. Ilmoitusvelvollisuuden edellyttämällä tavalla pysyväisluontoiseksi sairaus katsotaan, jos ryhmän 2 ajo-oikeuden haltijalla on ollut vieroituskohtauksia kolme tai enemmän.

Lääkärin ilmoitusvelvollisuuden toimivuudessa on kohdattu haasteita. Niitä käsitellään luvussa 11.4.

5.2. Päihdeseuranta ja päihderiippuvuuden arviointi ^{43 44 45}

Ajo-oikeuden haltijoilta vaaditaan päihdealaan perehtyneen lääkärin lausunto päihderiippuvuustilanteesta silloin, kun henkilö syyllistyy kolmen vuoden aikana kaksi kertaa rattijuopumukseen.

Myös ajo-oikeuden haltija, joka syyllistyy huumausaineen käyttörikokseen tai huumausainerikokseen, joka sisältää huumausaineen käyttöä, määrätään toimittamaan lääkärin lausunto, vaikka hän ei samalla teolla syyllistysikään rattijuopumukseen.

Ajo-oikeuden haltija voidaan määrätä toimittamaan lääkärin lausunto myös silloin, kun henkilön ottaminen päihtyneenä poliisin säilöön antaa perustellusti aihetta epäillä hänen kuljettajana vaarantavan liikenneturvallisuutta, tai jos henkilö on viimeisen vuoden kuluessa otettu päihtyneenä säilöön puolen vuode sisällä vähintään kolme kertaa.

Jos poliisi vaatii ajokorttiluvan hakijaa esittämään päihdealaan perehtyneen lääkärin lausunnon, määrääjän todistuksen toimittamiselle on oltava kohtuullinen (hallintolaki 434/2003, 33 §). Määrääjän pituuteen vaikuttavat esimerkiksi paikkakunta-kohtaiset jonotusajat päihdehuollon palveluihin. Päihdeseurannan toteuttaminen edellyttää myös lääkärille riittävää aikaa henkilön seurantaan ja arviointiin.

Sosiaali- ja terveysministeriön ajoterveydestä antaman asetuksen 19 §:n mukaan "ajoterveysvaatimukset eivät täyty, jos alkoholin käytöstä on aiheutunut pysyväisluonteisia ajokykyä haittaavia tai ajoturvallisuutta vaarantavia terveydentilan muu-

⁴¹ Lääkärin ilmoitusvelvollisuutta ajoterveysasioissa koskevat soveltamisohjeet. Sosiaali- ja terveysministeriö (STM) 8.12.2006.

http://www.stm.fi/c/document_library/get_file?folderId=40880&name=DLFE-7921.pdf. Haettu 28.3.2013.

⁴² Ryhmä 1 sisältää A-, A1-, A2-, AM-, B-, B1- ja BE-luokkien ajo-oikeudet. Ryhmä 2 sisältää C-, CE-, C1-, C1E-, D-, DE-, D1- ja D1E-luokkien ajo-oikeudet.

⁴³ Ohjeet lääkäreille päihderiippuvuuden arvioinnista ja ajokelpoisuudesta. Sosiaali- ja terveysministeriö, STM/4354/2008, 9.3.2009.

http://www.stm.fi/c/document_library/get_file?folderId=40880&name=DLFE-8302.pdf. Haettu 8.2.2013.

⁴⁴ Sosiaali- ja terveysministeriön asetus ajoterveydestä, 25.11.2011

http://www.stm.fi/c/document_library/get_file?folderId=40880&name=DLFE-16936.pdf. Haettu 8.2.2013.

⁴⁵ Sosiaali- ja terveysministeriön perustelumuistio asetukseen ajoterveydestä, 21.1.2011

http://www.stm.fi/c/document_library/get_file?folderId=40880&name=DLFE-16938.pdf. Haettu 8.2.2013.

toksia, jotka vaikuttavat henkilön yleiseen toiminta-, havainnointi-, arvostelu- tai reagointikykyyn taikka käyttäytymiseen”.

Ajoterveysvaatimusten voidaan kuitenkin katsoa täyttyvän päihdealaan perehtyneen lääkärin lausunnon ja säännöllisten lääkärintarkastusten perusteella, jos henkilö, joka on aikaisemmin todettu alkoholiriippuvaiseksi, osoittaa olleensa raittiina riittävän pitkän ajan. Lisäksi henkilön ajoterveysvaatimusten täyttymistä tulee arvioida säännöllisin lääkärintarkastuksin vähintään kerran vuodessa, kunnes henkilöä ei enää ole pidettävä alkoholiriippuvaisena.

Alkoholiriippuvuutta arvioitaessa lääkärinlausunto alkoholiriippuvuudesta laaditaan yhden tai useamman käyntikerran puitteissa. Arviointijakso ei pääsääntöisesti saisi kestää yli kolmea kuukautta. Arvioon kuuluu Audit-lomakkeen⁴⁶ täyttäminen, kliininen tutkimus, tarvittaessa laboratoriotutkimukset, ja huume- ja lääkekäyttöä selvittämässä virtsan huume- ja lääkeseulat sekä tarvittaessa tilattavat potilasasiakirjat muista terveydenhuollon toimintayksiköistä.

Lääkäri arvioi tapauskohtaisesti, kuinka pitkän ajan henkilön tulee olla raittiina ennen kuin ajoterveysvaatimusten täyttymistä puoltava lausunto voidaan kirjoittaa määrääjäksi. Lääkäri arvioi uusintatarkastuksen ajankohdan tapauskohtaisesti, mutta tarkastusväli ei saa kuitenkaan olla vuotta pidempi. Säännöllisiä lääkärintarkastuksia tulee jatkaa kunnes lääkäri voi todeta, ettei henkilöä enää ole pidettävä alkoholiriippuvaisena.

Päihdealaan perehtyneitä lääkäreitä ovat esimerkiksi psykiatrian, yleislääketieteen tai työterveyshuollon erikoislääkäri, päihdelääketieteen erityispätevyyden omaava lääkäri, A-klinikassa toimiva lääkäri tai ajo-oikeuden haltijaa aikaisemmin hoitaneessa terveyskeskuksessa tai työterveyshuollossa toimiva lääkäri, joka tuntee potilaan pidempiaikaisen potilassuhteen perusteella.

Pääsääntönä on, että lääkärinlausunto laadittaisiin ensisijaisesti perus- tai työterveyshuollossa, A-klinikassa tai pitkäaikaisen potilassuhteen perusteella yksityisessä terveydenhuollossa. Pääsääntöisesti työterveyslääkärin tulee laatia lausunto ammattiajoluvan haltijalle silloin, kun kyseinen henkilö kuuluu työterveyshuollon piiriin.

Ryhmän 2 kuljettajien terveysvaatimukset ovat tiukemmat kuin ryhmän 1. Ryhmän 2 osalta kokonaisarvioinnissa tulee ottaa huomioon ryhmää 1 koskevien vaatimusten lisäksi ne lisääntyneet riskit, jotka liittyvät ryhmän 2 soveltamisalaan kuuluvien ajoneuvojen kuljettamiseen.

Trafilalla ei ole käytettävissä tilastotietoa siitä, kuinka monta kertaa vuodessa poliisi ohjaa ajo-oikeuden hakijan, haltijan tai uusijan päihdeseurantaan ja päihderiippuvuuden arviointiin. Esimerkiksi vuonna 2012 poliisin määräsi ajo-oikeuden haltijan 4050 kertaa toimittamaan lääkärintodistuksen ja 1903 kertaa erikoislääkärin todistuksen, mutta alkoholin ja muiden päihteiden osuus syynä todistusten toimittamismääräksi ei ole Trafin tiedossa.⁴⁷

Päihdeseurannan ja päihderiippuvuuden arvioinnin toteuttamiseen käytännössä liittyy haasteita ja ongelmia. Niitä tarkastellaan luvussa 11.3.

5.3. Terveysperusteinen alkolukko

Edellä esitetyistä alkoholin käyttöön liittyvistä ajoterveysvaatimuksista poiketen lääkäri voi katsoa vaatimusten täyttyvän edellyttäen, että henkilön kuljettamassa ajoneuvossa on päihtyneenä ajamisen estävä alkolukko⁴⁸. Tätä kutsutaan ns. ter-

⁴⁶ Maailman terveysjärjestö WHO:n 1980-luvulla kehittämä kysely alkoholinkäytön riskeistä. http://www.paihdelinkki.fi/testaa/audit_lisatieto.htm. Haettu 14.3.2013.

⁴⁷ Ajokorttitilasto nro 6, Ajo-oikeuspäätökset 1.1.–31.12.2012. Trafi ja Tilastokeskus.

⁴⁸ Alkolukko on laite, joka tieliikennekäytössä mittaa ajoneuvon kuljettajan uloshengitysilman alkoholipitoisuuden ja tarvittaessa, pitoisuuden ylittäessä sallitun rajan, estää ajoneuvon käynnistämisen.

veysperusteiseksi alkolukoksi, vaikkakaan kyseistä termiä ei ole määritelty säädöksissä.

Terveysperusteisesta alkolukosta säädetään 19.1.2013 lähtien ajokorttilain 12 ja 16 §:ssä. Alkolukon käyttövelvoite merkitään ajokorttiin kansallisella erityisehdolla 113.⁴⁹

Lääkäreille ei vielä ole annettu tarkempia ohjeita siitä, minkälaisissa tapauksissa edellä mainittu käytäntö olisi mahdollinen. Asiantuntijalääkäreiden mukaan alkolukoajokortti voisi olla mahdollinen henkilöille, joilla on alkoholin haitallista käyttöä (F10.1). Alkoholiriippuvaisille henkilöille (F10.2) ajaminen alkolukon turvin voisi olla mahdollista perusteellisen yksilöllisen tapausharkinnan nojalla. Alkoholin aiheuttamasta pysyvästä aivovauriosta ja/tai alkoholivieroituskouristuksista kärsiviltä henkilöiltä (G31) ajaminen kiellettäisiin pysyvästi, joten alkolukon käyttö ei soveltuisi ko. potilasryhmään.^{50 51}

⁴⁹ Ajokorttilaki, 12 ja 16 §.

⁵⁰ Tautiluokitus ICD-10. Luokitukset, termistöt ja tilasto-ohjeet. Terveystieteiden tutkimuskeskus, 5/2011. Lääkkeiden ja päihteiden aiheuttamien elimellisten aivo-oireyhtymien ja käyttäytymisen häiriöiden luokittelu, luokat F10–F19, Muut hermoston rappeutumissairaudet G30–G32.
<http://www.thl.fi/thl-client/pdfs/15c30d65-2b96-41d7-aca8-1a05aa8a0a19>. Haettu 14.3.2013.

⁵¹ Arviointiperusteet ns. terveysperusteista alkolukkoa suositeltaessa. Julkaisematon muistioluonnos 25.2.2013. Espoon A-Klinikkatoimen ylilääkäri Kaarlo Simojoki, neurologi Mikael Ojala ja Trafin liikennelääketiedeyksikön ylitarkastaja Markku Vanhanen.

6. MITÄ RATTIJUOPUMUKSELLA TARKOITETAAN?

Vertailun vuoksi tässä luvussa tarkastellaan alkoholijuopumuksen määritelmää tieliikenteen lisäksi myös muissa liikennemuodoissa: vesi-, ilma- ja junaliikenteessä.

6.1. Rattijuopumus tieliikenteessä

Tieliikenteen alkoholirattijuopumusten perusta on rikoslain⁵² 23 luvussa, jossa määritellään liikennenerikokset. Ko. luku tuli voimaan huhtikuussa 1977.

Säädökset uusittiin 1.9.1994, jolloin törkeän rattijuopumuksen raja laskettiin 1,5 promillesta 1,2 promilleen sekä rattijuopumuksen määrittelyyn otettiin verinäytteen rinnalle käyttöön raja-arvot hengitysilman alkoholipitoisuudelle.

Lain mukaan moottoriajoneuvon kuljettaja syyllistyy rattijuopumukseen, jos hänen veressään on alkoholia vähintään 0,5 promillea tai litrassa uloshengitysilmaa vähintään 0,22 mg (3 §). Törkeän rattijuopumuksen raja on 1,2 promillea verestä mitattuna tai 0,53 mg litrasta uloshengitysilmaa (4 §).

Kuljettaja voi syyllistyä rattijuopumukseen tai törkeään rattijuopumukseen myös ollessaan huumausaineiden vaikutuksen alaisena. Huumausaineiden ns. nollaraja otettiin käyttöön 1.2.2003.

Rikoslaki, 23 luku, 3 § Rattijuopumus (20.12.2002/1198)

Joka kuljettaa moottorikäyttöistä ajoneuvoa tai raitiovaunua nautittuaan alkoholia niin, että hänen verensä alkoholipitoisuus ajon aikana tai sen jälkeen on vähintään 0,5 promillea tai että hänellä tällöin on vähintään 0,22 milligrammaa alkoholia litrassa uloshengitysilmaa, on tuomittava rattijuopumuksesta sakkoon tai vankeuteen enintään kuudeksi kuukaudeksi.

Rattijuopumuksesta tuomitaan myös se, joka kuljettaa moottorikäyttöistä ajoneuvoa tai raitiovaunua käytettyään huumausainetta niin, että hänen veressään on ajon aikana tai sen jälkeen käytetyn huumausaineen vaikuttavaa ainetta tai sen aineenvaihduntatuotetta. Tämän momentin säännöstä ei kuitenkaan sovelleta, jos mainittu aine tai aineenvaihduntatuote on peräisin lääkevalmisteesta, jota kuljettajalla on ollut oikeus käyttää.

Rattijuopumuksesta tuomitaan niin ikään se, joka kuljettaa moottorikäyttöistä ajoneuvoa tai raitiovaunua käytettyään muuta huumaavaa ainetta kuin alkoholia taikka tällaista ainetta ja alkoholia niin, että hänen kykynsä tehtävän vaatimiin suorituksiin on huonontunut.

Rikoslaki, 23 luku, 4 § Törkeä rattijuopumus (20.12.2002/1198)

Jos rattijuopumuksessa

1) rikoksenteikijän veren alkoholipitoisuus on vähintään 1,2 promillea tai hänellä on vähintään 0,53 milligrammaa alkoholia litrassa uloshengitysilmaa, tai

2) rikoksenteikijän kyky tehtävän vaatimiin suorituksiin on tuntuvasti huonontunut taikka

3) rikoksenteikijä on käyttänyt muuta huumaavaa ainetta kuin alkoholia tai tällaista ainetta ja alkoholia niin, että hänen kykynsä tehtävän vaatimiin suorituksiin on tuntuvasti huonontunut,

ja olosuhteet ovat sellaiset, että rikos on omiaan aiheuttamaan vaaraa toisen turvallisuudelle, rikoksenteikijä on tuomittava törkeästä rattijuopumuksesta vähintään 60 päiväsakkoon tai vankeuteen enintään kahdeksi vuodeksi.

⁵² Rikoslaki (30/1889). <http://www.finlex.fi/fi/laki/ajantasa/1889/18890039001>. Haettu 3.1.2013.

6.2. Vesiliikennejuopumus

Ammattiliikenteessä rangaistavan vesiliikennejuopumuksen raja on 0,5 ja huvi-veneilyssä 1,0 promillea. Määritelmät ovat rikoslain 23. luvun viidennessä pykälässä.

Rikoslaki, 23 luku, 5 § Vesiliikennejuopumus (15.6.2012/296)

Joka ohjailee alusta tai toimii aluksessa sen kulun turvallisuuteen olennaisesti vaikuttavassa tehtävässä

1) nautittuaan alkoholia niin, että hänen verensä alkoholipitoisuus tehtävän aikana tai sen jälkeen on vähintään 1,0 promillea tai että hänellä tällöin on vähintään 0,44 milligrammaa alkoholia litrassa uloshengitysilmaa tai että hänen kykynsä tehtävän vaatimiin suorituksiin on huonontunut tai

2) käytettyään muuta huumaavaa ainetta kuin alkoholia tai tällaista ainetta ja alkoholia niin, että hänen kykynsä tehtävän vaatimiin suorituksiin on huonontunut

ja olosuhteet ovat sellaiset, että teko on omiaan aiheuttamaan vaaraa toisen turvallisuudelle, on tuomittava vesiliikennejuopumuksesta sakkoon tai vankeuteen enintään kahdeksi vuodeksi.

Vesiliikennejuopumuksesta tuomitaan myös se, joka ohjailee ammattimaisessa vesiliikenteessä alusta tai määräyksestä toimii tällaisessa aluksessa sen kulun turvallisuuden tai ympäristön pilaantumisen ehkäisemiseen olennaisesti vaikuttavassa työtehtävässä nautittuaan alkoholia niin, että hänen verensä alkoholipitoisuus tehtävän aikana tai sen jälkeen on vähintään 0,5 promillea tai että hänellä tällöin on vähintään 0,22 milligrammaa alkoholia litrassa uloshengitysilmaa.

Vesiliikennejuopumuksesta ei kuitenkaan tuomita silloin, kun ohjailtavana on ollut soutuvene taikka siihen kooltaan, nopeudeltaan tai muuten rinnastettava vesikulkuneuvo tai kun 1 momentissa tarkoitettu tehtävä on ollut tällaisessa aluksessa.

6.3. Ilmaliikennejuopumus

Ilmailulain⁵³ 181 §:ssä säädetään huumaavan aineen käyttämisestä ilmailussa.

Ilmailulain 180 §:ssä todetaan, että rangaistus ilmaliikennejuopumuksesta säädetään rikoslain 23. luvun 6 §:ssä.

Ilmailulaki, 181 § Huumaavan aineen käyttäminen ilmailussa

Jos ilma-aluksessa tehtävää suorittava tai maaorganisaatiossa lentoturvallisuuteen vaikuttavassa tehtävässä oleva suorittaa tehtävänsä, vaikka hänen verensä alkoholipitoisuus on alkoholin nauttimisesta kohonnut tai on käyttänyt alkoholia tai muuta huumaavaa ainetta niin, että sitä on hänen elimistössään havaittava määrä, taikka jos tässä tarkoitettu henkilö rikkoo sotilasilmailuviranomaisen 175 §:n 4 momentin nojalla antamia alkoholin tai muun huumaavan aineen käyttöön liittyviä vaatimuksia, hänet on tuomittava, jollei teosta ole muualla laissa säädetty ankarampaa rangaistusta, huumaavan aineen käyttämisestä ilmailussa sakkoon.

Liikenteen turvallisuusvirastoa edeltäneen Ilmailuhallinnon 18.1.2007 antaman ilmailutiedotuksen PEL T4-3⁵⁴ mukaan ”yhteiseurooppalaisten JAR-OPS -vaatimusten mukaan ohjaaja ei saa lentää vähintään 8 tuntiin pienenkään alkoholimäärän nauttimisen jälkeen, ja suuremman määrän jälkeen on odotettava vastaavasti kauemmin”. Tiedotus ohjeistaa lisäksi muistamaan, että alkoholilla voi olla myös myöhemmin ilmeneviä vaikutuksia verensokeriin ja sisäkorvan tasapainoelimen toimintaan.

⁵³ Ilmailulaki (1194/2009). <http://www.finlex.fi/fi/laki/ajantasa/2009/20091194>. Haettu 24.1.2013.

⁵⁴ Ilmailutiedotus PEL T4-3.

http://www.trafi.fi/filebank/a/1320403409/cd88f465b79871a9b880302219853aef/1097-pet4_03.pdf. Haettu 24.1.2013.

taan. Ohjaajille suositellaan alkoholista pidättäytymistä vähintään 24 tuntia ennen lentämistä.

Rikoslaki, 23 luku, 6 § Ilmaliikennejuopumus (20.12.2002/1198)

Joka ohjaa ilma-alusta tai toimii sen miehistön jäsenenä tai muussa lentoturvallisuustehtävässä nautittuaan alkoholia niin, että hänen verensä alkoholipitoisuus tehtävän aikana tai sen jälkeen on vähintään 0,5 promillea tai että hänellä tällöin on vähintään 0,22 milligrammaa alkoholia litrassa uloshengitysilmaa tai että hänen kykynsä tehtävän vaatimiin suorituksiin on huonontunut, on tuomittava ilmaliikennejuopumuksesta sakkoon tai vankeuteen enintään kahdeksi vuodeksi.

Ilmaliikennejuopumuksesta tuomitaan myös se, joka ohjaa ilma-alusta tai toimii sen miehistön jäsenenä tai muussa lentoturvallisuustehtävässä käytettyään huumausainetta niin, että hänen veressään on tehtävän aikana tai sen jälkeen käytetyn huumausaineen vaikuttavaa ainetta tai sen aineenvaihduntatuotetta. Tämän momentin säännöstä ei kuitenkaan sovelleta, jos mainittu aine tai aineenvaihduntatuote on peräisin lääkevalmisteesta, jota tehtävää suorittavalla on ollut oikeus käyttää.

Ilmaliikennejuopumuksesta tuomitaan niin ikään se, joka toimii 1 ja 2 momentissa mainitussa tehtävässä käytettyään muuta huumaavaa ainetta kuin alkoholia tai tällaista ainetta ja alkoholia niin, että hänen kykynsä tehtävän vaatimiin suorituksiin on huonontunut.

6.4. Junaliikennejuopumus

Myös rautatieliikenteen osalta määrittely, tässä tapauksessa junaliikennejuopumus, löytyy rikoslaista, sen 23. luvun seitsemännestä pykälästä.

Laissa rautatiejärjestelmän turvallisuustehtävistä (1664/2009)⁵⁵, sen 22 §:ssä, määritellään tehtävän hoitamisen vaativan toimintakyvyn säilyminen huumaavien aineiden osalta.

Rikoslaki, 23 luku, 7 § Junaliikennejuopumus (20.12.2002/1198)

Joka kuljettaa junaa tai toimii muussa junaturvallisuuuteen olennaisesti vaikuttavassa tehtävässä nautittuaan alkoholia niin, että hänen verensä alkoholipitoisuus tehtävän aikana tai sen jälkeen on vähintään 0,5 promillea tai että hänellä tällöin on vähintään 0,22 milligrammaa alkoholia litrassa uloshengitysilmaa tai että hänen kykynsä tehtävän vaatimiin suorituksiin on huonontunut, on tuomittava junaliikennejuopumuksesta sakkoon tai vankeuteen enintään kahdeksi vuodeksi.

Junaliikennejuopumuksesta tuomitaan myös se, joka kuljettaa junaa tai toimii muussa junaturvallisuuuteen olennaisesti vaikuttavassa tehtävässä käytettyään huumausainetta niin, että hänen veressään on tehtävän aikana tai sen jälkeen käytetyn huumausaineen vaikuttavaa ainetta tai sen aineenvaihduntatuotetta. Tämän momentin säännöstä ei kuitenkaan sovelleta, jos mainittu aine tai aineenvaihduntatuote on peräisin lääkevalmisteesta, jota tehtävää suorittavalla on ollut oikeus käyttää.

Junaliikennejuopumuksesta tuomitaan niin ikään se, joka toimii 1 ja 2 momentissa mainitussa tehtävässä käytettyään muuta huumaavaa ainetta kuin alkoholia tai tällaista ainetta ja alkoholia niin, että hänen kykynsä tehtävän vaatimiin suorituksiin on huonontunut.

Laki rautatiejärjestelmän turvallisuustehtävistä, 19 § Yleiset terveydentilaa koskevat vaatimukset, 1 momentti

⁵⁵ Laki rautatiejärjestelmän turvallisuustehtävistä (1664/2009).
<http://www.finlex.fi/fi/laki/ajantasa/2009/20091664>. Haettu 3.4.2013.

Liikenneturvallisuustehtävissä ja turvalaitteiden asennus- ja huoltotehtävissä sekä turvamiehenä saa toimia vain henkilö, jolla on riittävät fyysiset ja henkiset toimintaedellytykset kyseiseen tehtävään. Tämä on osoitettava voimassa olevalla 20 §:n 3 momentissa tarkoitettulla myönteisellä sopivuuslausunnolla.

Laki rautatiejärjestelmän turvallisuustehtävistä, 22 § Huumaavat aineet ja toimintakyvyn heikkeneminen

Edellä 19 §:n 1 momentissa tarkoitettua tehtävää ei saa hoitaa myöskään se, jonka veren alkoholipitoisuus on alkoholin nauttimisesta kohonnut tai joka on käyttänyt muuta huumaavaa ainetta niin, että sitä on hänen elimistössään havaittava määrä.

Edellä 1 momentissa mainittua tehtävää ei saa hoitaa myöskään henkilö, joka sairauden tai väsymyksen johdosta taikka muusta vastaavasta syystä ei voi hoitaa tehtävää liikenneturvallisuutta vaarantamatta.

6.5. Muut juopumukseen liittyvät rikokset liikenteessä

Rikoslain 23. luvun mukaan myös moottorittomalla ajoneuvolla voi syyllistyä liikennejuopumukseen (9 §). Lisäksi rikokseksi on määritelty kulkuneuvon luovuttaminen juopuneelle (8 §). Pykälään on sisällytetty moottorikäyttöinen ajoneuvo, raitiovaunu, juna, alus ja ilma-alus.

Rikoslaki, 23 luku, 8 § Kulkuneuvon luovuttaminen juopuneelle (30.4.1999/545)

Joka luovuttaa moottorikäyttöisen ajoneuvon, raitiovaunun, junan, 5 §:ssä tarkoitettun aluksen tai ilma-aluksen kuljetettavaksi, ohjailtavaksi tai ohjattavaksi henkilölle, joka ilmeisesti on siinä tilassa, että syyllistyy 3–7 §:ssä mainittuun rikokseen, taikka luovuttaa tällaiselle henkilölle 5–7 §:ssä tarkoitettua tehtävän, on tuomittava kulkuneuvon luovuttamisesta juopuneelle sakkoon tai vankeuteen enintään yhdeksi vuodeksi.

Rikoslaki, 23 luku, 9 § Liikennejuopumus moottorittomalla ajoneuvolla (30.4.1999/545)

Joka tienkäyttäjänä kuljettaa moottoritonta ajoneuvoa alkoholin tai muun huumaavan aineen vaikutuksen alaisena ja siten aiheuttaa vaaraa toisen turvallisuudelle, on tuomittava liikennejuopumuksesta moottorittomalla ajoneuvolla sakkoon tai vankeuteen enintään kolmeksi kuukaudeksi.

7. RATTIJUOPUMUKSEN VALVONTA JA SIIHEN KÄYTETTY TYÖAIKA

7.1. Rattijuopumusvalvonnan historia ⁵⁶

1960-luvulla poliisi käytti rattijuopumusvalvonnassa välineenä ampulleja ja pusseja. Niin sanotut puhalluspussit oli valmistettu Puolassa. Ajoneuvon kuljettaja antoi puhallusnäytteen pussiin. Ampulliputkessa oli väritöntä kidettä. Ampulliputki laitettiin pussiin, ja putken lasi murskattiin pienellä sahanterällä. Putkessa olleet kiteet värjäytyivät keltaisen kautta vihreiksi, jos kuljettajan antama puhallusnäyte sisälsi alkoholia. Käytössä oli myös suuntaa-antava viiva-asteikko alkoholipitoisuuksista.

Lisäksi kaikille kuljettajille tehtiin klinisiä toimintakokeita. Heidän piti muun muassa poimia tulitikkua maasta, kävellä maahan piirrettyä viivaa pitkin ja luetella numeroita ”takaperin”. Kuljettajille tehtiin myös silmänliikekokeita liikuttamalla sormea puolelta toiselle silmien edessä. Kuljettajan katseen piti seurata kokeen suorittajan sormenliikettä. Jos henkilön katse alkoi nykiä, se oli yleensä merkki alkoholin vaikutuksen alaisena olemisesta. Lääkärin täyttämässä arviointilomakkeessa oli yhteensä 15 eri kohtaa.

Laissa ei ennen huhtikuuta 1977 ollut promillerajaa rattijuopumukseen (ks. luku 6.1.). Selkeän promillerajan puuttuessa sekä puhalluspussikokeen että klinisten kokeiden piti osoittaa, että kuljettaja oli toiminut alkoholin vaikutuksen alaisena. Toisaalta puhalluspussikokeen tarkkuus ei olisi riittänyt tarkan alkoholipitoisuuden määrittelyyn.

Poliisilla ei ollut suoraa toimivaltaa ajo-oikeuden ja sen poisottamisen suhteen. Kaikki epäillyt rattijuopumustapaukset menivät käräjäoikeuden käsittelyyn. Käytännössä kaikkia tapauksia ei kuitenkaan välttämättä lähetetty käräjäoikeuden käsittelyyn, sillä näytön siitä, että kuljettaja oli toiminut alkoholin vaikutuksen alaisena, piti olla vahva.

Vuonna 1972 tai 1973 Tampereen poliisi sai koekäyttöön ensimmäisen seulontamittarin (ns. alkometrin) rattijuopumusvalvontaan. Sen lahjoitti poliisille suomalainen aikakauslehti.

Varsinaisesti ensimmäiset seulontamittarit poliisi sai käyttöönsä 1970-luvun lopussa. Alussa mittareita oli käytössä vain muutamia. Partioiden välillä niitä vaihdettiin lennosta, toisen lopettaessa vuoroaan ja toisen aloittaessa.

7.2. Rattijuopumuksen valvonta nykyisin ^{57 58 59 60 61}

Poliisin liikenneturvallisuusstrategian mukaan liikenneturvallisuustoiminta keskittyy nopeusvalvontaan, päihteiden käytön valvontaan, turvalaitteiden käytön valvontaan, raskaan liikenteen valvontaan sekä riskikuljettajiin.

Poliisi puhalluttaa vuosittain lähes kaksi miljoonaa kuljettajaa tieliikenteessä. Suomen lainsäädäntö mahdollistaa kuljettajien testauksen missä tahansa tilanteessa. Kuljettajia ei puhalluteta pelkästään niin sanotuissa rattijuopumusvalvontaiskuissa, vaan poliisin käytäntönä on, että aina kun kuljettaja pysäytetään liikenteessä syystä tai toisesta, hänet rutiininomaisesti myös puhallutetaan.

⁵⁶ Ylikomisario Pentti Nevala, Liikkuva poliisi (eläkkeellä). Haastattelu 28.3.2013.

⁵⁷ Päihteiden käytön valvonta.

<http://www.poliisi.fi/poliisi/home.nsf/pages/A3F4F45BF9B26AB5C2256BC7002DF2D5?opendocument>. Haettu 14.3.2013.

⁵⁸ Poliisitarkastaja Timo Ajaste, Poliisihallitus. Haastattelu 28.2.2013.

⁵⁹ Ylikomisario Pasi Kemppainen, Liikkuva poliisi. Haastattelu 15.4.2013.

⁶⁰ Liikenneraittuskampanja (LVM, STM, Trafi, Liikkuva poliisi, Liikenneturva, Suomen sosiaali ja terveys ry). <http://www.liikenneraittius.fi/tietopaketti.html>. Haettu 14.3.2013.

⁶¹ Poliisin liikenneturvallisuusstrategia 2007–2010. Poliisin ylijohdon julkaisut 15/2006. [http://www.poliisi.fi/intermin/biblio.nsf/8A56DBAC00629177C2257252002811D9/\\$file/15-2006.pdf](http://www.poliisi.fi/intermin/biblio.nsf/8A56DBAC00629177C2257252002811D9/$file/15-2006.pdf). Haettu 15.4.2013.

Poliisin lisäksi myös tullilla ja rajavartiolaitoksella on oikeus puhalluttaa tieliikenteen kuljettajia.

Rattijuopumuskuljettajilla tavallisimmat kiinnijäämisen syyt ovat poliisin ratsia tai normaali liikenteen valvonta, läheisen tai sivullisen ilmianto poliisille, liikennevahinko tai -onnettomuus, muu liikennerikkomus tai muusta liikennevirrasta poikkeava ajotapa.

Poliisin rattijuopumusvalvonnan tavoitteena on saada kiinni mahdollisimman moni alkoholista tai muista huumausaineista päihtynyt kuljettaja, ja siten vähentää päihteiden vaikutuksen alaisena ajamista liikenteessä.

Poliisihallitus ohjeistaa sekä liikkuvaa poliisia että paikallispoliiseja rattijuopumusvalvontaan liittyvissä asioissa. Myös Euroopan liikennepoliisijärjestö TISPOLin (ks. luku 15.3.) ohjeistuksella järjestetään koko Euroopan laajuisia rattijuopumusvalvontaviikkoja. Niistä tiedotetaan kansalaisille etukäteen. Valvontaa painotetaan riskien mukaisesti viikonpäivien, kellonaikojen ja paikkojen osalta.

Poliisi käyttää alkoholin käytön valvonnassa alkometrejä seulontalaitteena. Jos seulontalaite osoittaa, että kuljettajaa on syytä epäillä rattijuopumuksesta, hänet vietään poliisilaitokselle tarkkuusalkometrillä tehtävään jatkotutkimukseen. Poliisilaitoksella henkilö puhalttaa tarkkuusalkometriin. Jos litrassa uloshengitysilmaa todetaan olevan vähintään 0,22 mg alkoholia, poliisi kirjoittaa tapauksesta rikosilmoituksen. Rikosilmoituksen perusteella suoritetaan esitutkinta. Henkilöä kuulustellaan ja tapauksesta laadittu esitutkintapöytäkirja toimitetaan syyttäjälle.

Poliisin tiloissa olevat tarkkuusalkometrit ovat yhteydessä poliisin tietojärjestelmään ja myös Terveystieteiden ja hyvinvoinnin laitokselle (THL), joka vastaa mittauksien laadunseurannasta. Ennen Terveystieteiden ja hyvinvoinnin laitosta laadunseurannasta vastasi sitä edeltänyt Kansanterveyslaitos (KTL) 31.12.2008 asti.

Sisäasiainministeriö on antanut ohjeen poliisin käyttämien alkometrien kalibroinnista ja huollosta.

Kiinteitä tarkkuusalkometrejä on käytössä myös rajavartiolaitoksella.

Suomeen on hankittu viisikymmentä siirrettävää tarkkuusalkometriä. Niistä ei yhtään kuitenkaan vielä ole käytössä poliisiautoissa, sillä niiden käyttöönottoprosessi on kesken. Tavoitteena on ottaa kaikki siirrettävät tarkkuusalkometrit käyttöön keuhalla 2013, viimeistään vuoden 2013 loppuun mennessä. Poliisiautoissa käytössä olevat tarkkuusalkometrit tehostavat rattijuopumusvalvontaa, sillä rattijuopumuksesta epäiltäviä henkilöitä ei enää tarvitse kuljettaa poliisilaitokselle tarkkuusalkometrillä testattavaksi.

Rattijuopumukseen syylliseksi epäiltyä henkilöltä voidaan ottaa myös verikoe terveyskeskuksessa. Verikoe otetaan, jos kuljettaja on niin vahvassa humalatilassa tai fyysisesti vammautunut, että hän ei pysty puhaltamaan seulontamittariin tai tarkkuusalkometriin. Mikäli kuljettajassa on viitteitä huumausaineiden käytöstä, otetaan aina virtsa- ja verinäyte.

Suomessa on myös noin kaksikymmentä poliisia, jotka voivat ottaa kuljettajalta tarvittavan verinäytteen tien päällä. Kyseessä olevilla poliiseilla on poliisikoulutuksen lisäksi myös asianmukainen terveydenhuollon koulutus (esimerkiksi sairaanhoitaja tai laboratorionhoitaja).⁶²

Jos puhallusnäyte seulontamittariin ei osoita lainkaan alkoholipitoisuutta hengitysilmassa, mutta kuljettaja on tunnistettavissa päihteiden käyttäjäksi, hänet vietään lääkärin tutkittavaksi.

⁶² Finland: Suitably qualified officers can conduct roadside blood tests. TISPOL News 7.4.2013. <https://www.tispol.org/news/spotlight/finland-suitably-qualified-officers-can-conduct-roadside-blood-tests>. Haettu 17.4.2013.

Alkoholirattijuopumusvalvonnan lähitulevaisuudessa ei ole näköpiirissä uusia tekniisiä ratkaisuja eikä apuvälineitä. Kuitenkin esimerkiksi niin kutsutussa ASSET-projektissa (Advanced Safety and Driver Support for Essential Road Transport) on kehitetty ja testattu laajasti automaattivalvontaa. Projektissa Stuttgartin yliopiston osuudessa videokuvattiin 1,5 kilometrin matkalta kuljettajien ajotyyliä. Videokuvasta voitiin tunnistaa muun muassa kiemurteleva ajotyyli. Jatkuvaa videokuvausta, kuvan käsittelyä ja analyysimenetelmiä edelleen kehittämällä voidaan tästä teknii-kasta mahdollisesti joskus tulevaisuudessa saada apua myös rattijuopumusvalvontaan.⁶³

7.3. Poliisin käyttämä työaika liikenteen valvontaan ja rattijuopumusvalvontaan^{64 65 66 67}

Poliisin kokonaistyöajasta noin seitsemän prosenttia käytetään liikenteen valvontaan.

Valtakunnallisesti toimiva Liikkuva poliisi on erikoistunut liikenteen valvontaan. Liikenteen valvonnan lisäksi Liikkuvan poliisin vastuulle kuuluu paljon muitakin tehtäviä. Liikkuva poliisi hoitaa poliisitehtäviä Helsinki-Vantaan lentoasemalla sekä osallistuu esimerkiksi valtiovierailujen ja muiden tavanomaista suurempaa työpanosta edellyttävien turvallisuustehtävien hoitamiseen (esimerkiksi itsenäisyyspäivän juhallisuudet). Lisäksi Liikkuva poliisi on vuoden 2012 alusta lähtien kehittänyt niin sanottua Road Policing -toimintaa, jonka tavoitteena on normaalin liikenteen valvonnan yhteydessä paljastaa myös muita rikoksia.

Paikallispoliisin osuus liikenteen valvonnan kokonaistyöajasta on hieman yli puolet. Paikallispoliisin osuus niin sanotusta automaattivalvonnasta on huomattavasti suurempi kuin Liikkuvan poliisin. Vastaavasti Liikkuva poliisi on niin sanotussa perinteisessä liikenteen valvonnassa määrällisesti merkittävämpi toimija kuin paikallispoliisi.

Liikenteen valvonnassa poliisi käyttää eniten aikaa ajonopeuksien valvontaan. Nopeusvalvonnan jälkeen toiseksi eniten työaika kohdennetaan rattijuopumusvalvontaan.

Liikenteen valvontaan käytetty kokonaistyöaika on vuodesta 2008 vuoteen 2012 vähentynyt Liikkuvassa poliisissa 9,2 prosenttia ja paikallispoliisissa 7,6 prosenttia. Samalla ajanjaksolla rattijuopumusvalvontaan käytetty työaika on vähentynyt vielä liikenteenvalvonnan kokonaistyöaikaa enemmän: Liikkuvassa poliisissa 13 % ja paikallispoliisissa 10 %.

⁶³ Asset Road. Integrated System Solution for Safety. Advanced Safety and Driver Support for Essential Road Transport. Deliverable 6.2. Test sites design, set up, tests and operation. 10.10.2010. http://project-asset.com/data/p_014_asset_del_6.2_final_v2.0.pdf. Haettu 17.4.2013.

⁶⁴ Liikennevalvonnan työajat poimittu poliisin tulostietojärjestelmästä (PolStat) 20.2.2013. Sähköposti Pekka Nupposelta, Liikkuva poliisi / analyysi.

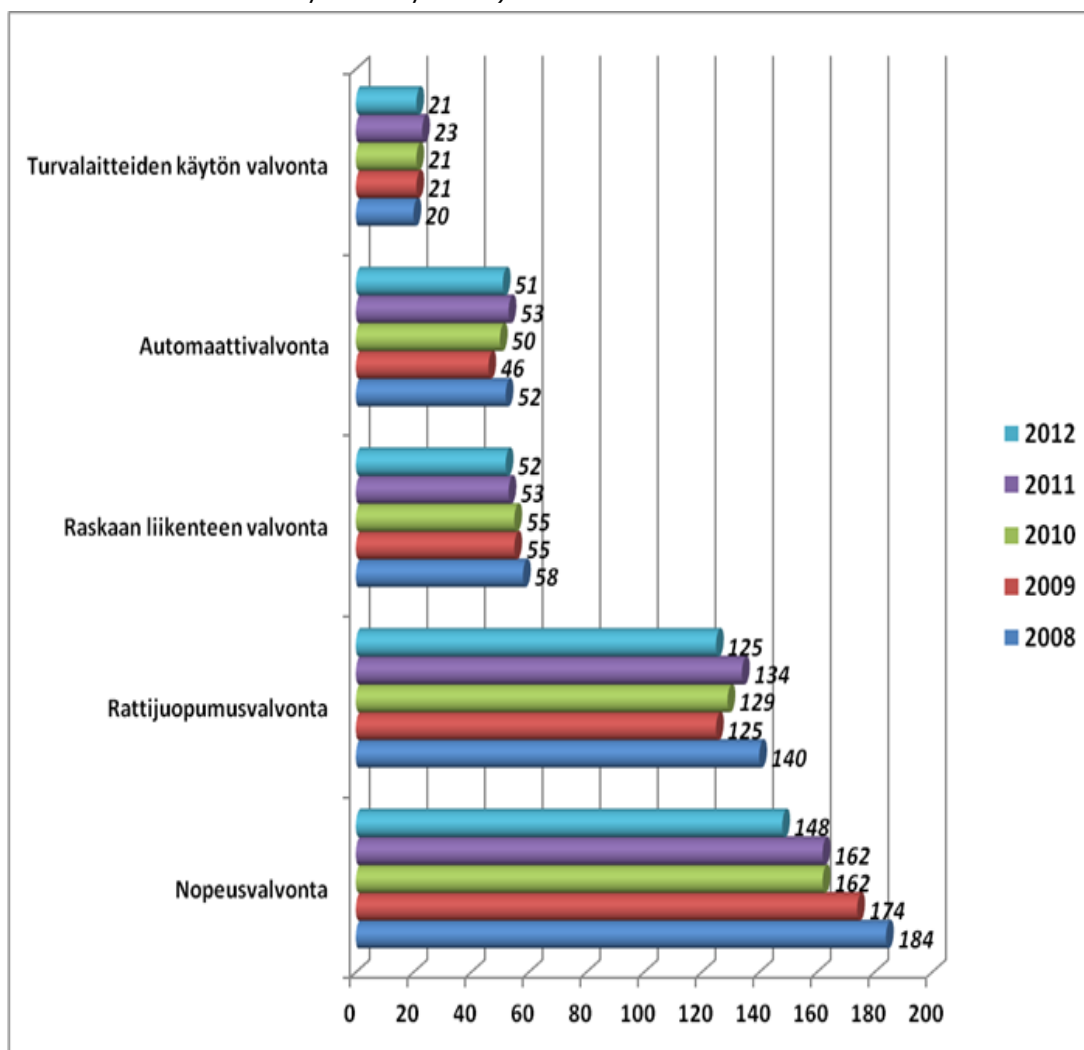
⁶⁵ Poliisitarkastaja Timo Ajaste, Poliisihallitus. Haastattelu 28.2.2013.

⁶⁶ Ylikomisario Pasi Kemppainen, Liikkuva poliisi. Haastattelu 15.4.2013.

⁶⁷ Liikkuvan poliisin toimintakertomus 1.1.–31.12.2013.

[http://www.poliisi.fi/poliisi/lp/home.nsf/files/AB875FDE51CD1A4BC2257B33002F4D1F/\\$file/LP_toimintakertomus_2012_www.pdf](http://www.poliisi.fi/poliisi/lp/home.nsf/files/AB875FDE51CD1A4BC2257B33002F4D1F/$file/LP_toimintakertomus_2012_www.pdf). Haettu 17.4.2013.

Kuva 4. Poliisin käyttämä työaika (henkilötyövuosina) liikenteen valvonnan eri valvontamuotoihin vuosina 2008–2012. (Mukana sekä liikkuvan poliisin että paikallispoliisin liikenteen valvontaan käyttämä työaika.)⁶⁸



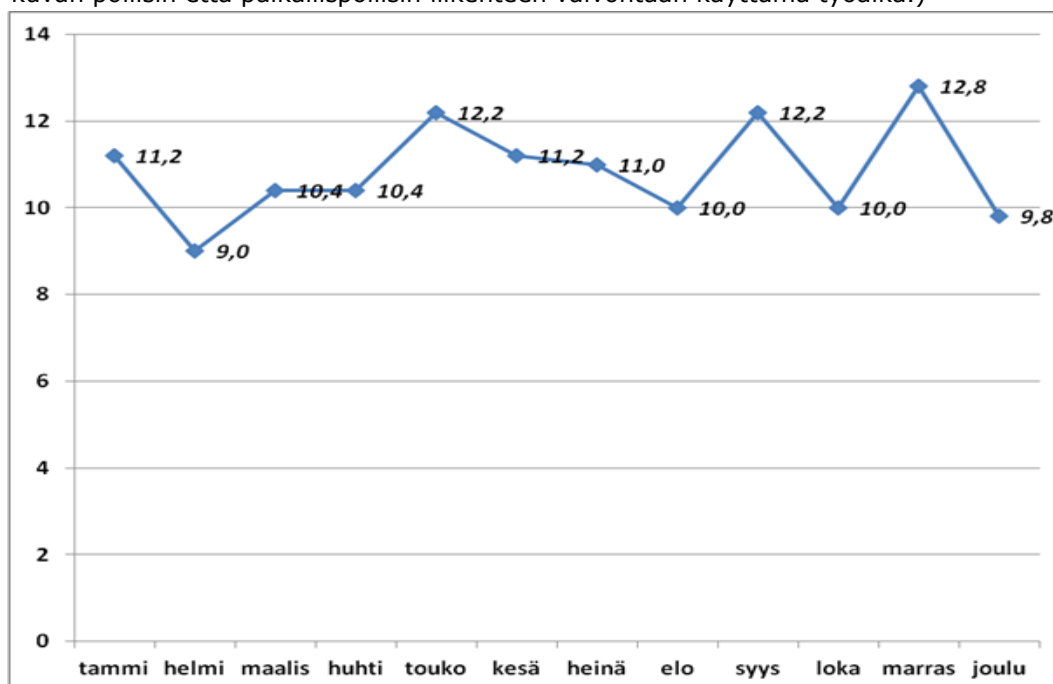
Poliisin rattijuopumusvalvontaan käyttämästä kokonaistyöajasta eniten valvontaa kohdistuu touko-, syys- ja marraskuulle. Viiden vuoden keskiarvossa (vuodet 2008–2012) toukokuussa on käytetty 12,2 henkilötyövuotta, syyskuussa 12,2 ja marraskuussa 12,8 henkilötyövuotta vastaava määrä työaikaa rattijuopumusvalvontaan.

Marraskuun piikin rattijuopumusvalvonnassa selittää suurimmaksi osaksi yleinen pikkujoulu-aika. Touko- ja syyskuun piikit selittyvät pääosin ns. R-tutkimuksen valvontamäärillä (ks. luku 8.2).

Vuoden lyhyimmän kuukauden, helmikuun, alhaisin lukema selittyy osittain sillä, että poliisilla ei ole ko. kuukauden aikana käytettävissä yhtä paljon resursseja liikenteen valvontaan kuin muina kuukausina. Resurssien vähäisyyteen vaikuttaa muun muassa se, että kyseisen kuukauden aikana eteläisessä Suomessa vietetään yleisesti hiihtolomia.

⁶⁸ Aineiston lähde: Poliisin tulostietojärjestelmä PolStat 20.2.2013.

Kuva 5. Poliisin rattijuopumusvalvontaan käyttämän työajan (henkilötyövuosina) keskimääräinen jakautuminen kuukausittain vuosina 2008–2012. (Mukana sekä liikku-
kuvan poliisin että paikallispoliisin liikenteen valvontaan käyttämä työaika.)⁶⁹



7.4. Keskusrikospoliisin liikennejuopumustutkimukset ⁷⁰

Vuonna 2012 Poliisi toimitti Keskusrikospoliisin rikostekniseen laboratorioon 10682 verinäytettä kuljettajien veren alkoholi-, huume- ja lääkeainepitoisuuksien määrittämiseksi. Poliisilaitoksilla sijaitsevilla tarkkuusalkometreillä määritettiin kuljettajien uloshengitysilman alkoholipitoisuus 10459 kertaa.

Vuonna 2011 verinäyte- ja tarkkuusalkometritutkimuksia tehtiin yhteensä noin 23500 kappaletta, joten tapausten yhteismäärä oli noin kymmenen prosenttia pienempi vuonna 2012.

Verinäytteistä tutkittiin alkoholipitoisuus 7881 näytteestä, ja huumaus- ja lääkeaineet 3863 näytteestä. Lisäksi 1895 verinäytteestä tutkittiin niin sanottu jälkinauttiminen. Siinä rattijuopumuksesta epäilty henkilö väittää nauttineensa alkoholia vasta ajon keskeyttämisen jälkeen.

Verinäytteiden tuloksista noin 95 % ylitti rangaistavuuden rajan (0,5 ‰) alkoholin suhteen. Alkoholin ja huumaus- tai lääkeaineiden yhteiskäyttötapauksia oli 1119 kappaletta. Niistä 79 prosentissa alkoholipitoisuus ylitti 0,5 promillen rajan. Tarkkuusalkometreillä tarkistettujen hengitysilmanäytteiden tuloksista 88 % ylitti rangaistavuuden rajan (0,22 mg/l).

Jos verinäytteen tai tarkkuusalkometrillä tarkistetun hengitysilmanäytteen tulos jää alle rangaistavuuden rajan, yleisin syy on se, että rajatapauksissa kuljettajasta ehtii haihtua ”riittävästi” alkoholia sekä tapahtumapaikalla että sen aikana, kun hänet kuljetetaan verikokeeseen tai poliisilaitokselle tarkkuusalkometrillä testattavaksi (vrt. alkoholin palaminen, luku 2.2.).

⁶⁹ Aineiston lähde: Poliisin tulostietojärjestelmä PolStat 20.2.2013.

⁷⁰ Liikennejuopumustutkimusten vuositilasto 1.1.–31.12.2012. Keskusrikospoliisi, rikostekninen laboratorio. 22.2.2013. (Hengitysilmanäytteiden tilastojen lähde on Poliisin tulostietojärjestelmä PolStat). [http://www.poliisi.fi/poliisi/bulletin.nsf/bydate/08A20D468147A2FCC2257B2400284B18/\\$file/Liikennejuopumustutkimusten%20vuositilasto%202012.pdf](http://www.poliisi.fi/poliisi/bulletin.nsf/bydate/08A20D468147A2FCC2257B2400284B18/$file/Liikennejuopumustutkimusten%20vuositilasto%202012.pdf). Haettu 28.3.2013.

8. RATTIJUOPUMUKSEN YLEISYYS

Alkoholirattijuopumuksen yleisyyttä tieliikenteessä voidaan tarkastella usean eri lähteen aineistosta. Arviot rattijuopumuksen yleisyydestä vaihtelevat. Eri lähteiden mukaan liikennevirrassa joka 600.–800. kuljettaja on rattijuoppo ($\geq 0,5\text{ ‰}$) ja lisäksi joka 140.–170. kuljettajalla on veressään alkoholia alle rangaistavuuden rajan ($< 0,5\text{ ‰}$).⁷¹

Liikenneturvan laskelmien mukaan vuosina 2004–2010 yksi kuljettaja noin 600–700 kuljettajasta oli rattijuoppo, kun vuonna 2011 enää yksi kuljettaja noin 800 kuljettajasta oli rattijuoppo. Alkoholia maistelleiden ($\geq 0,2\text{ ‰}$) kuljettajien osuus on vastaavasti laskenut yksi kuljettaja/120 kuljettajaa –osuudesta yhteen kuljettajaan 180 kuljettajaa kohden.⁷²

Vuosittain poliisin tietoon tulee vain osa rattijuopumuksista. Onkin arvioitu, että vain noin joka kahdessadas rattijuoppo jää kiinni.⁷³

Suurimmassa osassa poliisin tietoon tulleista rattijuopumusrikoksista perusteena on alkoholi. Tämän luvun ja luvun 10 (Rattijuopumuskuljettajien ominaisuuksia) on kuitenkin tärkeä huomata, että kokonaislukumäärissä ovat alkoholin lisäksi mukana myös muun huumausaineen (huumaus- tai lääkeaine) käyttöön perustuvat rattijuopumusrikokset, koska kaikki rattijuopumusrikokset perustuvat samoihin rikoslain 23. luvun rattijuopumuspykäliin.

Vuonna 2012 poliisin tietoon tullessiin rattijuopumusrikoksiin syyllisiksi epäillyistä henkilöistä noin 83 prosenttia oli alkoholin vaikutuksen alaisena. Noin kolme prosenttia oli sekä alkoholin että muun huumausaineen vaikutuksen alaisena (ns. sekakäyttö) ja yli 14 prosenttia muun huumausaineen kuin alkoholin vaikutuksen alaisena.

Muun huumausaineen vaikutuksen alaisena ajaminen on tilastoitu erikseen vuodesta 2001 lähtien ja sekakäyttö vuodesta 2003 lähtien. Vuodesta 2003 lähtien, jolloin huumausaineille asetettiin ns. nollaraja, alkoholitapausten osuus kaikista rattijuopumuksista on laskenut yli yhdeksän prosenttiyksikköä.⁷⁴

8.1. Poliisin tietoon tullut rattijuopumusrikollisuus⁷⁵

Tilastokeskus julkaisee neljännesvuosittain Poliisin tietoon tullut rikollisuus –tilastoa Oikeus-sarjassaan. Tilasto kuuluu Suomen viralliseen tilastoon (SVT). Tilasto laaditaan poliisiasiain tietojärjestelmästä (PATJA) saaduista tiedoista. Tilaston käsitelmääritelmien mukaan poliisin tietoon tullut rikos on ”poliisiasiain tietojärjestelmään rikoksena talletettu asia”.

Tilastokeskuksen poliisin tietoon tullut rikollisuus –tilaston luvuissa saattaa olla pieniä eroja poliisin tulostietojärjestelmän (PolStat) lukuihin. Poliisin järjestelmän sisältämien tietojen tilanne elää koko ajan. Esimerkiksi aluksi järjestelmään on kirjattu törkeä rattijuopumus, mutta tutkimuksen yhteydessä teko muuttuu rattijuopumukseksi, ja tieto päivitetään järjestelmään. Rattijuopumus saattaa myös muuttua ”ei rikosta” –tilaan, jos verikokeen tuloksen perusteella rattijuopumuksesta epäillyn henkilön veren alkoholipitoisuus jää alle 0,5 promillen.⁷⁶

⁷¹ Valtioneuvoston periaatepäätös tieliikenteen turvallisuuden parantamisesta.

⁷² Drink Driving in Finland. Petri Jääskeläisen esitys ETSC:n Safe & Sober –seminaarissa Helsingissä 15.3.2012. http://www.etsc.eu/documents/copy_of_Liikenneturva%20-%20Petri%20Jaaskelainen.pdf. Haettu 14.3.2013.

⁷³ Liikenneraittuystöryhmän tietopaketti, www.liikenneraittuus.fi (ks. tarkemmin luku 13).

⁷⁴ Päihdetilastollinen vuosikirja 2012.

⁷⁵ Tilastokeskus/Oikeus/Poliisin tietoon tullut rikollisuus. <http://www.stat.fi/til/polrik/index.html>. Haettu 14.3.2013.

⁷⁶ Erikoissuunnittelija Juha Helenius, Poliisiammattikorkeakoulu. Sähköposti 11.1.2013.

Poliisin tietoon tulleen rattijuopumusrikollisuuden määrä oli korkeimmillaan 1990-luvun alussa, jolloin tapauksia oli vuosittain lähes 30 000. Sen jälkeen poliisin tietoon tulleen rattijuopumuksen määrä laski vuosiin 2004 ja 2005 noin 20 000 tapauksen vuositason, jonka jälkeen se kääntyi jälleen nousuun.

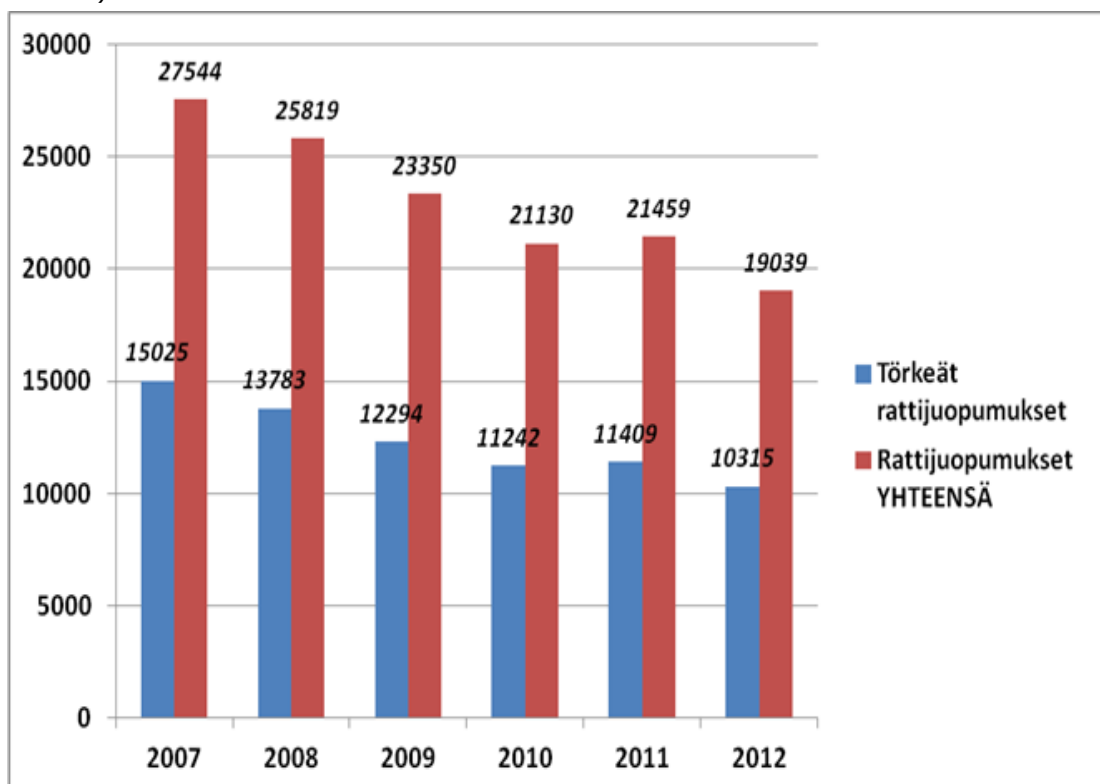
Vuodesta 2007 lähtien poliisin tietoon tulleiden rattijuopumusrikosten määrä on jälleen ollut laskussa. Vuonna 2007 poliisin tietoon tuli 27544 rattijuopumusta, kun vuonna 2012 niitä tuli poliisin tietoon enää 19039.

Vuodesta 2007 rattijuopumusten lukumäärä on vähentynyt 31 % vuoteen 2012 tultaessa. Lasku on ollut johdonmukaista vuodesta toiseen, poikkeuksensa vuoden 2011 luvun kuitenkin jäädessä muutaman kappaleen korkeammalle kuin vuoden 2010 luvun. Vuoden 1990 ennätyslukumista rattijuopumukset ovat vähentyneet kolmanneksen.

Vuodesta 2011 vuoteen 2012 poliisin tietoon tullut rattijuopumus väheni 11 %. Törkeät rattijuopumukset vähenivät yhdeksän prosenttia ja tavalliset rattijuopumukset 12 prosenttia.

Törkeiden rattijuopumusten (alkoholipitoisuus $\geq 1,2$ ‰) osuus kaikista poliisin tietoon tulleista rattijuopumuksista on pysynyt vuosina 2007–2012 tasaisesti hieman yli viidessäkymmenessä prosentissa, vaihdellen välillä 53 ja 55 %.

Kuva 6. Poliisin tietoon tulleiden rattijuopumusrikosten lukumäärä vuosina 2007–2012. (Vuoden 2012 luvut ovat ennakkotietoja poliisin PolStat-järjestelmästä. Muiden vuosien luvut ovat Tilastokeskuksen Poliisin tietoon tullut rikollisuus -aineistosta. Luvut sisältävät kaikki rattijuopumukset, eivät vain alkoholirattijuopumuksia; vrt. määritelmä rikoslaissa, luku 6.1.)

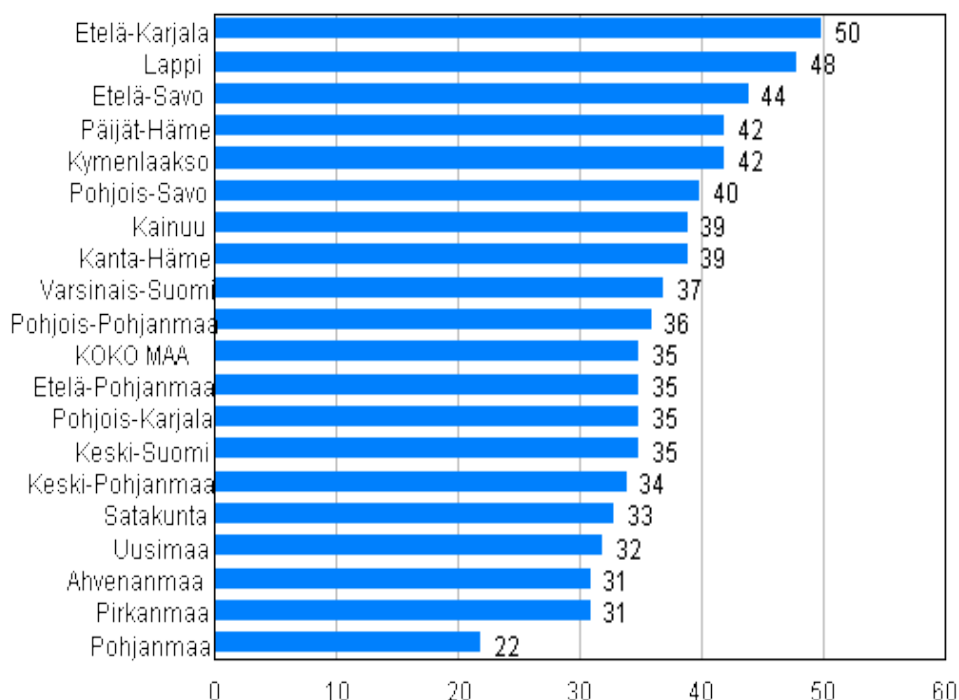


Rattijuopumuksia tulee poliisin tietoon kaikkein eniten touko-, kesä- ja heinäkuussa. Vuosina 2010–2011 poliisin tietoon tuli touko–heinäkuussa yli 2000 rattijuopumusta kuukausittain. Tammi-, helmi-, maaliskuu- ja joulukuussa rattijuopumuksia tulee kaikkein vähiten poliisin tietoon: alle 1500 tapausta kuukaudessa.

Yleisesti suurin osa rattijuopumuksesta tulee poliisin tietoon tyypillisinä ”juomispäivinä”, perjantai-illasta sunnuntaiaamuun. Rattijuopumusrikosten tulossa poliisin tietoon näkyy myös yksittäisiä päiviä piikkeinä. Erityisesti vappuna, juhannuksena ja uuden vuoden aattona tapauksia tulee paljon poliisin tietoon.⁷⁷

Asukaslukuun suhteutettuna rattijuopumusrikoksia tuli vuonna 2012 poliisin tietoon eniten Etelä-Karjalan, Lapin ja Etelä-Savon maakunnissa. Vastaavasti vähiten rikoksia on tullut poliisin tietoon Pohjanmaan, Ahvenmaan ja Pirkanmaan maakunnissa. Koko maan vuoden 2012 keskiarvona on 35 rattijuopumusrikosta 10 000 asukasta kohden.

Kuva 7. Poliisin tietoon tulleiden rattijuopumusrikosten lukumäärä maakunnittain 10 000 asukasta kohden vuonna 2012. Lähde: Tilastokeskus.⁷⁸



8.2. Rattijuoppojen ja maistelleiden osuus liikennevirrassa

Valtakunnallisessa ratsiatutkimuksessa (ns. R-tutkimus⁷⁹) tutkitaan alkoholia nauttineiden kuljettajien määrää tieliikennevirrassa koko maassa. Tutkimusta on toteutettu vuodesta 1988 lähtien sisäasiainministeriön poliisiosaston, Keskusrikospoliisin rikosteknisen laboratorion, Liikkuvan poliisin ja Terveiden ja hyvinvoinnin laitoksen yhteistyönä. Vuoteen 2011 asti Terveiden ja hyvinvoinnin laitosta edelsi Kansanterveyslaitos.

Tutkimus tehdään vuosittain keväällä ja syksyllä tiettyinä tiistai- ja lauantapäivinä koko maassa samaan kellonaikaan. Tiistai on valittu kuvaamaan normaalia arkipäivän liikennettä ja lauantai viikonlopun liikennettä. Ratsioissa poliisi puhalluttaa kaikki kuljettajat hälytysajoneuvoja lukuun ottamatta. Vuosittain tutkimuksessa puhallutetaan noin 100 000 kuljettajaa.

⁷⁷ Arrested Drunk Drivers. Trends, social background, recidivism and mortality. Antti Impinen. National Institute for Health and Welfare. Research 63/2011.

<http://www.julkari.fi/bitstream/handle/10024/79865/9d7066e3-67aa-45fd-b444-e780507ac489.pdf?sequence=1>. Haettu 27.3.2013.

⁷⁸ Poliisin tietoon tullut rikollisuus 2012. SVT. Oikeus 2013. 2.4.2013. Tilastokeskus. http://www.stat.fi/til/polrik/2012/polrik_2012_2013-04-02_fi.pdf. Haettu 3.4.2013.

⁷⁹ R-tutkimus, taulukot. Julkaisematon muistio. Terveiden ja hyvinvoinnin laitos (THL) ja Keskusrikospoliisi.

Lisäksi Uudenmaan maakunnan ratsioiden yhteydessä kerätään tutkittavan henkilön suostumuksella myös sekä demografisia että ajotapahtumaan liittyviä tietoja kuten ikä, siviilisääty, työsuhde, ajoneuvon omistussuhde, ajokorttityyppi, ajokilometrien määrä vuositasona, kyseisen ajomatkan tarkoitus, ajetun matkan pituus ratsiapisteeseen ja jäljellä oleva matka. Lisäksi kysytään kuljettajan subjektiivinen arvio rattijuopon kiinnijäämisriskistä.

Rattijuoppojen ($\geq 0,5 \text{ ‰}$) osuus koko maan liikennevirrasta oli vuosina 1988–1999 keskimäärin 0,20 %. Korkeimmillaan osuus oli vuonna 1990, 0,25 prosentissa.

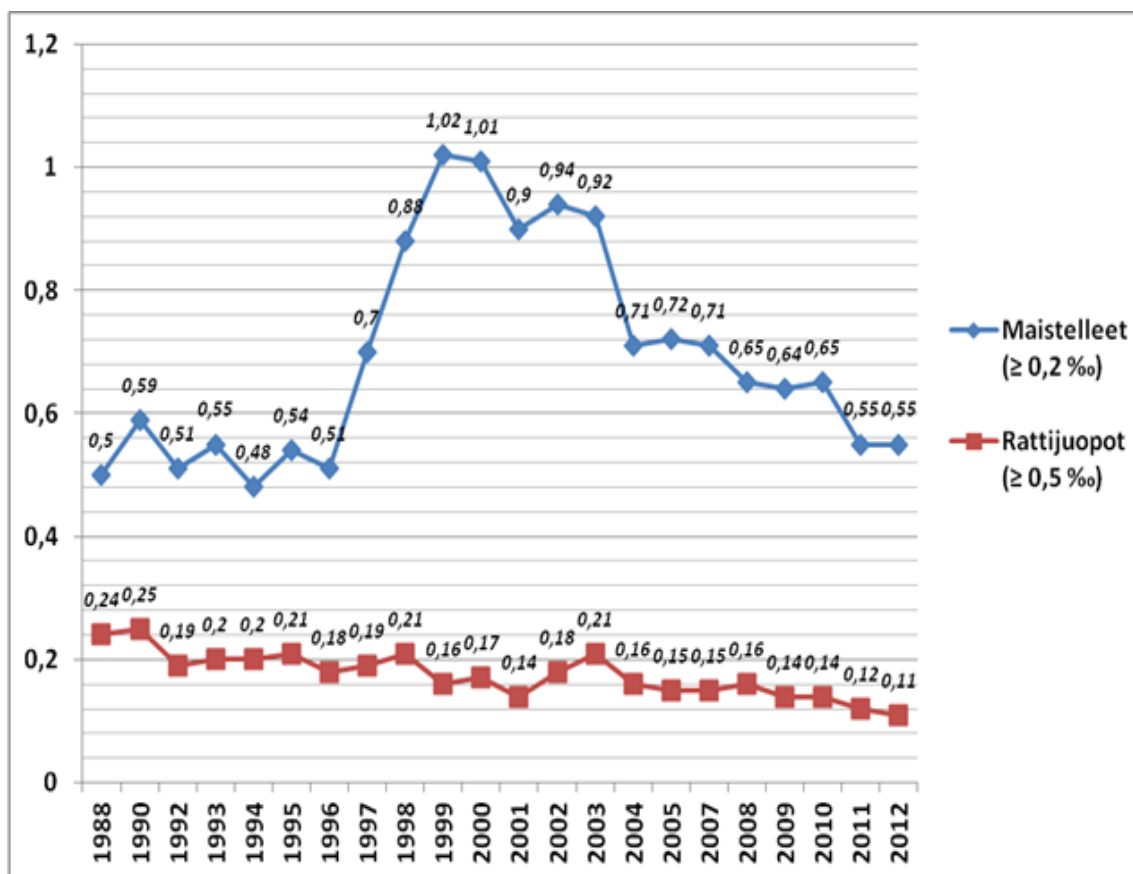
Vuosien 2000 ja 2011 välisenä aikana osuus on pysynyt hieman alhaisemmalla tasolla ja myös vakaana, vaihdellen 0,12 ja 0,17 prosentin välillä. Vuonna 2012 rattijuoppojen osuus koko maan liikennevirrassa oli 0,11 %.

Alkoholia maistelleiden (alkoholipitoisuus $\geq 0,2 \text{ ‰}$) osuus on vaihdellut rattijuoppojen osuutta enemmän. 1990-luvun alkupuolella maistelleiden osuus liikennevirrasta oli noin puoli prosenttia. Korkeimmillaan maistelleiden osuus oli vuosina 1999 ja 2000, yli prosentin verran. 2000-luvulla suuntaus on ollut johdonmukaisesti laskeva. Vuosina 2011 ja 2012 maistelleiden osuus palautui 1990-luvun alkuvuosien tasolle, ollen 0,55 %.

R-tutkimuksen aineistosta voidaan Uudenmaan maakunnan tieliikenteen osalta todeta, että viidestä sadasta kuljettajasta keskimäärin yksi on rattijuoppo ja kolme on maistellut alkoholia alle rangaistavuuden rajan ennen ajoon lähtemistä.⁸⁰

Kuva 8. Maistelleiden ($\geq 0,2 \text{ ‰}$) ja rattijuoppojen ($\geq 0,5 \text{ ‰}$) prosenttiosuus liikennevirrassa vuosina 1988–2012. (Vuosien 1989, 1991 ja 2006 osalta tiedot puuttuvat.)

Aineiston lähde: R-tutkimus, Terveiden ja hyvinvoinnin laitos (THL) ja Keskusrikospoliisi.



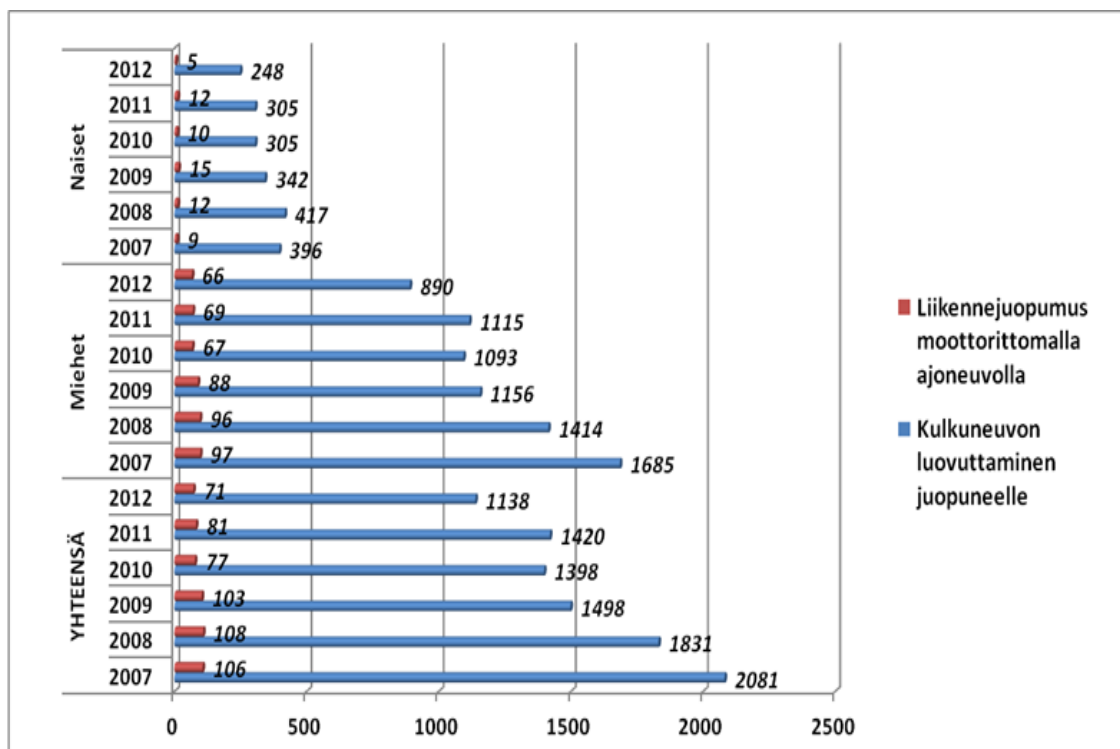
⁸⁰ Rattijuopon profiili ja uusimisen riskitekijät.

8.3. Muiden juopumukseen liittyvien rikosten yleisyys liikenteessä⁸¹

Liikennejuopumuksesta moottorittomalla ajoneuvolla jää vuosittain kiinni vajaa sata henkilöä. Vielä ennen vuotta 2010 kiinnijääneitä oli yli sata henkilöä vuodessa. Suurin osa kiinnijääneistä on miehiä (93 % vuonna 2012).

Kulkuneuvon luovuttaminen juopuneelle on vähentynyt vuoden 2007 yli 2000 tapauksesta vuoden 2012 reiluun tuhanteen (1138) tapaukseen. Myös ko. rikos on yleisempää miehillä kuin naisilla. Vuonna 2012 noin neljä viidestä (78 %) kulkuneuvon juopuneelle luovuttaneesta henkilöistä oli miehiä.

Kuva 9. Liikennejuopumus moottorittomalla ajoneuvolla ja kulkuneuvon luovuttaminen juopuneelle –rikosten lukumäärä rikokseen syyllistyneen henkilön sukupuolen mukaan vuosina 2007–2012. Aineiston lähde: Tilastokeskus.



8.4. Rattijuopumusrikosten kustannukset yhteiskunnalle⁸²

Oikeuspoliittisen tutkimuslaitoksen mukaan rattijuopumukseen liittyvän poliisin hälytystehtävän kustannus on arviolta 119 euroa yhtä rikosta kohti. Liikenne rikosten esitutinnan kustannuksen on arvioitu olevan 156 euroa per rikos.

Lisäksi rikoksista koituu kustannuksia syyttäjä- ja tuomioistuinlaitokselle. Yhden rikoksen syyteharkinnan kustannukset ovat keskimäärin 274 euroa ja syytteen tuomioistuinkäsittelyn keskimäärin 179 euroa. Kirjallisessa menettelyssä yhden asian ratkaisu tuomioistuimessa maksaa keskimäärin 532 euroa.

⁸¹ Tilastokeskus/Oikeus/Poliisin tietoon tullut rikollisuus/Selvitettyihin rikoksiin syylliseksi epäillyt henkilöt sukupuolen mukaan. Tilastokeskuksen StatFin-palvelu, PX-Web-tietokannat. http://pxweb2.stat.fi/database/StatFin/oik/polrik/polrik_fi.asp. Haettu 2.4.2013.

⁸² Tavoitteet todeksi.

9. JUOPUMUKSEN TOTEAMINEN JA YLEISYYS VESI-, ILMA- JA JUNALIIKENTEESSÄ

Muissa liikennemuodoissa kuin tieliikenteessä poliisin tietoon tullut juopumus on kaikkein yleisintä vesiliikenteessä.

Ilma- ja junaliikennejuopumuksia tulee poliisin tietoon vain muutamia vuodessa, joinain vuosina ei yhtään tapausta.

Taulukko 1. Poliisin tietoon tulleiden ilma-, juna- ja vesiliikennejuopumusrikosten lukumäärä vuosina 2005–2012. Lähde: PolStat.⁸³

	Rikos								
Ilmoitettu Kpl	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	Yhteensä
ILMALIIKENNEJUOPUMUS	2	2	0	2	3	0	3	1	13
JUNALIIKENNEJUOPUMUS	4	0	1	1	1	2	2	0	11
VESILIIKENNEJUOPUMUS	492	515	556	470	503	417	408	401	3 762
Yhteensä	498	517	557	473	507	419	413	402	3 786
24.1.2013	- 1 -	17:32:44							

9.1. Vesiliikenne

Merenkulun ammattiliikenteessä alkoholipuhallutuksia tehdään yleensä vain silloin, kun jotain on sattunut. Jos laiva ajaa esimerkiksi kiville, merivartiosto puhalluttaa aluksen päällikön, vahtiperämiehen ja tarvittaessa myös muita henkilöitä. Myös luotsi puhallutetaan, jos hän on laivassa.

Monilla varustamoilla on myös omia rajoituksia miehistön alkoholin käytölle. Ne ovat rikoslaissa säädettyjä rajoituksia tiukempia. Esimerkiksi päällikkö saattaa puhalluttaa perämiehen, jos epäilee hänen olevan vahtivuorossa alkoholin vaikutuksen alaisena. Esimerkiksi joissain risteilyvarustamoissa myös päällikkö saatetaan puhalluttaa turvallisuusvastaavan toimesta.⁸⁴

Suurin osa poliisin, tullin, rajavartiolaitoksen ja merivartioston tietoon tulevista vesiliikennejuopumuksista on ns. huviveneilyn tapauksia.

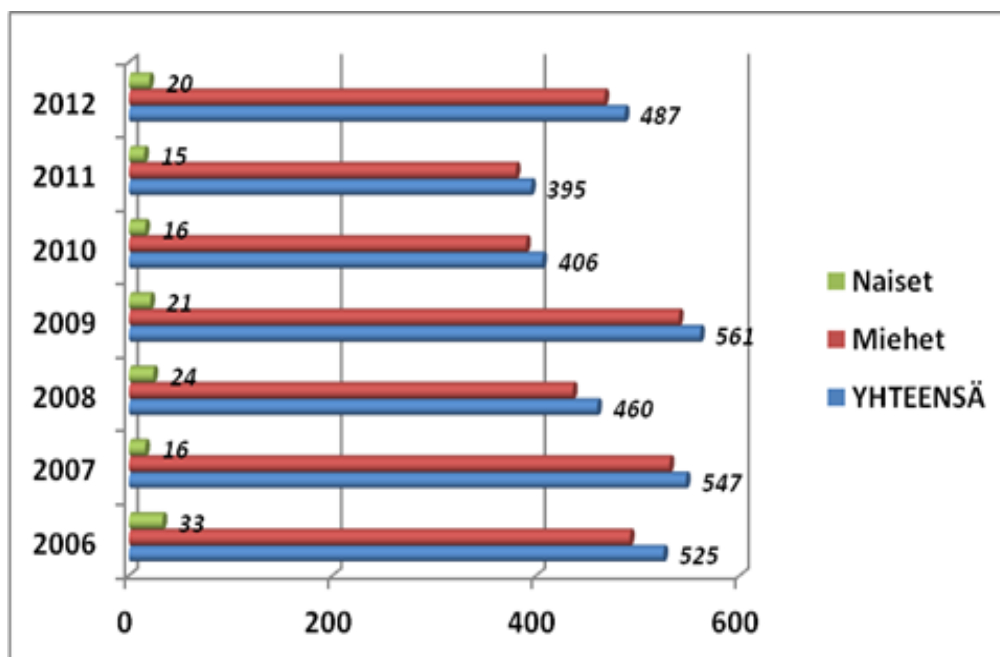
Poliisin, tullin, rajavartiolaitoksen ja merivartioston tietoon tulleen vesiliikennejuopumuksen lukumäärä on vaihdellut vuosien 2010 ja 2011 noin neljästä sadasta tapauksesta vuoden 2009 reilusti yli viiteensataan (561) tapaukseen. Vuonna 2012 vesiliikennejuopumuksia tuli tietoon 487 tapausta, mikä on lähes 20 % enemmän kuin vuonna 2011.

Naisten osuus vesiliikennejuopumuksista on ollut noin neljän prosentin suuruusluokkaa.

⁸³ Poliisin tietoon tullut rikollisuus. Poliisin tulostietojärjestelmä (PolStat). Tilasto saatu sisäasiainministeriön poliisiosastolta poliisitarkastaja Jari Pajuselta sähköpostilla 24.1.2013

⁸⁴ Erityisasiantuntija Valtteri Laine, Trafi. 3.8.2012.

Kuva 10. Poliisin, tullin, rajavartiolaitoksen ja merivartioston tietoon tulleen vesiliikennejuopumuksen (RL 23: 5) lukumäärä vuosina 2006–2012 (selvitettyihin rikoksiin syylliseksi epäillyt henkilöt sukupuolen mukaan). Aineiston lähde: Tilastokeskus.⁸⁵



Vesiliikenteessä toteutetaan myös ns. R-tutkimusta samoilla periaatteilla kuin tieliikenteen R-tutkimusta (vrt. luku 8.2.). Huviveneilijöille toteutettava tutkimus perustuu Poliisin ja Rajavartiolaitoksen suorittamiin puhallutuksiin viikkojen 26–29 (kesä-heinäkuussa) aikana periaatteella "kaikki puhaltavat".

Vesiliikenteen R-tutkimuksen tulokset ovat käytettävissä vuosilta 2005–2009. Vuosina 2005–2008 puhallutettiin reilusti yli 2000 veneen kuljettajaa vuodessa, vuonna 2009 hieman yli 1300 kuljettajaa.

Vuosina 2010 ja 2011 tutkimus toteutettiin eri tavalla. Tarkoituksena oli tutkia, onko niin sanotussa ruorijuoppoudessa ja myös veneilyliivien käytössä eroa liikuttaessa väylillä ja väylien ulkopuolella. Toisin sanoen oli tarkoitus selvittää, ovatko niin sanotut retkiveneilijät valistuneempia vesilläliikkuja kuin niin sanotut mökkirantojen veneilijät. Tutkimuksen käytännön suorittajat eivät kuitenkaan olleet sisäistäneet periaatetta riittävän hyvin, jotta vuosien 2010 ja 2011 tulokset olisivat vertailukelpoisia luotettavien vuosien 2005 ja 2009 välisiin tuloksiin. Vuonna 2012 vesiliikenteen R-tutkimusta ei suoritettu lainkaan.⁸⁶

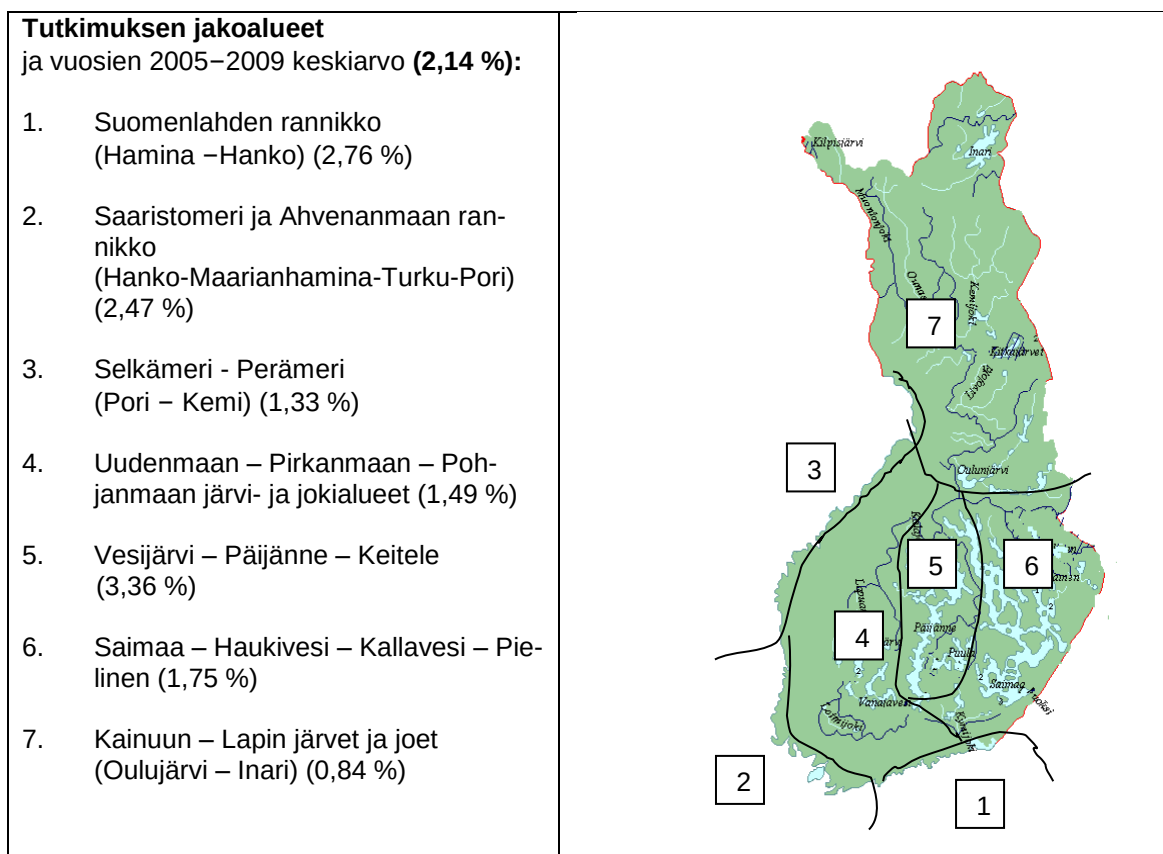
Koko valtakunnan alueella vesiliikennejuopumuksen yleisyys on vaihdellut vuoden 2005 1,89 prosentin ja vuoden 2009 2,66 prosentin välillä.

Vesiliikennejuopumuksen rajan ($\geq 1,0$ ‰) ylittävien tulosten lisäksi 0,50–0,99 promillen tulosten osuus vuosina 2005–2009 on ollut 4,71 ja 5,63 prosentin välillä ja 0,01–0,49 promillen tulosten osuus 14,42 ja 16,79 prosentin välillä.

Vuonna 2005 kolme neljästä (76 %) veneilijästä ei ollut nauttinut lainkaan alkoholia ennen vesille lähtöään tai vesillä olon aikana. Vuonna 2009 vastaava selvien veneilijöiden osuus oli 77 %.

⁸⁵ Tilastokeskus/Oikeus/Selvitettyihin rikoksiin syylliseksi epäillyt henkilöt sukupuolen mukaan. Vesi-, ilma- ja junaliikennejuopumuksia ei ole eritelty Tilastokeskuksen StatFin-palvelussa. Tiedot lainkohdan mukaan eriteltyinä saatu Tilastokeskuksesta Jorma Kallioltta sähköpostilla 24.1.2013 ja vuoden 2012 tietojen osalta Kimmo Haapakallioltta 3.4.2013.

⁸⁶ Ylikonstaapeli Jaakko Lyytikäinen, Liikkuvan poliisin esikunta. Sähköposti 11.3.2013.

Kuva 11. Vesiliikennejuopumuksen yleisyys Suomessa vuosina 2005–2009.⁸⁷

9.2. Ilmaliikenne

Ilmaliikenteen ammattiliikenteessä alkoholitapausten tulo poliisin tietoon perustuu yleensä ilmiantoon.⁸⁸

Poliisin tietoon tuleva ilmaliikennejuopumus on hyvin harvinaista. Vuosina 2009 ja 2011 poliisin tietoon tuli kolme ilmaliikennejuopumusta. Muina vuoden 2005 jälkeisinä vuosina tapauksia on tullut poliisin tietoon vain yksi tai kaksi. Poikkeuksena on vuosi 2010, jolloin poliisin tietoon ei tullut yhtään ilmaliikennejuopumusta.

Taulukko 2. Poliisin, tullin ja rajavartiolaitoksen tietoon tulleen ilmaliikennejuopumuksen (RL 23: 6) lukumäärä vuosina 2006–2011 (selvitettyihin rikoksiin syylliseksi epäillyt henkilöt sukupuolen mukaan). Aineiston lähde: Tilastokeskus.⁸⁹

Vuosi	Yhteensä	Miehet	Naiset
2006	1	1	0
2007	1	1	0
2008	2	2	0
2009	3	2	1
2010	0	0	0
2011	3	2	1
2012	1	1	0

⁸⁷ Lähde: Liikkuva poliisi.

⁸⁸ Yksikönpäällikkö Ilkka Kaakinen, Trafi. 24.1.2013.

⁸⁹ Tilastokeskus/Oikeus/Selvitettyihin rikoksiin syylliseksi epäillyt henkilöt sukupuolen mukaan. Vesi-, ilma- ja junaliikennejuopumuksia ei ole eritelty Tilastokeskuksen StatFin-palvelussa. Tiedot lainkohdan mukaan eriteltyinä saatu Tilastokeskuksesta Jorma Kallioltta sähköpostilla 24.1.2013 ja vuoden 2012 tietojen osalta Kimmo Haapakallioltta 3.4.2013.

9.3. Junaliikenne

Trafin tarkastajilla on oikeus suorittaa puhallutuksia rautatieliikenteen liikenneturvallisuustehtävissä toimiville henkilöille. Veturinkuljettaja sisältyy liikenneturvallisuustehtävissä⁹⁰ toimiviin henkilöihin. Valvonnasta ei ilmoiteta etukäteen. Trafin tarkastajat käyttävät valvonnassa samanlaisia alkometrejä, joita poliisilla on käytössä.

Trafin suorittama valvonta painottuu kuitenkin enemmän muuhun toimintaan, esimerkiksi vaarallisten aineiden kuljetusten (VAK) turvallisuuteen. Puhalluskokeita toteutetaan muun valvonnan yhteydessä, määrällisesti muutamia kymmeniä vuosittain.

Trafin tarkastajien suorittamat puhallutukset ovat pienimuotoista toimintaa siihen nähden, mitä VR-yhtymä suorittaa koko henkilöstölleen. Myös Liikennevirasto suorittaa puhallutuksia. Kaikille liikenneturvallisuustehtävissä toimiville promilleraja on nolla.⁹¹

Poliisin tietoon tulleen junaliikennejuopumuksen yleisyys on suunnilleen samalla tasolla kuin ilmaliikennejuopumusten yleisyys. Vuonna 2010 poliisin tietoon tuli kolme tapausta, muina vuoden 2005 jälkeisinä vuosina 0–3 tapausta vuodessa.

Taulukko 3. Poliisin, tullin ja rajavartiolaitoksen tietoon tulleen junaliikennejuopumuksen (RL 23: 7) lukumäärä vuosina 2006–2012 (selvitettyihin rikoksiin syylliseksi epäillyt henkilöt sukupuolen mukaan). Aineiston lähde: Tilastokeskus.⁹²

Vuosi	Yhteensä	Miehet	Naiset
2006	0	0	0
2007	2	2	0
2008	1	1	0
2009	1	1	0
2010	3	3	0
2011	2	2	0
2012	0	0	0

⁹⁰ Liikenneturvallisuustehtävillä tarkoitetaan rautatiejärjestelmässä suoritettavia tehtäviä, jotka vaikuttavat välittömästi järjestelmän liikenneturvallisuuteen. Kyseisiä tehtäväkokonaisuuksia ovat liikkuvan kaluston kuljettaminen, vaihtotyö, liikenteenohjaus sekä ratatyön liikenneturvallisuudesta vastaaminen.

⁹¹ Ryhmäpäällikkö Jouko Pirttimäki, Trafi. 3.4.2013.

⁹² Tilastokeskus/Oikeus/Selvitettyihin rikoksiin syylliseksi epäillyt henkilöt sukupuolen mukaan. Vesi-, ilma- ja junaliikennejuopumuksia ei ole eritelty Tilastokeskuksen StatFin-palvelussa. Tiedot lainkohdan mukaan eriteltyinä saatu Tilastokeskuksesta Jorma Kallioltä sähköpostilla 24.1.2013 ja vuoden 2012 tietojen osalta Kimmo Haapakallioltä 3.4.2013.

10. RATTIJUOPUMUSKULJETTAJIEN OMINAISUUKSIA

Tieliikenteessä kiinni jääneistä rattijuopoista runsas puolet on alkoholin suurkuluttajia ja kolmanneksella on todettu päihderiippuvuus.⁹³

Poliisin tietojen mukaan noin kolmasosassa rattijuopumusrikoksista samaan ilmoitukseen on kirjattu myös kulkuneuvon kuljettaminen oikeudetta (vuosi 2008: 32 %, vuosi 2009: 30 % ja vuosi 2010: 30 %).⁹⁴

10.1. Rattijuopon ja alkoholia maistelleen profiilit

Rattijuopon profiili ja uusimisen riskitekijät –tutkimuksen⁹⁵ mukaan tyypillinen rattijuoppo ($\geq 0,5$ ‰) on 40–49-vuotias ajokortin omaava mies, joka ajaa liikenteessä promillen humalassa omistamallaan henkilöautolla, useimmiten yksin. Ajokilometrejä kertyy 20000–50000 kilometriä vuodessa. Hän on vakituksessa työsuhteessa oleva ammattityöntekijä tai alempi toimihenkilö, joka elää avio- tai avoliitossa. Tämä tyypillinen rattijuoppo ajaa arkipäivisin. Viidennes on menossa töihin ja reilu 10 prosenttia tulossa töistä.

Naisten rattijuopumusriski oli alle viidesosa miesten riskistä. Eronneilla ja leskillä oli selvästi korkeampi riski jäädä kiinni rattijuopumuksesta kuin naimisissa olevilla henkilöillä.

Rattijuopon profiili oli pysynyt samanlaisena koko 18 vuoden tutkimusjakson ajan (ks. R-tutkimuksen kuvaus tarkemmin luvussa 8.2.).

Samasta aineistosta on julkaistu raportti⁹⁶ myös alkoholia maistelleiden ($\leq 0,5$ ‰) profiilista. Tyypillinen maistelleena ajava kuljettaja on 35–49-vuotias mies, jonka veressä on alkoholia noin 0,2 promillen verran.

Raitis kuljettaja, maistellut ja rattijuoppo eroavat profiililtaan toisistaan sekä sukupuolen että siviilisäädyn osalta. Miesten osuus oli noin kolme kertaa suurempi kuin naisten sekä maistelleissa että rattijuopoissa. Myös eronneita oli molemmissa ryhmissä enemmän kuin naimisissa olevia henkilöitä. Kuljettajan ikä ei sen sijaan liittynyt siihen, ajaako henkilö maistelleena tai rattijuoppona. Ajokorttita ajaminen ennusti viisinkertaista riskiä kuulua rattijuoppojen ryhmään.

10.2. Rattijuopumuskuljettajien sosiaalinen tausta

Poliisin tietoon tulleen rattijuopumuksen erityispiirteistä vuonna 2011 väitelleen, Terveiden ja hyvinvoinnin laitoksen tutkijan Antti Impisen väitöskirjan⁹⁷ mukaan rattijuopumus on yhteydessä sosiaaliin taustatekijöihin sekä nuorilla että työikäisillä, ja sekä miehillä että naisilla. Sosiaalisista taustatekijöistä muun muassa matala koulutustaso, työttömyys ja avioero olivat yhteydessä rattijuopumukseen. Myös vanhempien sosiaaliseen asemaan liittyvillä tekijöillä havaittiin olevan yhteys rattijuopumukseen.

Työikäisillä henkilöillä matala tulotaso oli yhteydessä rattijuopumukseen, mutta nuorilla henkilöillä tulotason vaikutus oli päinvastainen. Kaikilla muilla ryhmillä paitisi työikäisillä miehillä auton omistaminen tai auton hallinta liittyi kohonneeseen rattijuopumusriskiin.

Vuonna 2012 suurin osa sekä tavalliseen että törkeään rattijuopumusrikokseen syyllisiksi epäillyistä henkilöistä oli sosioekonomiselta taustaltaan työntekijöitä

⁹³ Valtioneuvoston periaatepäätös tieliikenteen turvallisuuden parantamisesta.

⁹⁴ Alkolukko ajo-oikeuden ehdoksi rattijuopumukseen syylistyneelle. LVM:n julkaisuja 3/2012. http://www.lvm.fi/c/document_library/get_file?folderId=1986562&name=DLFE-14136.pdf&title=Julkaisuja_3-2012. Haettu 15.1.2013.

⁹⁵ Rattijuopon profiili ja uusimisen riskitekijät.

⁹⁶ Maistelleet liikenteessä. Tuloksia Uudenmaan ratsiatutkimuksesta 1990–2008. LINTU-julkaisuja 4/2012.

⁹⁷ Arrested Drunk Drivers.

(20,3 %) ja muita (20,9 %) eli ko. luokan määritelmän mukaan suurimmaksi osaksi pitkäaikaistyöttömiä.

Naisten yleisimmät sosioekonomiset ryhmät poikkeavat hieman miesten yleisimmistä ryhmistä. Tavallisissa rattijuopumuksissa suurin osa naisrattijuopoista oli opiskelijoita (20,7 %) ja alempia toimihenkilöitä (18,6 %), kun taas törkeissä rattijuopumuksissa alempia toimihenkilöitä (21,0 %) ja muita (18,4 %) eli suurimmaksi osaksi pitkäaikaistyöttömiä.

Taulukko 4. Rattijuopumukseen ja törkeään rattijuopumukseen syylliseksi epäiltyjen henkilöiden prosenttiosuudet sosioekonomisen taustan mukaan vuonna 2012.

(Luokkaan "Muut" kuuluvat pitkäaikaistyöttömät sekä muualla luokittelemattomat. Luokkaan "Tuntematon" kuuluvat henkilöt, jotka kuuluvat rekisteröityyn väestöön, mutta joiden sosioekonomisesta asemasta ei ole tietoa. Luokkaan "Ei väestötietoja" kuuluvat henkilöt, joilla ei ole suomalaista henkilötunnusta, esim. tilapäisesti Suomessa vierailevat, kuten turistit.)⁹⁸

		Yrittäjät	Ylemmät toimihenkilöt	Alemmat toimihenkilöt	Työntekijät	Opiskelijat	Eläkeläiset	Muut	Tuntematon	Ei väestötietoja
Rattijuopumus	Yhteensä	5,8	4,1	8,2	20,3	13,5	9,6	20,9	13,8	3,8
(≥ 0,5 ‰)	Miehet	5,9	4,0	6,7	21,3	12,5	9,8	21,3	14,3	4,1
	Naiset	4,9	4,8	18,6	13,7	20,7	8,1	18,4	9,8	1,0
Törkeä rattijuopumus	Yhteensä	5,1	2,9	7,4	20,9	11,0	11,6	23,0	13,7	4,5
(≥ 1,2 ‰)	Miehet	5,3	2,8	5,5	21,5	10,6	11,8	23,6	14,0	4,9
	Naiset	4,1	4,0	21,0	16,3	14,0	9,8	18,4	11,1	1,2

10.3. Rattijuopumuskuljettajien sukupuoli

Rattijuopumuksen ilmaantuvuudesta julkaistussa artikkelissa⁹⁹ todettiin naisten osuuden rattijuopumuksista lähes kaksinkertaistuneen tarkasteluajanjaksolla: vuoden 1989 reilusta kuudesta prosentista vuoden 2007 yhteentoista prosenttiin.

Myös vuoteen 2012 asti ulottuvalla tarkastelujaksolla rattijuopumusrikoksiin syylliseksi epäillyistä henkilöistä voidaan todeta, että sekä rattijuopumukseen (≥ 0,5 ‰) että törkeään rattijuopumukseen (≥ 1,2 ‰) syyllisiksi epäillyistä henkilöistä naisten osuus on kasvanut vuosi vuodelta.

Vuonna 2006 naisten osuus tavallisista rattijuopumuksista oli 10,5 % ja törkeistä rattijuopumuksista 9,4 %, kun vuonna 2012 vastaavat osuudet olivat 12,5 % ja 11,9 %. Naisten osuus tavallisista rattijuopumuksista näyttää kuitenkin nyt kääntyneen hienoiseen laskuun vuoden 2011 reilusta 13 prosentista, mutta törkeistä rattijuopumuksista naisten osuus on täsmälleen sama vuosina 2011 ja 2012.

Ajokortin haltijoista naisten osuus on pysynyt vakaana vuodesta 2006 vuoteen 2011. Vuoden 2006 viimeisenä päivänä voimassaolevista ajokorteista 45 % oli naisilla, vuoden 2011 viimeisenä päivänä 46 %.¹⁰⁰

⁹⁸ Aineiston lähde: Tilastokeskus/Oikeus/Poliisin tietoon tullut rikollisuus/Selvitettyihin rikoksiin syylliseksi epäillyt henkilöt sukupuolen mukaan. Tilastokeskuksen StatFin-palvelu, PX-Web-tietokannat. <http://pxweb2.stat.fi/database/StatFin/oik/polrik/polrik.fi.asp>. Haettu 3.4.2013.

⁹⁹ Rattijuoppo on yhä useammin 18-vuotias. Antti Impinen, Ossi Rahkonen, Karoliina Ojaniemi, Pirjo Lillsunde, Eero Lahelma ja Aini Ostamo. Suomen Lääkärilehti 24/2008.

¹⁰⁰ Ajokorttitilasto nro 3, Voimassaolevat ajokortit 31.12.2012. Trafi ja Tilastokeskus.

Suoritteesta (vuosittaisesta ajokilometrimäärästä) ei ole olemassa kattavaa tietoa kuljettajan sukupuolen mukaan. Yleisesti kuitenkin tiedetään naisten ajavan vähemmän kuin miesten.

Taulukko 5. Rattijuopumukseen ja törkeään rattijuopumukseen syylliseksi epäiltyjen henkilöiden määrä ja osuus sukupuolen mukaan vuosina 2006–2012¹⁰¹.

Vuosi	Sukupuoli	RATTIJUOPUMUS RL 23:3 (lkm) %-OSUUS		TÖRKEÄ RATTI- JUOPUMUS RL 23:4 (lkm) %-OSUUS	
2006	naiset	1171	10,5	1356	9,4
	miehet	9960	89,5	13086	90,6
	yhteensä	11131		14442	
2007	naiset	1425	11,5	1604	10,7
	miehet	10983	88,5	13452	89,3
	yhteensä	12408		15056	
2008	naiset	1503	12,0	1583	10,9
	miehet	10992	88,0	12922	89,1
	yhteensä	12495		14505	
2009	naiset	1389	12,8	1362	11,1
	miehet	9478	87,2	10932	88,9
	yhteensä	10867		12294	
2010	naiset	1260	12,6	1285	11,3
	miehet	8759	87,4	10133	88,7
	yhteensä	10019		11418	
2011	naiset	1313	13,2	1337	11,9
	miehet	8616	86,8	9887	88,1
	yhteensä	9929		11224	
2012	naiset	1084	12,5	1230	11,9
	miehet	7618	87,5	9133	88,1
	yhteensä	8702		10363	

10.4. Rattijuopumuskuljettajien kansalaisuus¹⁰²

Rattijuopumusrikoksiin syylliseksi epäillyistä henkilöistä reilun kymmenesosan kansalaisuus on muu kuin Suomen.

Vuonna 2012 rattijuopumusrikokseen syylliseksi epäiltiin 19065 henkilöä. Heistä 12,7 prosenttia (2420) oli ulkomaiden kansalaisia. Ulkomaiden kansalaisista 56 % oli virolaisia ja 16 % venäläisiä.

Törkeistä rattijuopumusrikoksista 14,1 % ja tavallisista rattijuopumusrikoksista 11,0 % oli ulkomaiden kansalaisten tekemiä.

Yleisimmän kansalaisuusryhmän, virolaisten, osuus kaikista törkeistä rattijuopumusrikoksista oli 8,8 % ja tavallisista rattijuopumusrikoksista 5,2 %.

Ulkomaalaisten kuljettajien kaikista rattijuopumusrikoksista virolaisten osuus törkeistä rattijuopumuksista oli 62,4 % ja tavallisista 46,8 %.

¹⁰¹ Aineiston lähde: Tilastokeskus/Oikeus/Poliisin tietoon tullut rikollisuus/Selvitettyihin rikoksiin syylliseksi epäillyt henkilöt sukupuolen mukaan. Tilastokeskuksen StatFin-palvelu, PX-Web-tietokannat. <http://pxweb2.stat.fi/database/StatFin/oik/polrik/polrik.fi.asp>. Haettu 2.4.2013.

¹⁰² Tilastokeskus/Oikeus/Poliisin tietoon tullut rikollisuus/Selvitettyihin rikoksiin syylliseksi epäillyt henkilöt kansalaisuuden mukaan. Tilastokeskuksen StatFin-palvelu, PX-Web-tietokannat. <http://pxweb2.stat.fi/database/StatFin/oik/polrik/polrik.fi.asp>. Haettu 2.4.2013.

Ulkomaalaisten kuljettajien osuus rattijuopumusrikoksiin epäillyistä henkilöistä on ollut kasvussa. Vuonna 2006 ulkomaisten kansalaisten osuus oli 7,2 %, kolmena seuraavana vuonna 8,4 ja 8,9 prosentin välissä.

Myös eri kansallisuuksien osuudet ovat muuttuneet muutamassa vuodessa: virolaisten osuus on kasvanut ja muiden maiden kansalaisten osuus pienentynyt. Vuonna 2006 ulkomaalaisista 50 % oli virolaisia, 16 % venäläisiä, 6 % ruotsalaisia ja 28 % muiden ulkomaisten kansalaisia.

10.5. Ammattikuljettajien rattijuopumus

Ammattikuljettajien syyllistymistä rattijuopumukseen ei ole tilastoitu erikseen. Ammattikuljettajille ja ammattiliikenteelle ei edes ole olemassa virallista määritelmää. Suuri osa ammattiliikenteestä on raskasta liikennettä (kuorma-autot, yhdistelmäajoneuvot, linja-autot), mutta yhtä lailla ammattiliikennettä on esimerkiksi taksiliikenne ja jakeluliikenne pakettiautoilla.

Liikenneturvasta¹⁰³ saadun tiedon mukaan kahdessa valtakunnallisesti ilmestyvässä lehdessä (Helsingin Sanomat ja Iltasanomat) on 2000-luvulla (ennen vuotta 2012) julkaistu 97 ammattiliikenteen rattijuopumusuutista. Tapaukset jakautuvat lähes tasan neljään eri kuljetusmuotoon: koulukuljetukset 22 kpl, taksikuljetukset (muut kuin koulukuljetukset) 23 kpl, linja-autokuljetukset (muut kuin koulukuljetukset) 24 kpl ja kuorma-autokuljetukset 28 kpl.

R-tutkimuksessa¹⁰⁴ on Uudellamaalla puhallutettu yli puoli miljoonaa kuljettajaa vuosina 1990–2008. Ammattikuljettajien osuus kaikista rattijuopoista oli 8,6 %. Kaikista puhallutetuista kuljettajista 0,02 % oli ammattikuljettajia. Alkoholia mais-telleista noin 8 % oli ammattikuljettajia.

Kaikki Uudenmaan R-tutkimuksen puhallutuksissa kiinni jääneet rattijuopumukseen syyllistyneet ammattikuljettajat olivat miehiä. Heillä veren alkoholipitoisuuden kes-kiarvo oli 1,005 ‰, vaihteluvälin ollessa 0,51–2,81 ‰.

Itämeren alueen kahdeksan maan (Suomi, Tanska, Viro, Latvia, Liettua, Puola, Ruotsi ja Saksa) alueella toteutetun C.A.S.H.-projektin¹⁰⁵ yhtenä osana oli raskaan liikenteen ammattikuljettajille toteutettu kysely. Kuljettajakäyttäytymistä ja asen-teita selvittäneeseen kyselyosioon vastanneista 153 kuljettajasta 41 oli suomalaisia. Lähes viisi prosenttia vastanneista kuljettajista kertoi ajaneensa ainakin joskus alkoholin vaikutuksen alaisena.

10.6. Rattijuopumuksen uusiminen

Rattijuopumuksen uusimisten ja uusijoiden lukumäärästä ja osuuksista ei ole käytettävissä tarkkoja tietoja. Eri aineistojen perusteella voidaan kuitenkin arvioida, että vähintään kolmasosa on uusijoita.

Esimerkiksi vuonna 2010 poliisin tietoon tulleista rattijuopumuksista voidaan todeta, että noin 30 prosenttia rattijuopumusrikoksesta epäillyistä on ollut epäiltynä vastaavasta rikoksesta jo aiemmin samana vuonna.¹⁰⁶

¹⁰³ Alkolukon käyttöönotto ja vaikutukset ammattimaisissa kuljetuksissa. Trafin julkaisu 1/2012. http://www.trafi.fi/filebank/a/1329481916/2a7ab633c60cc447c32a9afb6eb4ace5/9296-Trafin_julkaisu_01-2012_-_Alkolukon_kayttoonotto_ja_vaikutukset.pdf. Haettu 27.3.2013.

¹⁰⁴ Rattijuopon profiili ja uusimisen riskitekijät.

¹⁰⁵ C.A.S.H. Survey on Drivers of Heavy Goods Vehicles in 2010–2011. Traffic behaviour, attitudes, occupational health and cultural differences around Baltic Sea. C.A.S.H. Reports 4: 2012. Connecting Authorities for Safer Heavy Goods Traffic in the Baltic Sea Region. Sirkku Laapotti, Kati Hernetkoski, Ari Katila, Martti Peräaho & Esko Keskinen. http://www.cash-project.eu/tiedostot/CASH%20report%204_2012%20FINAL%20PDF%20nettiin1.pdf. Haettu 17.4.2013.

¹⁰⁶ Alkolukko ajo-oikeuden ehdoksi rattijuopumukseen syyllistyneelle.

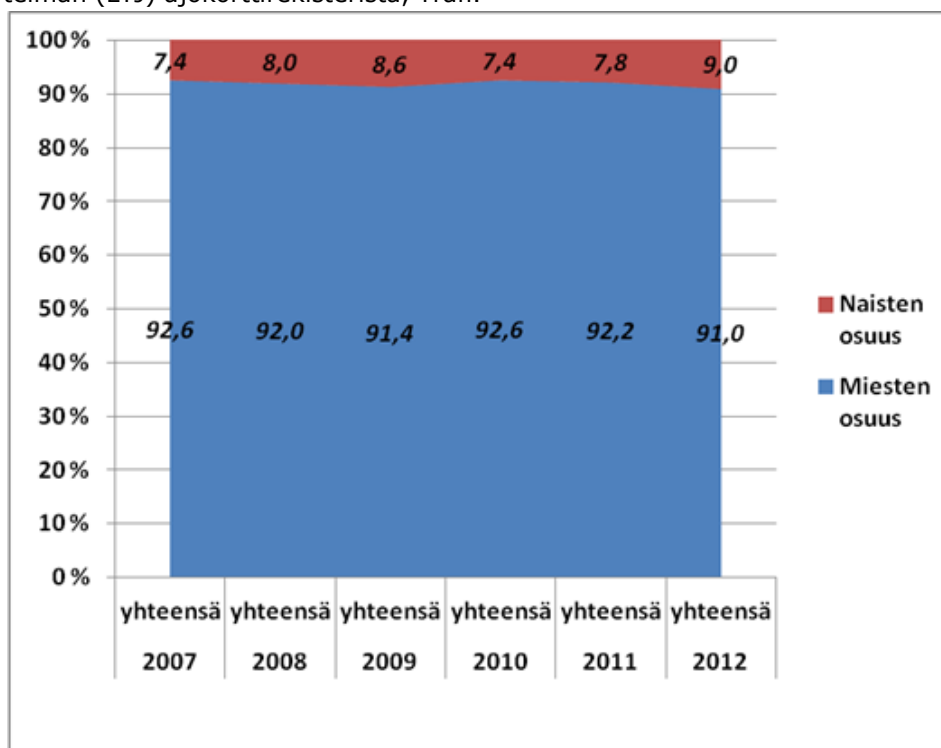
Terveiden ja hyvinvoinnin laitoksen tutkijan Antti Impisen väitöskirjan¹⁰⁷ mukaan joka kolmas rattijuoppo pidätettiin toistamiseen viidentoista vuoden jaksolla. Mikäli kuljettajan verestä löydettiin myös huumaus- tai lääkeaineita, uusintapidätyksen todennäköisyys kasvoi.

Uudenmaan R-tutkimuksen¹⁰⁸ mukaan riski rattijuopumuksen uusimiselle oli 1,4-kertainen silloin, kun kuljettajalle tehdyssä verianalyysissä kaksi alkoholin suurkulutuksen osoitinta oli koholla. Saman tutkimuksen mukaan törkeään rattijuopumukseen syyllistyneellä kuljettajalla rattijuopumuksen uusimiskasvu oli 2,5-kertainen muihin rattijuoppoihin verrattuna. Rattijuopumuksen uusijan riski syyllistyä vielä uudelleen rattijuopumukseen oli 3,3–5-kertainen verrattuna ensikertalaisen uusimiskasvuun.

Alkoholirattijuopumusrikoksista annettujen käräjäoikeuksien ratkaisujen¹⁰⁹ perusteella voidaan laskea, että vuosien 2007–2012 aikana rattijuopumuksista vuosittain keskimäärin noin 29 % on ollut uusittuja tekoja. Tässä yhteydessä teon uusinta tarkoittaa, että ko. henkilöllä on käräjäoikeuden ratkaisu vastaavasta teosta edellisen viiden vuoden ajalta.

Käräjäoikeuksien ratkaisujen perusteella voidaan myös todeta, että rattijuopumuksen uusijoista yli 90 % on miehiä. Naisten osuus rattijuopumuksen uusijoista on kuitenkin kasvanut vuoden 2007 7,4 prosentista vuoden 2012 yhdeksään prosenttiin.

Kuva 12. Naisten ja miesten prosenttiosuudet rattijuopumuksen uusijoista vuosina 2007–2012. Aineiston lähde: Käräjäoikeuksien ratkaisut, erillispoiminta liikennetietojärjestelmän (LTJ) ajokorttirekisteristä, Trafi.



¹⁰⁷ Arrested Drunk Drivers.

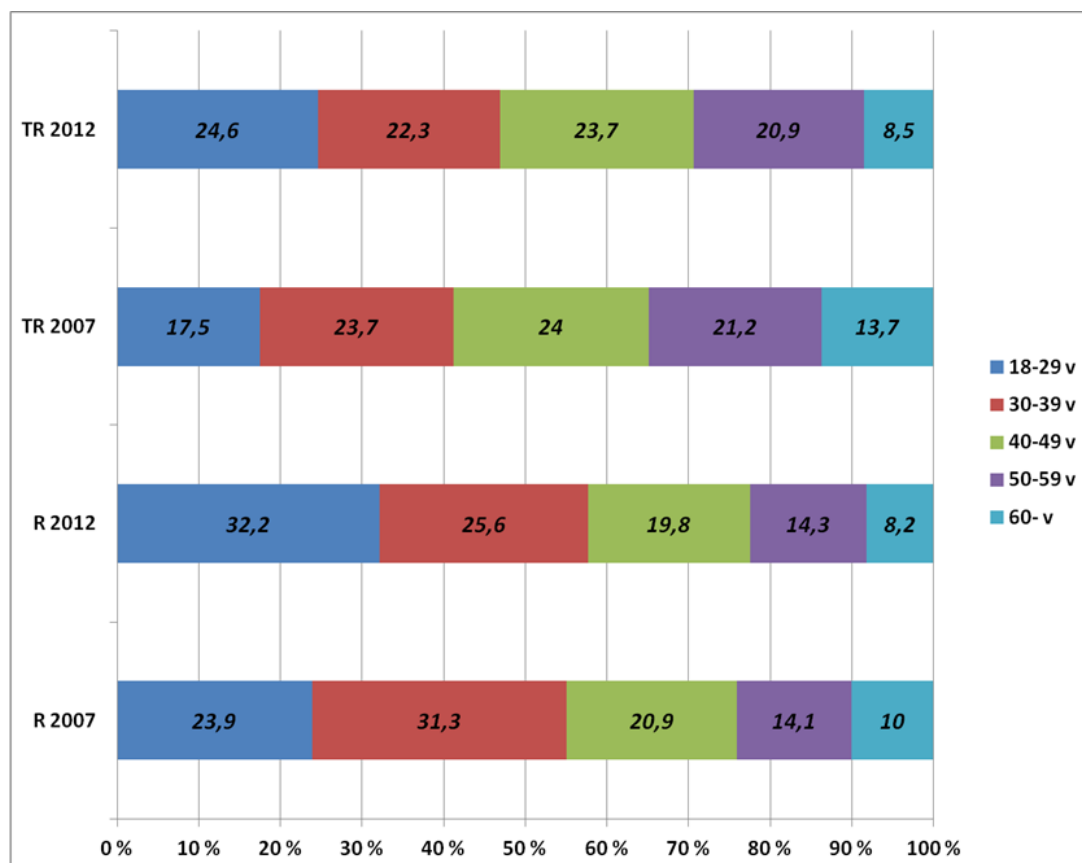
¹⁰⁸ Rattijuopon profiili ja uusimisen riskitekijät.

¹⁰⁹ Liikennetietojärjestelmän (LTJ) ajokorttirekisteri, käräjäoikeuksien ratkaisut. Erillispoiminta 28.1.2013. Trafi. (Huom. Koska poiminta on tehty alkuvuodesta 2013, on mahdollista, että siitä puuttuu vielä osa vuoden 2012 rattijuopumustapauksista annetuista käräjäoikeuksien ratkaisuista.)

Nuorten, alle 30-vuotiaiden kuljettajien osuus rattijuopumuksen uusijoista on kasvanut vuoden 2007 noin viidenneksestä (19,7 %) vuoden 2012 yli neljännekseen (27,2 %).

Alle 30-vuotiaiden kuljettajien osuus on erityisen suuri tavallisten ($\geq 0,5$ ‰) rattijuopumusten uusijoista: 32,2 % vuonna 2012. Vuonna 2007 tavallisen rattijuopumuksen uusiminen oli kaikkein yleisintä 30–39-vuotiaiden kuljettajien ikäryhmässä.

Kuva 13. Eri ikäisten kuljettajien (ikäryhminä) prosenttiosuudet rattijuopumusten (R, $\geq 0,5$ ‰) ja törkeiden rattijuopumusten (TR, $\geq 1,2$ ‰) uusijoista vuosina 2007 ja 2012. Aineiston lähde: Käräjäoikeuksien ratkaisut, erillispoiminta liikennetietojärjestelmän (LTJ) ajokorttirekisteristä ,Trafi.



10.7. Rattijuopumuskuljettajien kuolleisuus

Edellisessä luvussa mainitun Impisen väitöskirjan¹¹⁰ mukaan rattijuoppojen kuolleisuus on korkea muuhun väestöön verrattuna. Suurimmat suhteelliset erot havaittiin alkoholiperäisissä kuolemissa (alkoholisairaudet ja tapaturmaiset alkoholimyrkytykset), tapaturmissa, itsemurhissa ja väkivaltaisissa kuolemansyissä. Myös muun kuin alkoholiin liittyvän tautikuolleisuuden havaittiin rattijuoppoilla olevan korkeampaa kuin vertailuväestöllä. Myötävaikuttavana tekijänä kuolemaan oli usein alkoholi-päihtymys tai alkoholisairaus.

Myös Norjassa¹¹¹, Ruotsissa¹¹² ja Yhdysvalloissa¹¹³ on havaittu rattijuoppojen kuolleisuuden olevan korkea. Myös Suomessa¹¹⁴ aihe on ollut esillä jo vuonna 1995.

¹¹⁰ Arrested Drunk Drivers.

¹¹¹ Skurtveit, S., Christophersen, AS., Grung, M. & Mørland, J. 2002. Increased mortality among previously apprehended drunken and drugged drivers. *Drug Alcohol Depend* 68, 143–150.

¹¹² Karlsson, G., Halldin, J. Leifman, A., Bergman, H. & Romelsjö, A. 2003. Hospitalization and mortality succeeding drunk driving and risky driving. *Alcohol* 38, 281–286.

¹¹³ Mann, RE., Anglin, L., Wilkins, K., Vingilis, ER. & MacDonald, S. 1993.. Mortality in a sample of convicted drinking drivers. *Addiction* 88, 643–647.

Suomessa myös Trafín julkaisemassa tutkimuksessa alkolukolla valvotun ajo-oikeuden toimivuudesta ja vaikuttavuudesta¹¹⁵ todettiin alkolukkoajokortin haltijoiden (eli aikaisemmin rattijuopumukseen syylistyneiden henkilöiden) kuolleisuuden olevan normaaliväestöä korkeampi (1,42 % vs. 0,94 %). Kuolemansyissä korostuivat erityisesti alkoholiperäiset taudit ja tapaturmainen alkoholimyrkytys (37,5 %) sekä itsemurhat (16,7 %).

¹¹⁴ Penttilä, A., Pikkarainen, J. & Seppä, H. 1995. Drunken Driving: A Risk Factor for Premature Death. Proceeding of the 13th International Conference on Alcohol, Drugs and Traffic Safety. NHMRC, University of Adelaide, Australia 1995, 1: 87–91.

¹¹⁵ Alkolukolla valvotun ajo-oikeuden toimivuus ja vaikuttavuus; väliaikaisen ajokiellon määrääminen sekä ehdollinen ajokielto yksityiskohtaisemmin, ks. julkaisun sivut 10–12.

11. RATTIJUOPUMUKSEN JÄLKEISET SEURAAMUKSET JA NIIDEN TOIMIVUUS

11.1. Ajokielto ¹¹⁶

Rattijuopumukseen syyllistynyt kuljettaja määrätään ajokieltoon. Ajokieltoa on oikeuskirjallisuudessa luonnehdittu liikennetrikosoikeudelliseksi turvaamistoimenpiteeksi. Menettelyllä pyritään ehkäisemään liikenteen turvallisuutta vaarantavan käyttäytymisen jatkuminen.

Ajokielloista säädetään ajokorttilain (386/2011) ajokorttiseuraamuksia koskevassa 7. luvussa, joka tuli voimaan 1.6.2011. Uutta ajokorttilakia säädettäessä ajokieltoja koskevat säännökset siirrettiin siihen pienin muutoksin tieliikennelain (267/1981) 5. luvusta.

Ajokorttilain 64 §:n mukaan kuljettaja on määrättävä ajokieltoon, jos hänen todetaan syyllistyneen törkeään liikenneturvallisuuden vaarantamiseen, rattijuopumukseen tai törkeään rattijuopumukseen. Ajokiellosta päättää tuomioistuimen rikosasian käsittelyn yhteydessä.

Ajokiellon kestosta säädetään ajokorttilain 66 §:ssä. Sen mukaan rattijuopumukseen syyllistynyt kuljettaja määrätään ajokieltoon vähintään yhdeksi kuukaudeksi ja törkeään rattijuopumukseen syyllistynyt vähintään kolmeksi kuukaudeksi.

Uusintarikoksesta ajokiellon kestona on vähintään kuusi kuukautta, jos kuljettaja on viiden vuoden aikana syyllistynyt kahdesti rattijuopumukseen tai vaarallisten aineiden kuljetusrikokseen, rattijuopumukseen ja vaarallisten aineiden kuljetusrikokseen, tai rattijuopumukseen tai vaarallisten aineiden kuljetusrikokseen ja lisäksi törkeään rattijuopumukseen tai törkeään liikenneturvallisuuden vaarantamiseen. Jos kuljettaja on viiden vuoden aikana syyllistynyt kahdesti tekoon, joka täyttää törkeän rattijuopumuksen tai törkeän liikenneturvallisuuden vaarantamisen tunnusmerkistön, ajokiellon pituus on vähintään yksi vuosi.

Ajokielto on voimassa enintään viisi vuotta. Tuomioistuimen päätöksessä on mainittava ajokiellon viimeinen voimassaolopäivä. Tuomioistuimen päätös pannaan täytäntöön valituksesta huolimatta.

Ajokiellon kestoa määrättäessä otetaan huomioon ne vaikutukset, jotka toimenpiteellä on ajokieltoon määrättävän toimeentuloon ja välttämättömään liikkumiseen. Ajokiellon kestosta määrättäessä otetaan myös vähennyksenä huomioon aika, jonka kuljettaja on ajokieltoon johtaneen teon vuoksi ollut ilman ajo-oikeutta poliisi-miehen tien päällä määräämällä ajokiellolla, taikka katsottava ajokielto väliaikaisen ajokiellon pituuden vuoksi kokonaan kärsityksi.

Ajokorttilain 67 §:n mukaan tuomioistuimen voi määrätä ajokiellon ehdollisena, jos ajo-oikeus on ajokieltoon määrättävälle ammatin takia välttämätön tai jos siihen on muu erityisen painava syy, eikä teosta ole aiheutunut vaaraa toisten turvallisuudelle. Ajokorttilain 68 §:n mukaan tuomioistuimen on määrättävä ehdollisena määrätty ajokielto pantavaksi täytäntöön, jos ajokieltoon määrätty syyllistyy koetusajana 64 §:n ensimmäisessä momentissa tarkoitettuun tekoon.

Suomessa rattijuopumukseen syyllistyneille kuljettajille määrättävät ajokiellot ovat huomattavasti lyhyempiä kuin useimmissa Euroopan maissa (ks. kansainvälinen vertailu luvussa 16.9.). Käytännössä tuomioistuimet käyttävät viiden vuoden maksimipituudesta vain ensimmäistä puolikasta.

Vuonna 2010 tavallisesta rattijuopumuksesta määrättyistä ajokielloista 14 % oli alle kolmen kuukauden pituisia, 40 % pituudeltaan 3–6 kuukautta, 29 % 6–12 kuukautta ja 18 % yli vuoden pituisia. Törkeästä rattijuopumuksesta määrättyistä ajokiel-

¹¹⁶ Alkolukko ajo-oikeuden ehdoksi.

loista 13 % oli alle kuusi kuukautta, 46 % 6–12 kuukautta ja 41 % yli vuoden pituisia.

Sosiaali- ja terveysministeriön antaman ajoterveysasetuksen perustelumuistion¹¹⁷ mukaan kansainväliset tutkimukset ovat osoittaneet, että jopa 75 prosenttia ajokieltoon määrätyistä rikkoo ajokieltoa. Riski tälle on erityisen suuri päihtyneenä, jolloin harkintakyky heikkenee ja riskinotto lisääntyy.

11.2. Muita sanktioita

Rattijuopumukseen syylistynyt kuljettaja tuomitaan sakkoon tai enintään kuudeksi kuukaudeksi vankeuteen. Törkeästä rattijuopumuksesta rangaistus on vähintään 60 päiväsakkoa tai enintään kaksi vuotta vankeutta. Mahdolliset vamman- tai kuolemantuottamukset lisäävät rangaistuksen kokonaismäärää.

Rattijuoppo voi menettää myös oikeudet vakuutuskorvauksiin. Hän maksaa itse kaikki tutkimus- ja oikeudenkäyntimaksut ja on korvausvelvollinen vakuutusyhtiölle sen ulkopuolisille maksamista korvauksista sekä kyydissään olleiden matkustajien vahingoista. Törkeissä rattijuopumustapauksissa myös matkustaja menettää vakuutuskorvauksensa.

Oikeuspoliittisen tutkimuslaitoksen mukaan¹¹⁸ yhdyskuntapalvelua käytetään törkeän rattijuopumuksen rangaistuksena huomattavasti yleisemmin kuin muissa rikoksissa keskimäärin. Tutkimuslaitoksen selvityksen mukaan vaikuttaa siltä, että nykymuotoinen ehdoton vankeusrangaistus eikä myöskään yhdyskuntapalvelu toimi kovin hyvin uusien rattijuopumusrikoksia estävänä seuraamuksena. Jatkuessaan alkoholin ongelmakäyttö altistaa uusiin rattijuopumuksiin. Selvityksen mukaan nykyisten rikosoikeudellisten seuraamusten rattijuopumusrikoksia ehkäisevä merkitys on rajallinen.

11.3. Päihdeseuranta ja päihderiippuvuuden arviointi

Päihdeseurannasta ja päihderiippuvuuden arviointiohjelmasta on kerrottu luvussa 5.2. Tässä luvussa keskitytään seurannan ja arvioinnin toimivuuteen terveydenhuollon asiantuntijoiden näkökulmasta.

Asiantuntijoiden mukaan arviointiohjelma ei toimi tarkoituksenmukaisella tavalla. Sen on todettu tarpeettomasti kuormittavan sosiaali- ja terveydenhuollon voimavaroja. Vuonna 2006 valmistuneen seurantatutkimuksen¹¹⁹ mukaan kuljettajien seurannalla, päihderiippuvuusarviolla ja siihen sisällytetyllä hoidolla ei ollut vaikutusta alkoholin vaikutuksen alaisena ajamisen uusimiseen. Päihderiippuvuusarvion ja siihen sisältyvän hoidon vaikutuksen todettiin työmäärään nähden olevan vähäinen rattijuopumuksen uusimiseen.

Tutkimuksessa selvitettiin 98 rattijuopumuksesta kiinni jääneen kuljettajan osalta päihderiippuvuusarvion vaikutusta rattijuopumuksen uusimiseen kolmen vuoden kuluessa hoitoon ohjauksesta, arvioinnista koituvaa työmäärää sekä rattijuopumuksen uusimiselle altistavia tekijöitä. Neljäsosa arvioon lähetetyistä kuljettajista ei toimittanut poliisille yhtään lääkärintlausuntoa kolmen vuoden aikana. Rattijuopu-

¹¹⁷ Sosiaali- ja terveysministeriön perustelumuistio asetukseen ajoterveydestä, 21.11.2011.

¹¹⁸ Ehdoton vankeus, yhdyskuntapalvelu ja rikosuusminen. Ehdoton vankeus ja yhdyskuntapalvelu törkeän rattijuopumuksen seuraamuksina. Reino Sirén. Helsinki 2012, julkisuuteen 25.3.2013. Oikeuspoliittisen tutkimuslaitoksen tutkimustiedonantoja 116.

http://www.optula.om.fi/Satellite?blobtable=MungoBlobs&blobcol=urldata&SSURIapptype=BlobServer&SSURIcontainer=Default&SSURIsession=false&blobkey=id&blobheadervalue1=inline; filename=TTA116_Siren_2012.pdf&SSURIsscontext=Satellite_Server&blobwhere=1364158138477&blobheadername1=Content-Disposition&ssbinary=true&blobheader=application/pdf. Haettu 3.4.2013.

¹¹⁹ Rattijuoppojen hoitoonohjaus. Kolmen vuoden seurantatutkimus. Mettovaara, P., Rantanen, P. ja Seppä, K. Suomen Lääkärilehti 43/2006.

muksen uusimiseen sortui kolmen vuoden aikana yli 40 % sekä niistä kuljettajista, jotka saivat suoritettua päihderiippuvuusarvion, että niistä kuljettajista, joilla arvioissa käyminen ei onnistunut loppuun asti.

Lääkärinlausunnon päätelmä ei ennustanut rattijuopumuksen uusimista. Tutkimuksen mukaan ainoa rattijuopumuksen uusimista ennustava tekijä oli aikaisempien rattijuopumusten määrä. Tutkimuksen johtopäätelmissä esitetään, että päihderiippuvuusarvion ja -hoidon sisältöä ja toteutusta tulisi kehittää.

Päihde- ja riippuvuusongelmien syntymisen ennaltaehkäisyyn ja päihteiden käytön tai muun riippuvuuden hoitoon erikoistuneen A-Klinikkatoimen Espoon toimipisteen ylilääkärin¹²⁰ mukaan rattijuopumukseen syyllistyneiden kuljettajien hoitoonohjaus kannattaa, mutta pakollinen arviointi ja hoito sen sijaan ei. Asiantuntijan mukaan arvioon ohjatut kuljettajat eivät välttämättä ole motivoituneita hoitoon, vaan useilla heistä tavoitteena on saada ajokortti takaisin. Hoitoonohjauksen kriteerit eivät välttämättä tiedossa kaikilla prosessin osapuolilla, ja prosessi ylipäänsä on usein potilaille epäselvä. Seurauksena asiakasta voidaan ”pompotella” eri toimijoiden välillä. Hoitokäynneillä on myös vaikea selvittää päihdeongelman laajuutta ja sen suhdetta liikennekäyttäytymiseen.

Päihdelääketieteen päivillä maaliskuussa 2013 A-Klinikkasäätiön erikoislääkäri Markus Sundqvist esitteli päihdeongelmaisen ajokykyarvion käytännön toteutusta. Vuoden 2006 seurantatutkimuksen tulosten mukaisesti prosessissa on edelleen käytännön ongelmia. Arvioinnit ovat työläitä ja sitovat paljon resursseja. Hoitojaksoit jäävät usein kesken kuljettajilta. Rattijuopumukseen syyllistyneet henkilöt ovat harvoin motivoituneita hoitoon, sillä heidän tavoitteenaan on saada ajokortti nopeasti takaisin. Arviointijaksojen vaikuttavuus liikennekäyttäytymiseen on melko vähäinen. Jotkut kuljettajat, lähinnä nuoret ja ensikertalaiset, kuitenkin voivat hyötyä arvioinnista. Arvioinnin ja hoidon yhdistäminen on kuitenkin haasteellista. Arviointiprosessin sisältö ja kulku on usein epäselvää potilaalle, ja välillä hoitohenkilökunnallekin.¹²¹

Myös Oikeuspoliittinen tutkimuslaitos on ottanut kantaa asiaan rattijuopumuksesta vankeuteen tai yhdyskuntapalveluun tuomittujen henkilöiden osalta edellisessä luvussa mainitussa selvityksessään, joka julkaistiin maaliskuussa 2013. Selvityksen mukaan ”nykyisellään ehdottoman vankeusrangaistuksen suorittamisen yhteydessä toteutetut kuntouttavat toimenpiteet eivät ehkä ole riittäviä. Erityisesti ensi kertaa rattijuopumuksesta vankeuteen tuomittujen päihteiden käyttöön vapautumisen jälkeen pitäisi voida vaikuttaa tehokkaammin. Tällaisia päihdekuntoutusta koskevia toimintamalleja onkin kehitetty. Vuonna 2003 tehtiin myös esitys sopimushoidoksi kutsutun seuraamuksen kokeilemisesta. Tavoitteena oli tehokkaan avo- tai laitoshoidon avulla auttaa rikoksesta tuomittu eroon päihderiippuvuudestaan. Suunnitelma ei kuitenkaan johtanut lainsäädännöllisiin toimenpiteisiin”.

11.4. Lääkärin ilmoitusvelvollisuus

Lääkärin ilmoitusvelvollisuus (ks. luku 5.1.) ei ole seuraamus rattijuopumuksen jälkeen, vaan sen pitäisi toimia ennaltaehkäisevänä toimenpiteenä alkoholi-ongelmaisten kuljettajien ajo-oikeuden suhteen. Ilmoitusvelvollisuuden toimivuutta tarkastellaan kuitenkin lyhyesti tässä luvussa. Asiana se liittyy kiinteästi myös edelliseen lukuun päihdeseurannan, -hoidon ja päihderiippuvuuden arvioinnin toimivuudesta.

¹²⁰ Kannattaako rattijuoppojen hoitoonohjaus? Ylilääkäri Kaarlo Simojoki, Espoon A-klinikkatoimi. Alkoholi- ja huumeututkijain seuran seminaari 15.5.2008.

http://www.ahts.fi/index.php?option=com_docman&task=doc_download&gid=31. Haettu 14.3.2013.

¹²¹ Päihdeongelmaisen ajokykyarvio – arvion käytännön toteutus. Markus Sundqvist. Erikoislääkäri, A-klinikkasäätiö. Päihdelääketieteen päivät, 8.3.2013. http://www.terveysportti.fi/kotisivut/docs/f-1437894376/pala_paivat_2013_markus_sundqvist.pdf. Haettu 14.3.2013. (Myös päihdelääketieteen professori Kaija Seppä Tampereen yliopistosta jakaa Sundqvistin näkemykset, sähköposti 14.3.2013.)

Lääkäriliiton vuonna 2008 toteuttamassa lääkärikyselyssä¹²² kysyttiin lääkäreiltä, kuinka usein he kysyvät potilailtaan heidän alkoholinkäytöstään. Potilaiden alkoholinkäytön tiedusteleminen oli yleisempää nuorten lääkäreiden keskuudessa. Lääkäreiden vanhimmassa ikäryhmässä noin kolmasosa lääkäreistä tiedusteli potilaan alkoholinkäyttöä joka kolmannelta tai tätä harvemmin, kun nuorimmassa ikäluokassa lähes kaikki lääkärit kysyivät alkoholinkäyttöä vähintään joka toiselta potilaalta. Jo-
kaisessa ikäryhmässä mieslääkärit kysyivät hieman naislääkäreitä aktiivisemmin potilaan alkoholinkäytöstä.

Alkoholinkäytöstä tiedusteleminen johti laboratoriotutkimuksiin miltei aina noin kymmenellä prosentilla lääkäreistä. Lääkäreiden vanhimmassa ikäluokassa oli nuorinta ikäluokkaa kaksi kertaa yleisempää, että alkoholinkäytöstä kysyminen johti jatkotutkimuksiin. Muutoin sukupuolten tai ikäryhmien välillä lääkäreiden omaksumien käytäntöjen erot olivat varsin pieniä.

Ilmoitusvelvollisuusprosessin toimivuudesta tehty selvityksen¹²³ mukaan prosessin arvioitiin yleisesti ottaen toimivan iäkkäämpien potilaiden, mutta ei nuorempien kuljettajien eikä päihderiippuvaisten kohdalla. Terveystilan kannalta ongelmallisia kuljettajia ei kuitenkaan katsota tavoitettavan riittävän varhaisessa vaiheessa ja lääkäreiden välillä on suuria eroja ilmoituskynnyksessä. Haasteina ovat potilas-lääkärisuhde ja kysymys potilastietojen luottamuksellisuudesta. Ne vaikuttavat koko prosessin toimivuuteen. Lääkärit eivät riittävän usein kysy potilailtaan, ajavatko he autoa tai muuta tieliikenteen moottoriajoneuvoa. Ilmoituksen tekemistä myös lykätään helposti, tai vastuu ajokyvyn arvioinnista siirretään usein muille tahoille, esimerkiksi kuljettajantutkimnon tai ajonäytteen vastaanottajalle.

11.5. Alkolukko ^{124 125 126}

Heinäkuussa 2005 Suomessa aloitettiin kolmen vuoden kokeilu alkolukolla valvotusta ajo-oikeudesta. Hyvien kokemusten perusteella, muutamin pienin muutoksin, valvottu ajo-oikeus vakinaistettiin 1.7.2008 lähtien. Rattijuopumuksesta epäilty kuljettaja voi hakea poliisilta alkolukkoajokorttia, jos hänellä on vakituinen asuinpaikka Suomessa ja jos hän ei ole muusta syystä ajokiellossa.

Alkolukolla estetään ajoneuvon käynnistäminen alkoholin vaikutuksen alaisena. Alkolukolla valvotusta ajo-oikeudesta annetussa asetuksessa käynnistykseenestoraja on määritelty 0,10 milligrammaan alkoholia litrassa kuljettajan uloshengitysilmaa. Lukema vastaa noin 0,2 promillen alkoholipitoisuutta veressä. Alkolukon käyttöön liittyy vaatimuksia kuljettajalle, muun muassa alkolukon vienti sen käyttötietojen purkuun 60 vuorokauden välein. Poliisi seuraa käyttötietoja, ja tarvittaessa voi peruuttaa alkolukkoajokortin. Tällöin ajokielto astuu voimaan.

Nykyään uusia alkolukkoajokortteja myönnetään kuukausittain keskimäärin lähes 50. Alkolukkoajokorttien määrä on kasvanut vuonna 2009 myönnettyistä 343 kappaleesta vuonna 2012 myönnettyihin 511 kappaleeseen. Vuoden 2012 viimeisinä kuukausina oli kuitenkin havaittavissa korttien määrän kääntyvän jälleen hienoiseen laskuun.

Alkolukon käyttövelvollisuus merkitään ajokorttiin kansallisella erityisehdolla 111. Tuomioistuimien päätää valvonta-ajan pituuden. Lyhyimmillään se on vuosi, pisimmillään kolme vuotta.

¹²² Lääkärikysely 2008. Tilastoja. Suomen Lääkäriliitto.

<http://www.laakariliitto.fi/files/laakarikysely2008.pdf>. Haettu 28.3.2013.

¹²³ Lääkäriin ilmoitusvelvollisuus ajoterveysasioissa. Kolme näkökulmaa prosessin toimivuuteen. LIN-TU-julkaisuja 2/2012.

¹²⁴ Laki alkolukolla valvotusta ajo-oikeudesta (439/2008).

<http://www.finlex.fi/fi/laki/ajantasa/2008/20080439>. Haettu 28.1.2013.

¹²⁵ Asetus alkolukolla valvotusta ajo-oikeudesta (474/2008).

<http://www.finlex.fi/fi/laki/ajantasa/2008/20080474>. Haettu 28.1.2013.

¹²⁶ Alkolukolla valvotun ajo-oikeuden toimivuus ja vaikuttavuus.

Alkolukkoajokortillisten osuus kaikista rattijuopumukseen syyllistyneistä kuljettajista on edelleen hyvin alhainen. Tarkkaa osuutta ei voi laskea, koska ei tiedetä tarkalleen, kuinka monta poliisin tietoon tulleista rattijuopumuksista on teon uusimisia. Jos kuitenkin lasketaan vuoden 2012 noin 19000 rattijuopumuksesta karkeasti noin 13000 olevan ensikertalaisen tekoja, ja heistä noin 500 valitsi alkolukkoajo-oikeuden vuonna 2012, osuus olisi vajaa 4 %.

Alkolukkoajo-oikeus ei houkuttele kovin monia rattijuopumuksesta kiinni jääneitä kuljettajia, koska rattijuopumuksesta seuraavien ajokieltojen pituudet ovat useimmiten huomattavasti lyhyempiä kuin alkolukon vähimmäispitoaika. Toisaalta alkolukkoajo-oikeuden tekee houkuttelevaksi se, että sen voi saada poliisilta nopeimmillaan muutamassa päivässä rattijuopumuksen jälkeen, sillä sen hakijan ei tarvitse odottaa asian tuomioistuinkäsittelyä.

Alkolukkojen on arvioitu vähentävän 45 prosentista jopa 95 prosenttiin alkoholin vaikutuksen alaisena ajamisesta tuomittujen henkilöiden syylistymistä uuteen rattijuopumukseen. Alkolukon käyttö tosin edellyttää käytön perusteellista seuraamista ja laajempaa hoidollista tukea sitä käyttävälle kuljettajalle, jotta tulokset rattijuopumuksen uusimisen vähentämisessä ovat myönteisiä.¹²⁷ Esimerkiksi yhdysvaltalaisissa arviointitutkimuksissa on todettu alkolukkojen käytön vähentäneen rattijuopumusten uusimisia keskimäärin 64 prosentilla.¹²⁸

Tuoreen suomalaisen selvityksen mukaan reilun neljän vuoden aikana alkolukkoajokortin haltijoista 3,3 % uusi rattijuopumuksen alkolukkoajo-oikeuden aikana (eli todennäköisesti jollain muulla ajoneuvolla kuin sillä ajoneuvolla, johon on asennettu alkolukko ja johon ajo-oikeus on rajoitettu) ja 2,5 % uusi rattijuopumuksen alkolukon käytön (valvonta-ajan) jälkeen.

Keskimääräiseen rattijuopumuksen uusimisten osuuteen (vähintään noin 30 % kaikista rattijuopumuksista) verrattuna luvut ovat alhaisia, ja myös hyvin lupaavia.

11.6. Menettämisseuraamus

Menettämisseuraamus eli konfiskaatio on tuomioistuimen rikoksen seuraukseksi ihmiselle tai oikeushenkilölle määräämä yksityisomaisuuden ottaminen korvauksetta valtion haltuun. Se ei ole oikeudelliselta luonteeltaan rangaistus, vaan muu rikosoikeudellinen seuraamus. Sitä voidaan pitää turvaamistoimena, jonka avulla ehkäistään esineen säädösten vastainen käyttö rikollisiin tarkoituksiin.

Nykyisen lainsäädännön perusteella rattijuopumukseen syyllistyneen henkilön ajoneuvo on mahdollista tuomita valtiolle. Mahdollisuus perustuu rikoslain 10. lukuun¹²⁹, joka on ollut voimassa 1.1.2002 lähtien. Lain 5 §:n 2 momentin mukaan ”Rikoksella tuotettu, valmistettu tai aikaansaatu taikka rikoksen kohteena ollut esine tai omaisuus voidaan tuomita kokonaan tai osaksi menetetyksi, jos menettämisseuraamus on tarpeen: 2) uusien rikosten ehkäisemiseksi, ja esine on erityisen sovelias rikoksen kohteeksi tai rikolliseen käyttöön”.

Konfiskointiin liittyy kuitenkin haasteita. Rattijuopumuksesta kiinni jäävä henkilö ei aina aja omistamallaan ajoneuvolla. Ajoneuvo saattaa esimerkiksi olla anastettu tai luvallisesti lainassa sen omistajalta, tai henkilö saattaa kuljettaa työnantajansa omistamaa ajoneuvoa.

¹²⁷ Alcohol Ignition Interlock Devices, I: Position Paper. International Council On Alcohol, Drugs and Traffic Safety (ICADTS). The ICADTS Working Group on Alcohol Interlocks. www.icadts.org/reports/AlcoholInterlockReport.pdf. Haettu 28.3.2013.

¹²⁸ Ignition Interlocks – What You Need to Know. A Toolkit for Policymakers, Highway Safety Professionals, And Advocates. 2009. U.S. Department of Transportation, National Highway Traffic Safety Administration (NHTSA). http://www.nhtsa.gov/staticfiles/nti/impaired_driving/pdf/811246.pdf. Haettu 28.1.2013.

¹²⁹ Rikoslaki (30/1889). <http://www.finlex.fi/fi/laki/ajantasa/1889/18890039001>. Haettu 27.3.2013.

Poliisi takavarikoi vuosittain noin 50 ajoneuvoa rattijuopumukseen syyllistyneiltä kuljettajilta. Vaatimusten menestymisestä käräjäoikeuksissa ei ole käytettävissä tietoa. Korkein oikeus on antanut useita päätöksiä rattijuopumukseen syyllistyneiden henkilöiden ajoneuvojen konfiskoinnista (esim. KKO:2005:75, KKO:2005:76, KKO:2007:85).¹³⁰

Oikeustieteen asiantuntijoilla on erimielisiä näkemyksiä siitä, pitäisikö rattijuopumuksesta kiinni jääneiden kuljettajien auto konfiskoida valtiolle vai ei.¹³¹

11.7. Sosiaalihuollon ja poliisin yhteistyö

Rattijuopumuksen vähentämiseen on kokeiltu monenlaisia keinoja myös eri viranomaisten yhteistyönä. Esimerkiksi vuonna 2008 käynnistettiin ns. Tie selväksi – hanke¹³², jossa kiinnijääneiden rattijuoppojen päihdeongelmaan puututtiin tarjoamalla heille välittömästi mahdollisuutta keskustella sosiaalipäivystyksen työntekijän kanssa. Tarkoituksena oli kehittää toimintatapoja yhteistyössä poliisin ja sosiaali- ja terveystieteiden kesken, tavoitteena rattijuopumukseen syyllistyneiden ohjaaminen hoito- ja tukipalveluiden piiriin rattijuopumuksen uusimisen ehkäisemiseksi. Kokeilussa sovellettiin Ruotsissa kehitettyä Smadit-mallia (Smadit = Samverkan mot alkohol och droger i trafiken).

Hankkeessa ei saatu selvää näyttöä välittömän puuttumisen vaikuttavuudesta päihdeiden käytön ja rattijuopumukseen viittaavan riskikäyttäytymisen vähentymisestä. Hankkeen hyötynä oli kuitenkin se, että keskustelut todettiin mielekkäiksi ja käytökelpoiseksi työvälineeksi sosiaalityön asiakaskontakteissa. Poliisilaitoksella toimiva sosiaalityöntekijä oli tärkeä yhteyshenkilö poliisin ja sosiaali- ja terveystoimen välillä.

¹³⁰ Poliisitarkastaja Jari Pajunen, sisäasiainministeriön poliisiosasto. Sähköposti 27.3.2013.

¹³¹ Esimerkiksi Viljanen, Pekka. Voidaanko tai pitäisikö rattijuopon auto konfiskoida? Lakimies 3/2004; Viljanen, Pekka. Vielä rattijuopon ajoneuvo konfiskoinnista. Defensor Legis N:o 3/2006; Tapani, Jussi & Tolvanen, Matti. Lain vai perustelujen mukaan – pohdintoja rattijuopon ajoneuvon konfiskaatiosta. DL 2005, s. 1201–1212.

¹³² ”Poliisi on puuttunut päihteiden käyttöösi – tee sinä samoin”. Tie selväksi –hankkeen loppuraportti. Terveystieteiden ja hyvinvoinnin laitos (THL). Raportti 12/2011. <http://www.thl.fi/thl-client/pdfs/b2968ffa-4356-4cc8-a3a2-57e836db8d5c>. Haettu 26.3.2013.

12. ALKOHOLI- JA RATTIJUOPUMUSONNETTOMUUDET

12.1. Henkilövahingot onnettomuuksissa

Suomessa poliisilla on käytäntönä puhalluttaa kaikki tieliikenneonnettomuuteen joutuneet kuljettajat¹³³. Menehtyneiltä kuljettajilta otetaan verinäyte veren alkoholipitoisuuden määrittämiseksi. Täten rattijuopumustiedot ovat kattavasti käytössä kaikista moottoriajoneuvo-onnettomuuksista.

Tilastokeskus tuottaa kuukausittain tieliikenneonnettomuustilaston. Tilastokeskus saa poliisilta poliisin tietojärjestelmään tallennetut tieliikenneonnettomuustiedot. Tiedot siirretään poliisipiireistä keskitettyyn rekisteriin, josta tiedot siirretään Tilastokeskukseen kolme kertaa kuukaudessa.¹³⁴

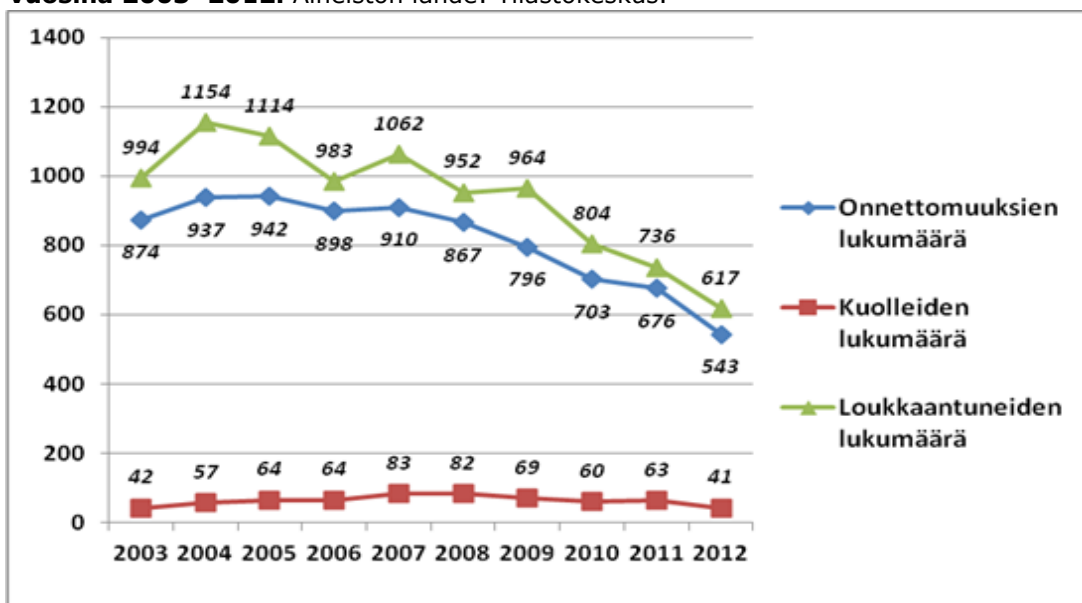
Ko. tilaston määritelmässä alkoholitapaus on onnettomuus, jossa jonkun osallisen kuljettajan tai jalankulkijan on todettu (verikokeen tai puhalluskokeen tulos vähintään 0,5 promillea) tai vahvoin perustein epäillään olleen onnettomuushetkellä alkoholin vaikutuksen alaisena. Rattijuopumustapaus on onnettomuus, jossa moottoriajoneuvon kuljettajan on todettu (verikokeen tai puhalluskokeen tulos vähintään 0,5 promillea) tai vahvoin perustein epäillään olleen onnettomuushetkellä alkoholin vaikutuksen alaisena.

Henkilövahinkoon johtaneiden alkoholionnettomuuksien lukumäärä on noin kymmenesosa kaikista henkilövahinkoon johtaneista tieliikenneonnettomuuksista. Vuonna 2011 alkoholionnettomuuksien osuus oli 11 %, vuonna 2012 kymmenen prosenttia. Onnettomuuksien lukumäärä on lähes puolittunut vuoden 2005 huipusta (942) vuoden 2012 543 tapaukseen. Vuodesta 2011 vuoteen 2012 alkoholionnettomuuksien lukumäärä väheni 20 prosentilla.

Rattijuopumusonnettomuuksissa menehtyneiden osuus kaikissa tieliikenneonnettomuuksista menehtyneistä on myös ollut laskussa. Vuonna 2011 osuus oli 22 %, vuonna 2012 enää 16 %.

Vuonna 2012 rattijuopumusonnettomuuksissa menehtyi 41 ja loukkaantui 617 henkilöä. Vuoden 2013 tammi-maaliskuussa rattijuopumusonnettomuuksissa menehtyi kolme ja loukkaantui 78 henkilöä. Vastaavat luvut vuoden 2012 tammi-maaliskuussa olivat seitsemän ja 79.

Kuva 14. Henkilövahinkoon johtaneiden alkoholionnettomuuksien sekä rattijuopumusonnettomuuksissa loukkaantuneiden ja kuolleiden henkilöiden lukumäärät vuosina 2003–2012. Aineiston lähde: Tilastokeskus.



¹³³ Poliisitarkastaja Timo Ajaste, haastattelu 28.2.2013.

¹³⁴ Tieliikenneonnettomuustilasto. Tilastokeskus.

Alkoholionnettomuuksissa suurin osa kuolemista ja loukkaantumisista tapahtuu touko–elokuussa. Esimerkiksi vuonna 2011 kolme viidestä (61 %) kuolemasta ja yli puolet (55 %) loukkaantumisista sattui touko-elokuussa.

12.2. Onnettomuudet maakunnittain

Henkilövahinkoon johtavia alkoholionnettomuuksia tapahtuu eniten Uudenmaan maakunnassa, jossa myös liikennesuoritteet ovat kaikkein suurimmat. Vuonna 2011 Uudenmaan maakunnan osuus koko maan maanteiden liikennesuoritteesta oli 21 %¹³⁵.

Seuraavaksi eniten onnettomuuksia tapahtuu Pirkanmaan ja Varsinais-Suomen maakunnissa.

Taulukko 6. Henkilövahinkoon johtaneiden alkoholionnettomuuksien lukumäärä maakunnittain vuosina 2007–2012.¹³⁶

	2012	2011	2010	2009	2008	2007
Uusimaa	104	116	153	168	179	190
Varsinais-Suomi	48	60	70	79	87	86
Satakunta	28	45	38	52	47	47
Kanta-Häme	16	24	19	22	25	26
Pirkanmaa	56	55	51	63	61	70
Päijät-Häme	19	35	23	33	40	30
Kymenlaakso	24	31	33	37	38	38
Etelä-Karjala	23	25	20	14	28	32
Etelä-Savo	19	29	35	38	30	30
Pohjois-Savo	29	37	33	23	50	63
Pohjois-Karjala	20	20	26	28	35	26
Keski-Suomi	32	37	41	43	40	43
Etelä-Pohjanmaa	26	33	28	48	35	44
Pohjanmaa	14	16	24	18	26	39
Keski-Pohjanmaa	8	11	10	8	11	17
Pohjois-Pohjanmaa	40	55	71	74	74	70
Kainuu	8	9	4	16	23	17
Lappi	29	37	24	29	36	39
Ahvenanmaa	0	1	0	3	2	3
Yhteensä	543	676	703	796	867	910

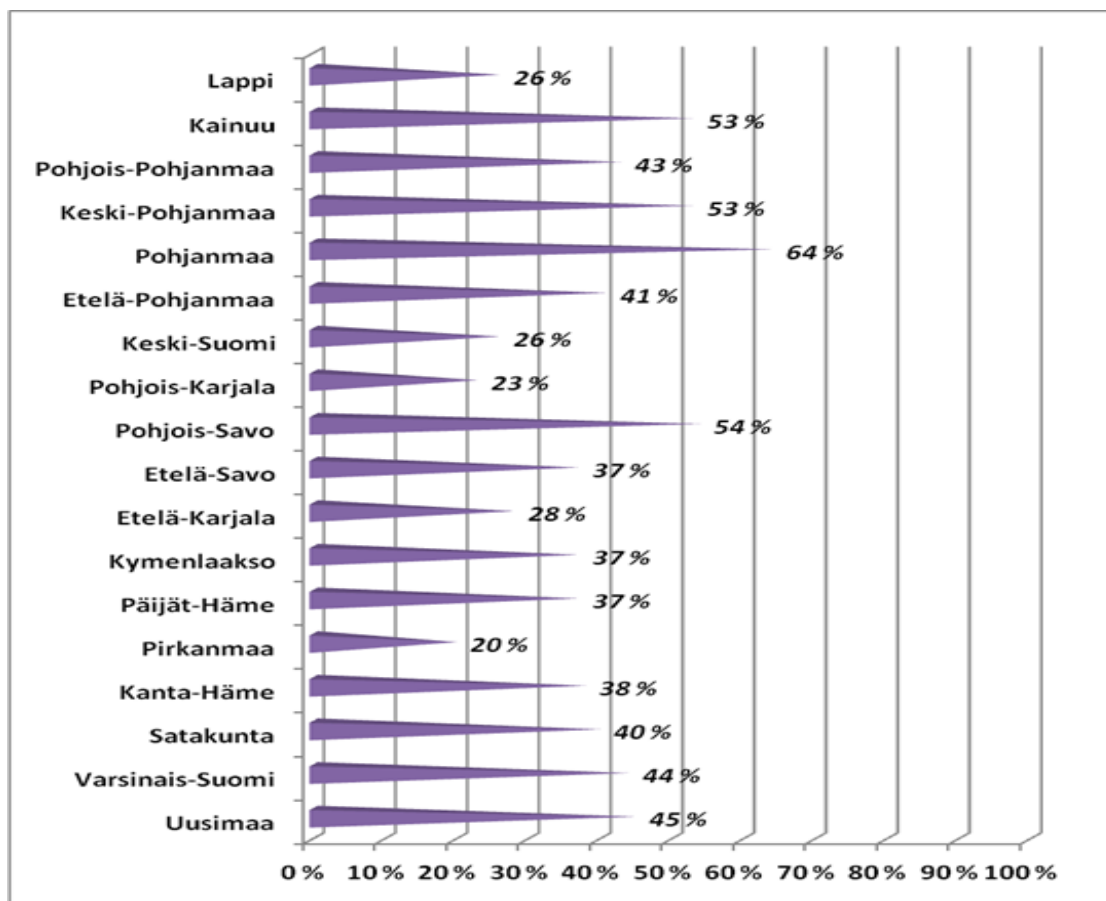
¹³⁵ Liikennetilastollinen vuosikirja. SVT. Liikenne ja matkailu 2012. Tilastokeskus.
http://www.stat.fi/tup/julkaisut/tiedostot/julkaisuluettelo/ylII_201200_2012_8307_net.pdf.
 28.2.2013.

¹³⁶ Aineiston lähde: Tieliikenneonnettomuustilasto. Tilastokeskus. (Itä-Uusimaa yhdistettiin Uudenmaan maakuntaan 1.1.2011. Itä-Uusimaan luvut vuosilta 2007–2010 on yhdistetty Uudenmaan maakunnan lukuihin.)

Ajanjaksolla vuodesta 2007 vuoteen 2012 henkilövahinkoon johtaneiden alkoholionnettomuuksien määrä on vähentynyt eniten Pohjanmaan, Pohjois-Savon, Keski-Pohjanmaan ja Kainuun maakunnissa. Pohjanmaalla onnettomuudet ovat vähentyneet 64 %, Pohjois-Savossa 54 %, Keski-Pohjanmaalla 53 % ja Kainuussa 53 %.

Kaikkein vähäisintä onnettomuuksien määrän lasku on ollut Pirkanmaan (– 20 %), Pohjois-Karjalan (– 23 %), Keski-Suomen (– 26 %) ja Lapin (– 26 %) maakunnissa.

Kuva 15. Henkilövahinkoon johtaneiden alkoholionnettomuuksien prosentuaalinen vähenemä vuodesta 2007 vuoteen 2012.¹³⁷



Vuonna 2012 maakunnista erityisesti Kymenlaakson, Etelä-Karjalan, Pohjois-Savon ja Pohjois-Karjalan osuus koko maan rattijuopumusonnettomuuksissa kuolleista oli korkeampi kuin niiden osuus voimassaolevien ajokorttien lukumäärästä. Vastaava suuntaus on erityisesti Kymenlaakson ja Etelä-Karjalan maakunnissa myös rattijuopumusonnettomuuksissa loukkaantuneiden prosenttiosuudessa.

Vastaavasti Varsinais-Suomen ja Pohjois-Pohjanmaan osuus rattijuopumusonnettomuuksissa kuolleista jää reilusti alle sen prosenttiosuuden, joka niillä on koko maan voimassaolevista ajokorteista.

Uudellamaalla on suurin osuus (28 % 31.12.2012) voimassaolevista ajokorteista, mutta Uudenmaan osuus sekä alkoholionnettomuuksista että rattijuopumusonnettomuuksissa kuolleista ja loukkaantuneista jää alle maakunnan ajokorttiosuuden.

¹³⁷ Aineiston lähde: Tieliikenneonnettomuustilasto. Tilastokeskus.

Taulukko 7. Maakuntien osuudet henkilövahinkoon johtaneista alkoholionnettomuuksista (2012), rattijuopumusonnettomuuksissa kuolleista ja loukkaantuneista (2012), maanteiden liikennesuoritteesta (2011), voimassaolevista ajokorteista (31.12.2012) sekä ajoneuvokannasta (31.12.2012).

	Osuus alkoholi- onnetto- muuksista 2012 ¹³⁸	Osuus rattijuopu- musonnetto- muuksissa kuolleista ¹³⁸	Osuus rattijuopu- musonnet- tomuuksis- sa louk- kaan- tuneista 2012 ¹³⁸	Osuus maanteiden liikenne- suorittees- ta 2011 ¹³⁹	Osuus voimassa olevista ajokorteista 31.12.2012 ¹⁴⁰	Osuus ajoneuvo- kannasta 31.12.2012 ¹⁴¹
Uusimaa	19 %	22 %	20 %	21 %	28 %	25 %
Varsinais-Suomi	9 %	2 %	8 %	8 %	9 %	9 %
Satakunta	5 %	5 %	5 %	4 %	4 %	5 %
Kanta-Häme	3 %	2 %	3 %	4 %	3 %	4 %
Pirkanmaa	10 %	10 %	9 %	9 %	9 %	9 %
Päijät-Häme	3 %	5 %	4 %	4 %	4 %	4 %
Kymenlaakso	4 %	10 %	5 %	3 %	3 %	4 %
Etelä-Karjala	4 %	10 %	6 %	3 %	3 %	3 %
Etelä-Savo	3 %	0 %	3 %	4 %	3 %	3 %
Pohjois-Savo	5 %	12 %	4 %	5 %	5 %	5 %
Pohjois-Karjala	4 %	7 %	4 %	3 %	3 %	3 %
Keski-Suomi	6 %	2 %	6 %	6 %	5 %	5 %
Etelä-Pohjanmaa	5 %	5 %	4 %	5 %	4 %	5 %
Pohjanmaa	3 %	2 %	1 %	3 %	3 %	4 %
Keski-Pohjanmaa	1 %	0 %	2 %	1 %	2 %	1 %
Pohjois-Pohjanmaa	7 %	2 %	8 %	9 %	7 %	7 %
Kainuu	1 %	0 %	1 %	2 %	1 %	2 %
Lappi	5 %	2 %	6 %	5 %	4 %	4 %
Ahvenanmaa	0 %	0 %	0 %	-	0 %	-

Edellä taulukossa 7 esitetty maakuntien vertailu on kuitenkin puutteellinen. Voimassaolevien ajokorttien osuus on laskettu henkilön asuinpaikan poliisilaitoksen mukaan, mutta tosiasiaa kuljettaja voi joutua rattijuopumusonnettomuuteen missä tahansa maakunnassa. Maakunnan liikenteessä liikkuu muiden maakuntien asukkaiden lisäksi esimerkiksi myös ulkomaalaisen ajokortin haltijoita. Myös ajoneuvokantaa koskee sama haaste: sen osuudet on laskettu ajoneuvon haltijan kotikunnan mukaan.

¹³⁸ Aineiston lähde: Tieliikenneonnettomuustilasto. Tilastokeskus.

¹³⁹ Aineiston lähde: Liikennetilastollinen vuosikirja 2012. Liikennesuorite vuodelta 2011.

¹⁴⁰ Aineiston lähde: Ajokorttitilasto nro 3. Voimassaolevat ajokortit 31.12.2012. Trafi ja Tilastokeskus.

¹⁴¹ Aineiston lähde: Ajoneuvokanta-tilasto, rekisterissä olevat ajoneuvot haltijan kotimaakunnan mukaan 31.12.2012. Trafi ja Tilastokeskus.

http://www.trafi.fi/filebank/a/1358426527/b5ab87f61a95849dda3bd834f61c3817/11064-Rekisterissa_olevat_maakunnittain_31_12_2012.pdf. Haettu 26.2.2013.

12.3. Rattijuoppojen aiheuttamat kuolemaan johtaneet onnettomuudet ¹⁴²

Suomessa liikenneonnettomuuksien tutkijalautakunnat tutkivat kaikki kuolemaan johtaneet onnettomuudet. Tutkinta perustuu lakiin tie- ja maastoliikenneonnettomuuksien tutkinnasta (24/2001)¹⁴³.

Vuosina 2006–2010 lautakunnat tutkivat 326 rattijuopon aiheuttamaa kuolemaan johtanutta moottoriajoneuvo-onnettomuutta.

Tutkituista onnettomuuksista 72 % oli rattijuopolle tapahtuneita yksittäisonnettomuuksia (234) ja loput (92) yhteenajo-onnettomuuksia.

Onnettomuuksissa menehtyi yhteensä 356 henkilöä. Menehtyneistä 73 % (259) oli itse kuljettajana ja 24 % (84) matkustajana rattijuopon kyydissä. Rattijuopon kyydissä kuolleista matkustajista puolet oli iältään alle 25-vuotiaita.

Sukupuoli ja ikä

Onnettomuuksien aiheuttajakuljettajista 91 % oli miehiä. Iältään 56 % kuljettajista oli 25–54-vuotiaita ja 34 % alle 25-vuotiaita. Mieskuljettajista suurin ikäryhmä oli 15–24-vuotiaat (37 %), naiskuljettajista 35–44-vuotiaat (45 %).

Alkoholipitoisuus

Rattijuopumukseen syyllistyneistä aiheuttajakuljettajista 85 % ylitti törkeän rattijuopumuksen rajan ($\geq 1,2$ ‰). Kaikista aiheuttajakuljettajista 2 % (27) oli ns. maistelleita eli heidän verensä alkoholipitoisuus oli 0,20–0,49 ‰.

Muut päihteen

Muita aiheuttajakuljettajien ominaisuuksia olivat 22 prosentilla alkoholin lisäksi myös muun ajokykyyn vaikuttavan aineen alaisena ajaminen, 26 prosentilla turvalaitteen (turvavyö tai kypärä) käyttö, 70 prosentilla vähintään 10 km/h ylinopeus.

Ajo-oikeus

Kuljettajista kolmella neljästä oli voimassa oleva ajokortti, mutta kaikilla ajo-oikeus ei ollut riittävä kyseisen ajoneuvon kuljettamiseen. Ajokiellossa tai muusta syystä ajo-oikeudetta oli 18 % kuljettajista, ja vajaalla kymmenesosalla (22 kpl) ei ollut koskaan ollut ajokorttia.

Aikaisemmat rangaistukset

Aiheuttajakuljettajista 66 prosentilla oli taustalla vähintään yksi rangaistus liikenneturvallisuusrikkomuksesta ja neljäsosalla vähintään viisi rangaistusta. Sen sijaan kolmasosalla ei ollut onnettomuutta edeltävän viiden vuoden ajalta yhtään rangaistusta. Hieman yli puolella (58 %) kuljettajista ei ollut yhtään aikaisempaa rattijuopumusrangaistusta.

Onnettomuusaika

Ajallisesti eniten onnettomuuksia tapahtui kesäkuukausina (kesä-elokuussa keskimäärin 8 onnettomuutta/kuukausi/vuosi). Kolmasosa onnettomuuksista tapahtui lauantaina, kolme viidesosaa viikonloppuna (perjantai–sunnuntai). Onnettomuudet painottuivat ilta-aikaan (32 % klo 18–24) ja yöhön (43 % klo 24–06).

Ajoneuvo ja sen omistajuus

Aiheuttajakuljettajista suurin osa (82 %) ajoi henkilöautoa. Autojen keski-ikä oli 14 vuotta. Yhdeksän prosenttia kuljettajista kuljetti mopoa tai moottoripyörää. Suurin osa kuljettajista ajoi omistamallaan ajoneuvolla. Sen sijaan 7 % kuljettajista ajoi anastetulla ajoneuvolla ja 15 % luvallisesti lainatulla ajoneuvolla.

¹⁴² Moottoriajoneuvonkuljettajien alkoholionnettomuudet. Liikennevakuutuskeskus, Vakuutusyhtiöiden liikenneturvallisuustoimikunta. 6.6.2012.

<http://www.lvk.fi/templates/vinha/services/download.aspx?fid=275544&hash=c7f0e08624c6ca4ff65a018de98d7d847c19bdb0b5610ff27b2821454870f901>. Haettu 26.2.2013.

¹⁴³ Laki tie- ja maastoliikenneonnettomuuksien tutkinnasta.

<http://www.finlex.fi/fi/laki/ajantasa/2001/20010024>. Haettu 4.4.2013.

Matkustajat

Henkilöautoa kuljettaneista rattijuopoista kahdella viidestä oli kyydissään vähintään yksi matkustaja. Yleisimmin kyydissä oli yksi tai kaksi samanikäistä ja samaa sukupuolta olevaa matkustajaa.

Matkan tarkoitus

Rattijuopoista yli puolet oli vapaa-ajan matkalla. Lähes kymmenesosa oli asiointimatalla, 4 % työmatkalla ja 1 % ammattiajossa. Kolmasosalla kuljettajista matkan tarkoitus oli "muu" tai "epäselvä".

12.4. Onnettomuuksien kustannukset yhteiskunnalle

Liikenneviraston ohjeen¹⁴⁴ mukaan liikennekuoleman yksikköarvoksi on määriteltä 1 919 000 €/kuollut.

Vuonna 2012 rattijuopumusonnettomuuksissa kuoli 41 henkilöä. Liikenneviraston vuoden 2010 ohjeen mukaan laskettuna kuolemien yhteiskustannukset ovat 78 679 000 euroa.

Loukkaantumisen kustannukset jaotellaan pysyvään vammaan (1 079 000 euroa), vaikeaan tilapäiseen vammaan (248 000 euroa) ja lievään tilapäiseen vammaan (49 000 euroa). Keskimäärin loukkaantumisen kokonaiskustannukset ovat 241 000 €/loukkaantuminen.

Vuoden 2012 rattijuopumusonnettomuuksissa loukkaantui 617 henkilöä. Liikenneviraston ohjeen mukaan laskettuna loukkaantumisten yhteiskustannukset olivat 148 697 000 euroa.

Kustannusten muodostumiseen ja kohdentumiseen voi tutustua tarkemmin Tiehallinnon selvityksessä 50/2006¹⁴⁵.

¹⁴⁴ Tieliikenteen ajokustannusten yksikköarvot 2010. Liikenneviraston ohjeita 21/2010. http://www2.liikennevirasto.fi/julkaisut/pdf3/lo_2010-21_tieliikenteen_ajokustannusten_web.pdf. Haettu 28.3.2013.

¹⁴⁵ Liikenneonnettomuuskustannusten muodostuminen ja kohdentuminen. Tiehallinnon selvityksiä 50/2006. http://alk.tiehallinto.fi/julkaisut/pdf/3201030-v-liikenneonnett_kustan_mu.pdf. Haettu 28.3.2013.

13. KAMPANJOINTIA RATTIJUOPUMUKSEN VÄHENTÄMISEKSI ¹⁴⁶

Suomessa Liikenneturva ja sitä edeltänyt Talja¹⁴⁷ ovat kampanjoineet rattijuopumuksen vähentämiseksi useita vuosikymmeniä.

Myöhemmin kampanjointia on tehty Liikenneraittuustyöryhmän¹⁴⁸ toimesta. Ryhmässä ovat edustettuina liikenne- ja viestintäministeriö, sosiaali- ja terveysministeriö, liikkuva poliisi, Liikenneturva, Suomen sosiaali- ja terveys ry sekä Trafi.

Kuva 16. Lähde: Liikenneturva.



1980-luvulla kampanjoinnissa keskityttiin tuomaan esiin negatiivisia asenteita alkoholin vaikutuksen alaisena ajamiseen. Kampanjoinnin pääviesteinä olivat itsekontrolli ja tilannekontrolli. Yhtenä esimerkkinä kontrollin korostamisesta on "Jos otat et aja – Jos ajat et ota" –kampanja.

1990-luvun kampanjoinnissa korostettiin edelleen voimakkaita negatiivisia asenteita rattijuopumusta kohtaan. Erityisesti painotettiin sosiaalista vastuullisuutta ja alkoholin vaikutuksen alaisena olevien henkilöiden ratettiin pääsyn estämistä.

Vastuullisuuden ja kavereista huolehtimisen ohella suositeltiin myös julkisen liikenteen käyttöä oman auton sijaan. Esimerkkinä 1990-luvun kampanjoinnista on julistelu "… jos mä voisin saada takaisin sen aamun ja sanoa: älä lähde autolla".

2000-luvulla kampanjoinnissa jatkettiin itsekontrollin tärkeyden korostamista viesteillä "On aamuja, jolloin auto kannattaa jättää kotiin" ja "Jos juot, ota kuljettaja". Samoin jatkettiin sosiaalisesta kontrollista viestimistä esimerkiksi vuoden 2007 kampanjalauseilla "Tänäkin viikonloppuna moni humalainen loukkaantuu – kun kaveri ei anna auton avaimia", "Kiität ystävääsi aamulla!" ja "Kaveria ei jätetä".

Parhaillaan käynnissä on "Tyhmä saa olla, mutta ei rattijuoppo" –kampanja¹⁴⁹. Nuoret keksivät itse lauseen liikenneraittuustyöryhmän järjestämässä slogan-kilpailussa. Kampanjassa korostetaan sosiaalista vastuullisuutta ja sosiaalisten normien vahvistamista. Pääviesteinä ovat, että liikenne ja alkoholi eivät sovi yhteen ja että vastuu selvästä kuljettajasta kuuluu jokaiselle.

¹⁴⁶ Drink Driving in Finland. Petri Jääskeläisen esitys ETSC:n Safe & Sober –seminaarissa Helsingissä 15.3.2012.

¹⁴⁷ Liikenneturva perustettiin 22.10.1971. Sitä ennen Suomessa vastaavaa työtä tekivät Liikenneturvan edeltäjät Liikennekulttuurikomitea (1929–1938) ja Tapaturmantorjuntayhdistyksen liikennejaos TALJA (1938–1971).

¹⁴⁸ Liikenneraittuustyöryhmä. <http://www.liikenneraittius.fi/>. Haettu 14.3.2013.

¹⁴⁹ Liikenneraittuustyöryhmä.

Kuva 17. Lähde: Liikenne-raittiustyöryhmä.



14. KANSALAISTEN SUHTAUTUMINEN RATTIJUOPUMUKSEEN

Sisäasiainministeriön poliisiosaston toimeksiannosta toteutetun poliisibaronetrin¹⁵⁰ mukaan suomalaisia huolestuttavat 12 rikosilmiöstä eniten rattijuopumus ja ampuma-aseella tehty rikos.

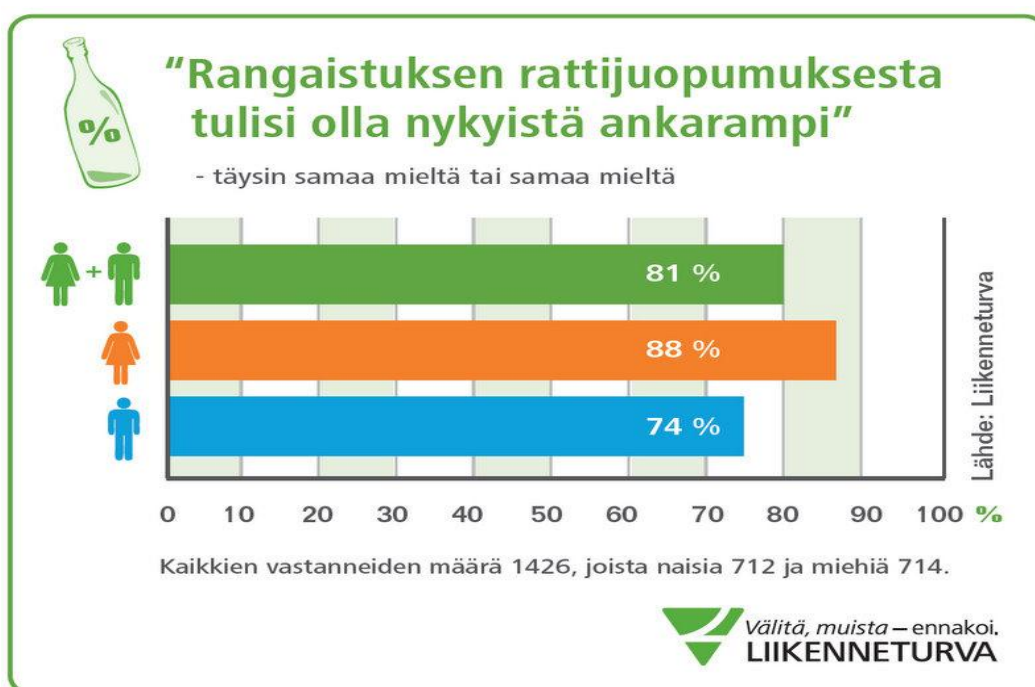
Yhdeksän poliisin valvontamuodon joukosta suomalaiset kokevat rattijuopumusvalvonnan ylivoimaisesti tärkeimpänä liikenneturvallisuuden kannalta. 87 % pitää sitä erittäin merkittävänä ja 13 % melko merkittävänä valvontamuotona.

Tutkimuksen tarkoituksena oli selvittää 15–79-vuotiaiden suomalaisten käsityksiä poliisin toimintaympäristöstä ja poliisitoiminnan laadusta. Aineisto kerättiin henkilökohtaisina haastatteluina syksyllä 2012 reilun tuhannen (1018) henkilön otoksella. Poliisibaronetri on toteutettu kahden vuoden välein vuodesta 1999 lähtien.

Liikenneturvan selvityksen mukaan suomalaiset pelkäävät liikenteessä eniten rattijuoppoja (58 % vastanneista) ja hurjastelijoita (55 %). Kolmanneksi eniten pelätään liian lähellä perässä ajavia kuljettajia, heitä pelkää kaksi viidestä (41 %) suomalaisesta. Selvityksen tiedot kerättiin syyskuussa 2012 internetpaneeli Gallup-Kanavalla. Tutkimukseen osallistui 1031 yli 15-vuotiasta suomalaista, joista autoilijoita oli 838.¹⁵¹

Liikenneturvan kyselytutkimuksen mukaan kahdeksan kymmenestä suomalaisesta haluaisi koventaa rattijuopumuksen rangaistuksia. Naiset olivat miehiä valmiimpia koventamaan rattijuopumukseen syyllistyneiden kuljettajien rangaistuksia. TNS Gallupin Liikenneturvalle toteuttamaan kyselyyn vastasi 1426 suomalaista loppuvuonna 2011.¹⁵²

Kuva 18. Suomalaisten mielipiteet nykyisten rattijuopumusrangaistusten ankaruuden sopivuudesta. Lähde: Liikenneturva.



¹⁵⁰ Poliisibaronetri 2012. Kansalaisten käsitykset poliisin toiminnasta ja sisäisen turvallisuuden tilasta. Sisäasiainministeriön julkaisuja 47/2012. <http://www.intermin.fi/julkaisu/472012>. Haettu 14.3.2013.

¹⁵¹ Pelot, vaarat ja ärsytykset liikenteessä. Liikenneturva 2012. http://www.liikenneturva.fi/www/fi/tutkimus/liitetiedostot/pelot_vaarat_arsytykset_2012.pdf. Haettu 14.3.2013.

¹⁵² Rattijuopumukseen puututtava laajalla keinovalikoimalla. Liikenneturvan uutispöytä 12.1.2012. http://www.liikenneturva.fi/www/fi/index.php?we_objectID=8230. Haettu 22.2.2013.

15. KANSAINVÄLISIÄ JA KANSALLISIA POLIITTISIA LINJAUKSIA

15.1. Euroopan Unioni

Euroopan komissio julkaisi heinäkuussa 2010 suuntaviivat Euroopan tieliikenteen turvallisuustyölle vuosiksi 2011–2020. Rattijuopumuksen vähentämiseen komissio ottaa kantaa asettamansa *Increase enforcement of road rules* -tavoitteen alla. Rattijuopumuksen valvonnan ja rangaistusseuraamusten lisäksi se korostaa ennaltaehkäisevien toimenpiteiden tärkeyttä. Komissio aikoo myös tutkia mahdollisuutta säättää alkolukkojen asentaminen pakolliseksi esimerkiksi ammattikuljetuksiin.¹⁵³

Euroopan unionin neuvosto vastasi komission suosituksiin joulukuussa 2010 julkaisemalla lehdistötiedotteen johtopäätöksistään¹⁵⁴. Neuvosto kannustaa vahvaan jäsenvaltioiden ja ajoneuvoteollisuuden yhteistyöhön, jotta ajoneuvojen turvajärjestelmien lupaavalla kehityksellä olisi edellytykset jatkua. Uusilla teknisillä ratkaisulla voidaan käsitellä liikenteen ongelmia kuten ylinopeus ja heikentynyt ajokunto (esimerkiksi ajaminen alkoholin tai huumain aineiden vaikutuksen alaisena tai väsyneenä).

Syyskuussa 2011 Euroopan parlamentti vastaanotti myönteisesti komission linjaukset, mutta samalla toivoi täydellisemmän ja vahvemman toimenpideohjelman käynnistämistä¹⁵⁵. Parlamentti pyysi komissiota valmistelevaan ehdotukset a) harmonisoiduksi promillerajaksi koko Euroopan unionin alueelle, b) 0,0 promillen rajaksi sekä ammatti- että uusille kuljettajille sekä c) alkolukkojen asennusvelvollisuudeksi kaikkiin uusiin henkilöiden ja tavaroiden kuljetusajoneuvoihin sekä kaikille rattijuopumuksen uusiville kuljettajille.

Lisäksi parlamentti pyysi komissiota ehdottamaan vuoteen 2013 mennessä direktiiviä alkolukkojen asentamiseen, sisältäen oleelliset tekniset määrittelyt. Ammatti- ja uusien kuljettajien promillerajan alentaminen olisi jatkoa komission vuoden 2001 suositukselle, jolloin kokemattomille kuljettajille ja ammattikuljettajille suositeltiin 0,2 promillen rajaa.

Euroopan komission DG MOVE (Directorate General for Mobility and Transport) on alkuvuodesta 2013 tilannut alkolukkoselvityksen tanskalaiselta COWI-konsulttiyritykseltä. Käytännössä selvityksen toteuttaa eurooppalainen konsulttiyritys Ecorys yhteistyössä hollantilaisten SWOV:in ja ADV:n kanssa. Komissio haluaa selvittää tiilaamallaan vaikutusarvioinnilla, tulisiko EU-tasolla säätää alkolukkolaitevaatimuksesta tiettyihin ajoneuvoihin tai tietyille kuljettajille. Kevään 2013 aikana keskeisille sidosryhmille (stakeholders) toteutetaan kysely. Kyselyyn vastaamisen määräpäivä on 26.4.2013. Selvityksen on tarkoitus valmistua vuoden 2013 loppuun mennessä.¹⁵⁶

¹⁵³ Communication from the Commission to the European Parliament, the Council, the European Economic and Social Committee and the Committee of the Regions. Towards a European road safety area: Policy orientations on road safety 2011–2020. COM(2010) 389 final. European Commission. http://ec.europa.eu/transport/road_safety/pdf/com_20072010_en.pdf. Haettu 31.1.2013.

¹⁵⁴ Council conclusions on road safety, 3052th Transport, Telecommunications and Energy Council meeting, Brussels, 2–3 December 2010. Council of the European Union, http://www.consilium.europa.eu/uedocs/cms_data/docs/pressdata/en/trans/118150.pdf. Haettu 31.1.2013.

¹⁵⁵ Report on European road safety 2011–2020, (2010/2235(INI)), Committee on Transport and Tourism, Dieter-Lebrecht Koch. European Parliament, A7-0264/2011, 8.7.2011. <http://www.europarl.europa.eu/sides/getDoc.do?pubRef=-//EP//NONSGML+REPORT+A7-2011-0264+0+DOC+PDF+V0//EN>. Haettu 31.1.2013.

¹⁵⁶ Alcohol interlock devices. Study on the prevention of drink-driving by use of devices. Ecoryksen Wim Spitin julkaisematon esitys Oslossa 13.3.2013 Euroopan alkolukkoviranomaisten kokouksessa.

Euroopan komission varapresidentti, liikennekomissaari Siim Kallas puhui¹⁵⁷ huhtikuussa 2012 rattijuopumuksen vähentämisen tärkeydestä European Transport Safety Councilin (ETSC) järjestämässä Drink Driving –seminaarissa Brysselissä.

Each year, European roads are the scene of an unacceptable number of fatalities.

Last month we received the latest annual figures for 2011. They give me particular cause for concern because the rate of decline in road deaths in Europe has slowed down markedly. This is a worrying change in the trend, given our previous successes in getting the numbers down.

*But a trend that has **not** yet changed is that drink driving remains a major killer on our roads today.*

Although drink drivers know that they can be caught and that the penalties are tough, alcohol-impaired road users are still involved in about a quarter of all fatal crashes in Europe. And that is despite a tide of public opinion which is firmly against drink driving.

...

Let me now turn briefly to the issue of maximum permitted blood alcohol content, or BAC, for drivers. While the majority of Member States have set a legal BAC limit of 0.5 mg/ml, these limits vary widely across the EU. They range between absolute zero tolerance and 0.8 mg in a couple of countries.

As you may recall from the Commission's 2001 recommendation on this subject, we would ideally like to see all countries adopt a 0.5 mg limit – or move towards an even lower one.

But here I have to repeat what I have said in the past, that it should be up to individual Member States to choose the BAC limit for their own territory. National cultures differ too much to have a pan-European limit – just compare Belgium with my own country, Estonia, for example. So I do not intend to make any legal proposal in this area during the mandate of this Commission.

Lastly, on alcohol interlock devices. The Commission is closely following the various pilot projects that are underway for deploying these devices in vehicles. Of course, some Member States have already passed legislation in this area: Finland has already made their use compulsory in all school buses and daycare transport.

This year, we will commission a study to examine this issue in greater depth and look at different experiences with installing and using alcohol interlock devices. It will also examine the possible cost/benefit implications of compulsory application of alcohol interlocks in all EU Member States as well as their effects on road traffic accidents caused by drink driving.

...

As I said at the start, the situation today is worrying. But if we work together to raise awareness, to enforce the rules better and to change people's driving habits, then we can truly make a difference.

We have already done so – the progress that has been made in reducing road deaths since the start of the millennium should encourage us to do even better.

¹⁵⁷ Working together to reduce deaths on Europe's roads. Siim Kallas. Vice-President and Commissioner for Transport. SPEECH/12/292. Puhe European Transport Safety Councilin (ETSC) järjestämässä Drink Driving –seminaarissa 24.4.2012 Brysselissä. http://europa.eu/rapid/press-release_SPEECH-12-292_en.pdf. Haettu 17.4.2013.

15.2. European Transport Safety Council (ETSC)

European Transport Safety Council (ETSC¹⁵⁸), jonka jäseniä Trafi, Liikenneturva ja Vakuutusyhtiöiden liikenneturvallisuuustoimikunta (VALT) ovat, julkaisi huhtikuussa 2012 raportin Drink Driving: Towards Zero Tolerance.

Raportissa annetaan rattijuopumuksen vähentämisen edistämiseen useita suosituksia toimenpiteiksi sekä Euroopan Unionille että jäsenvaltioille.

Jäsenvaltioiden tulisi

- harkita nollarajan käyttöönottamista kaikille kuljettajille (vastaavasti EU:lle suositellaan direktiivin ehdottamista nollarajan säätämiseksi ammattikuljettajille ja nuorille kuljettajille; teknisen valvontatoleranssin alkoholipitoisuuteen tulisi olla 0,1 tai 0,2 g/l, mutta viestin kaikille kuljettajille tulisi olla selkeä: alkoholia ja ajamista ei yhdistetä);
- soveltaa kansainvälisiä parhaita käytäntöjä, erityisesti kuten on määritelty Euroopan komission suosituksissa (vuodelta 2004) liikennesäädösten valvontaan;
- tehostaa rattijuopumuksen valvontaa asettamalla minimitalvoitteet moottoriajoneuvon kuljettajien valvonnan määrään (esimerkiksi, että yksi viidestä kuljettajasta tulisi puhalluttaa joka vuosi);
- ottaa käyttöön systemaattinen puhallustestaus kaikessa poliisin valvonnassa, joka kohdistuu kuljettajien käyttäytymiseen;
- ottaa käyttöön teiden varsille kuljettajien hengitysilman testausprosessi, joka mahdollistaa poliisille useampien kuljettajien testaamisen samoilla resursseilla;
- ottaa käyttöön pakollinen testaus kaikille tienkäyttäjille, jotka ovat osallisena kuolemaan johtaneissa tieliikenneonnettomuuksissa, tai kaikkiin onnettomuuksiin, joihin poliisi kutsutaan paikalle;
- ottaa käyttöön kuntoutusohjelmia ja kovempia rangaistuksia erityisesti rattijuopumuksen uusijoille;
- kehittää alkolukkojen käyttöä kuntoutusohjelmissa;
- harkita alkolukkojen käytön laajentamista tietyille kuljettajaryhmille (esimerkiksi lapsia kuljettavat linja-autonkuljettajat tai kaikki ammattikuljettajat);
- järjestää säännöllisiä kansallisia kampanjoita yleisen tietoisuuden lisäämiseksi siitä, että alkoholin käyttö ja ajaminen eivät koskaan ole hyvä yhdistelmä; ja
- harkita kansallisen aloitteen tekemistä kaupallisille kuljetusyrityksille heidän työvoimansa rattijuopumuksen tarkastelemiseksi osana laajempaa yritystoimintamalliaan.

15.3. European Traffic Police Network (TISPOL)

Euroopan liikennepoliisien järjestö TISPOL¹⁵⁹ julkaisi lokakuussa 2012 suosituksen alkoholin ja huumaavien aineiden vaikutuksen alaisena ajamisen valvontaan Euroopassa¹⁶⁰.

Suomesta Liikkuva poliisi on ollut aktiivinen jäsen TISPOLin toiminnassa jo useita vuosia. Suomi toimii TISPOLin puheenjohtajamaana ja Liikkuvan poliisin ylikomisario Pasi Kemppainen järjestön presidenttinä vuoden ajan syyskuusta 2011 lähtien. Huhtikuussa 2013 järjestön presidenttinä toimii vuorostaan belgialainen poliisi.

¹⁵⁸ www.etsc.eu

¹⁵⁹ www.tispol.org

¹⁶⁰ Enforcing drug and drink driving within Europe. Policy paper, 4.10.2012. TISPOL Strategic Drugs & Alcohol Working Group.

<https://www.tispol.org/system/files/TISPOL%20Drugs%20and%20Alcohol%20Policy%20Document%204th%20October%202012.pdf>. Haettu 1.2.2013.

Linjauksissaan TISPOL ottaa kantaa valvonnan lisäksi myös laajemmin rattijuopumuksen ehkäisyyn ja parhaiksi todettuihin käytäntöihin. Alkoholirattijuopumuksen osalta TISPOL esittää seuraavia toimenpiteitä ja käytäntöjä:

- Sen tunnustaminen, että liikenteen valvonta on yksi avaintekijöistä rattijuopumuksen vähentämiseksi sen jälkeen, kun muita keinoja on menestyksekkäästi otettu käyttöön (esimerkiksi lainsäädäntö, koulutus, uudet tekniset ratkaisut); kaikkien TISPOLin jäsenvaltioiden tulee osallistua huumeisiin ja alkoholiin liittyviin toimenpiteisiin, ja toteuttaa huumaavien aineiden ja alkoholin vaikutuksen alaisena ajamisen valvontaa tehokkaasti päivittäin;
- Alkoholirattijuopumuksen promillerajan alentaminen maksimissaan 0,5 promilleen (aluksi), myöhemmin jopa alhaisemmaksi;
- Promillerajan alentaminen ammattikuljettajille ja uusille kuljettajille (maksimissaan 0,2 promillea);
- Alkoholin testaus kuljettajilta tien päällä periaatteella ”kaikki puhaltavat”;
- Rutiininomainen alkoholin ja huumeiden seulonta kaikille kuljettajille, jotka py-säytetään muusta syystä tai jotka joutuvat onnettomuuteen;
- Rattijuopumuskuljettajilta ajokortin poisottaminen poliisin toimesta ja kuljettajien saattaminen ajokieltoon;
- Kuljettajan, jolla on todettu alkoholi- ja/tai huumeongelma, kelpoisuus ajokortin pitämiseen tulee arvioida erikoislääkärin toimesta;
- Kuljettajalle, jolla on alkoholi- ja/tai huumeongelma, ei tulisi sallia ajokortin pitämistä niin kauan kuin hänellä on ko. ongelma;
- Ankarammat rangaistukset ja kuntoutusohjelma rattijuopumuksen uusijoiden käyttäytymisen muuttamiseksi;
- Auton takavarikointi, kun se on tarkoituksenmukaista;
- Vahva viestintä ja koulutus ennaltaehkäisevinä keinoina;
- Keskittyminen korkean riskin kuljettajiin ennaltaehkäisyssä;
- Tekniset välineet tukemaan poliisin valvontaa (poliisin välineet tien päällä, esimerkiksi tarkkuusalkometrit ja huumeidenseulontalaitteet);
- Alkolukkojen käytön laajentaminen (kaikkiin uusiin ajoneuvoihin, rattijuopumuksen uusijoille, ihmisten ja tavaroiden ammattimaisen kuljetuksen ajoneuvoihin);
- Poliisien koulutuksen tehostaminen (erityisesti psykoaktiivisten aineiden merkien ja oireiden tunnistamiskykyjen kehittämiseksi);
- Parhaiden käytäntöjen jakaminen jäsenvaltioiden ja sidosryhmien välillä.

TISPOLin johtokunnan suomalaisen jäsenen mukaan järjestön linjaukset ovat huh-tikuussa 2013 edelleen loppuvuonna 2012 julkaistun Policy Paperin mukaiset.¹⁶¹

15.4. Tieliikenteen turvallisuus 2006–2010¹⁶²

Suomessa liikenne- ja viestintäministeriö julkaisi joulukuussa 2005 suunnitelman tieliikenteen turvallisuuden parantamiseksi vuosille 2006–2010. Suunnitelman laati eri ministeriöiden, virastojen, liittojen ja tutkimuslaitosten asiantuntijoista koostunut liikenneturvallisuusasiain neuvottelukunta. Suunnitelman tavoitteena oli osoittaa liikenneturvallisuustoimet, joilla valtioneuvoston vuonna 2001 asettama tavoite

¹⁶¹ Ylikomisario Pasi Kemppainen, Liikkuva poliisi. Sähköposti 3.4.2013.

¹⁶² Tieliikenteen turvallisuus 2006–2010. Liikenne- ja viestintäministeriön ohjelmia ja strategioita 8/2005. http://www.lvm.fi/files/OS8_2005.pdf. Haettu 15.1.2013.

(vuonna 2010 liikennekuolemien vuotuisen määrän tulee olla alle 250) voitaisiin saavuttaa.

Suunnitelmassa esitetään rattijuopumuksen vähentämistoimenpiteiksi

- alkolukon käytön yleistymisen edistämistä sekä päihdeongelmaisten että rattijuopumuksesta tuomittujen keinona hallita päihtyneenä ajamaan lähtemistä;
- alkolukon käytön ottamista täydentäväksi keinoksi ajokorttidirektiivin mukaisten terveysvaatimusten kontrollointiin;
- alkolukon lisäämistä kriteeriksi kuljetuspalveluiden kilpailuttamiseen ja alan yritysten laatuarviointiin;
- alkolukon saamista vakiovarusteeksi uusiin ajoneuvoihin kansainvälisen yhteistyön kautta (uusiin kuorma- ja linja-autoihin viimeistään vuonna 2010 ja uusiin henkilö- ja pakettiautoihin vuonna 2012);
- valvonnan kohdentamista;
- tiedottamisen tehostamista;
- rattijuopumusrikosten todentamista tien päällä (esimerkiksi siirrettävien tarkkuusalkometrien käyttöönotto);
- seuraamusprosessin yksinkertaistamista;
- puuttumiskynnyksen alentamista ja ajon keskeyttämistä jo 0,2 promillen alkoholipitoisuudesta alkaen;
- rattijuopumusta paheksuvan asenneilmaston ylläpitoa;
- päihdeongelmien varhaista tunnistamista;
- opastusta terveydenhuollossa sekä
- ajoneuvojen takavarikointi- ja konfiskointimenettelyjen yhdenmukaistamista ja ohjeistamista vaikeimpien uusimistapausten estämiseksi.

Suunnitelmassa ehdotettujen toimenpiteiden toteutumisesta ei ole käytettävissä systemaattista seurantaa. Osa toimenpiteistä on toteutunut, osa sen sijaan on jäänyt ajatusten ja ideoiden tasolle. Esimerkiksi rattijuopumusrikosten todentamista tien päällä on saatu tehostettua saamalla poliisin käyttöön siirrettäviä tarkkuusalkometrejä, mutta esimerkiksi alkolukon käytön laajentaminen on edennyt huomattavasti suunnitelmia hitaammin.

15.5. Tieliikenteen turvallisuussuunnitelma vuoteen 2014 ¹⁶³

Alkuvuodesta 2012 liikenne- ja viestintäministeriö julkaisi uuden suunnitelman tieliikenteen turvallisuuden parantamiseksi. Tavoitteet todeksi –suunnitelman liikenneturvallisuustoimenpiteet ulottuvat vuoteen 2014. Suunnitelma on edellisen tavoin liikenneturvallisuusasiain neuvottelukunnan valmisteleva.

Vuoteen 2025 asti määriteltynä tavoitteena on, että tieliikennekuolemien määrä on enintään 100 ko. vuonna. Välitavoitteina on enintään 218 kuolemaa vuonna 2014 ja enintään 136 kuolemaa vuonna 2020.

Kuljettajien ajokunnon ja rattijuopumuksen vähentämisen osalta suunnitelmassa esitetään seuraavia toimenpiteitä:

A) Rattijuopumuksen promilleraja lasketaan 0,2 promilleen.

¹⁶³ Tavoitteet todeksi. Tieliikenteen turvallisuussuunnitelma vuoteen 2014. Liikenne- ja viestintäministeriön ohjelmia ja strategioita 1/2012.

[http://www.lvm.fi/c/document_library/get_file?folderId=1986563&name=DLFE-15604.pdf&title=Tavoitteet todeksi. Tieliikenteen turvallisuussuunnitelma vuoteen 2014](http://www.lvm.fi/c/document_library/get_file?folderId=1986563&name=DLFE-15604.pdf&title=Tavoitteet%20todeksi.%20Tieliikenteen%20turvallisuussuunnitelma%20vuoteen%202014). Haettu 15.1.2013.

- Oikeusministeriö valmistelee rattijuopumuksen alentamista koskevan lainsäädäntöesityksen, mukaan lukien promilleväliä 0,20–0,49 koskevan seuraamusmenettelyn yksinkertaistamisen.

B) Lisätään rattijuopumukseen syyllistyneiden alkolukon käyttöä lainsäädännöllisin keinoin. Lisäksi alkolukko säädetään pakolliseksi julkisissa kuljetustilauksissa sekä ammattimaisessa liikenteessä.

- Liikenne- ja viestintäministeriön perustama työryhmä valmistelee alkolukon käytön laajentamista koskevan lainsäädäntöehdotuksen.

- Alkolukko kytketään kiinteämmin ajoterveyden arviointiin ja seurantaan. Ilmoitusvelvollisuutensa puitteissa lääkäri voisi jatkossa suositella poliisille, että hänen potilaansa ajo-oikeuteen liitetään alkolukkoehto.

- Trafi selvittää alkolukon käytön laajentamisen edellytykset ja vaikutukset ammatiliikenteessä.

- Toteutusvaiheessa Trafi kehittää ajoneuvoliikennerekisteriin tarvittavat tiedot välitettäväksi poliisille, varmistaa alkolukon vaatimusten mukaisuuden sekä tukee alkolukon kehittämistä ja käyttöönottoa kokeiluilla ja selvityksillä.

- Trafi selvittää alkolukkojen toimintaa ja käytettävyyttä ja sekä alkolukkojen kehittämistarpeita vuoden 2012 loppuun mennessä.

- Suomi vaikuttaa EU-tasolla siihen, että alkolukko saataisiin pakolliseksi vakiovarusteeksi uusiin autoihin.

C) Kehitetään rattijuopumusvalvontaa ja tehostetaan liikenneraittiuskampanjointia.

- Poliisihallitus ottaa käyttöön siirrettäviä tarkkuusalkometrejä.

- Poliisihallitus kehittää rattijuoppovalvontaan liittyviä toimintatapoja ja panostaa kohdennettuun valvontatiedottamiseen ihmisten kokeman kiinnijäämisriskin lisäämiseksi.

- Trafín vetämä liikenneturvallisuusviestinnän koordinoitiryhmä ja verkosto suunnittelevat ja toteuttavat yhteisiä liikenneraittiuskampanjoita.

- Päihteiden käytöstä liikenteessä aiheutuvien riskien ja niiden seuraamusten käsittelyä lisätään erityisesti 14–17-vuotiaille kouluissa, oppilaitoksissa ja nuorisotyössä liikenne- ja terveysalan järjestöjen yhteistyönä.

D) Panostetaan rattijuopumuksesta kiinnijääneiden hoito- ja tukitoimiin.

- Sosiaaliviranomaiset ja poliisi toteuttivat vuonna 2010 yhteistyössä kokeilun, jossa rattijuopumuksesta kiinni jääneelle tarjottiin mahdollisuus keskustella sosiaalityöntekijän kanssa päihdeongelmastaan mahdollisimman pian kiinnijäämisen jälkeen. Kokeilun tulosten pohjalta laaditaan toimintamalli paikallisesti käyttöön otettavaksi.

- Alkoholiongelmiin yleistä ehkäisyä tehostetaan tukemalla varhaisen puuttumisen mallin käyttöön ottamista ja levittämistä sosiaali- ja terveydenhuollossa koko maassa.

- Rattijuopumukseen syyllistyneiden erityistarpeet pyritään ottamaan huomioon nykyistä paremmin päihdeongelmaisten hoito- ja tukipalveluissa sekä siihen liittyvässä koulutuksessa.

- Terveiden ja hyvinvoinnin laitos ja sosiaali- ja terveysministeriö kehittävät menettelyä, jolla uusien ajokorttikokelaiden päihteiden käyttöä voidaan lääkäritarkastuksen yhteydessä selvittää.

- Päivitetään sosiaali- ja terveysministeriön ohje päihderiippuvuuden arviointiohjelmasta ja Poliisihallituksen ohje päihderiippuvuudesta ja ajo-oikeudesta. Alkolukkoehto asetetaan vaihtoehtoksi arviointiohjelman suorittamiselle.

- Rattijuopumuksiin syylistyneiden hoito- ja tukitoimia tehostetaan rikosseuraamusten yhteydessä.

Suunnitelmassa esitetyn laskennallisen arvion mukaan rattijuopumuksen vähentämistoimenpiteillä saavutettaisiin 5,6 liikennekuoleman vähenemä vuoteen 2014. Vaikutusarviot perustuvat vuosina 2004–2008 sattuneiden kuolemaan johtaneiden onnettomuuksien ominaisuustietoihin sekä tutkimusten vaikutustietoihin.¹⁶⁴

Taulukko 8. Liikenneturvallisuussuunnitelmassa esitettyjen rattijuopumuksen vähentämistoimenpiteiden kustannukset ja turvallisuusvaikutukset.¹⁶⁵

Toimenpide	Kuolemien vähenemä vuoteen 2014	Kustannukset
Rattijuopumuksen promillerajan laskeminen 0,2 promilleen	0,4	ei tietoa
Alkolukon käytön lisääntyminen rattijuopumuksesta tuomituilla	2,5	11 M € /20 v
Pakollinen alkolukko ammattiliikenteessä	0,1	50 M € /20 v
Liikenneraittitiedotuksen tehostaminen	1,5	4 650 000 € /20 v
Siirrettävien tarkkuusalkometrien käyttöönotto ja rattijuopumusvalvontaan liittyvien menettelyiden kehittäminen (poliisi)	0,8	198 000 € /20 v
Päihdeongelmaisten hoito- ja tukitoimiin panostaminen	0,3	ei tietoa
	5,6	

Suunnitelmaan sisältyvien keskeisten toimenpiteiden toteuttamisesta ja tuloksista raportoidaan liikenneturvallisuusasiain neuvottelukunnalle vuosittain. Tulosta mitataan ja arvioidaan tavoitteiden saavuttamisen sekä liikenneturvallisuutta kuvaavien tunnuslukujen perusteella.

Liikenneturvallisuusasiain neuvottelukunnan työjaosto kerää turvallisuussuunnitelman yksittäisten toimenpiteiden toteutum tiedon neuvottelukunnan käsittelyä varten. Ensimmäisen kerran suunnitelman toteutumista käsiteltiin neuvottelukunnan kokouksessa 5.3.2013.

15.6. Valtioneuvoston periaatepäätös tieliikenteen turvallisuuden parantamiseksi¹⁶⁶

Valtioneuvosto antoi 5. 12.2012 periaatepäätöksen tieliikenteen turvallisuuden parantamisesta. Periaatepäätöksessä esille tuotuja toimenpiteitä toteutetaan vuosina 2012–2014. Liikenne- ja viestintäministeriö raportoi valtioneuvostolle periaatepäätöksen etenemisestä ja tavoitteiden toteutumisesta.

Periaatepäätös koostuu kymmenestä vastuullisuuden teesistä. Pääteetön tieliikenne on nostettu esiin kolmella teesillä:

- 1) Parannetaan valvontaviranomaisten mahdollisuutta puuttua päihtyneiden kuljettajien toimintaan,
- 2) Ennalta ehkäistään rattijuopumuksia ja edistetään alkolukon käyttöä, ja

¹⁶⁴ Tieliikenteen turvallisuussuunnitelman liikenneturvallisuusvaikutusten arvio. LINTU-julkaisuja 3/2012.

¹⁶⁵ Lähde: Tavoitteet todeksi. Tieliikenteen turvallisuussuunnitelma vuoteen 2014.

¹⁶⁶ Valtioneuvoston periaatepäätös tieliikenteen turvallisuuden parantamisesta.

3) Käynnistetään alle 25-vuotiaiden rattijuopumuksesta epäiltyjen päihdetilanteen kartoitus.

Ensimmäisen teesin mukaan päihteettömään tieliikenteeseen pyrkivä liikennepoliitikka edellyttää tieliikennelain muuttamista siten, että ajoneuvoa ei saa kuljettaa sellainen henkilö, jolta päihtymyksen vuoksi puuttuvat siihen tarvittavat edellytykset. Edelleen ko. teesin mukaan ”nykysääntelyä olisi ... tarpeellista muuttaa niin, että laki mahdollistaisi valvontaviranomaiselle toimivallan keskeyttää alkoholin tai muun päihdyttävän aineen vaikutuksen alaisena ajoneuvon kuljettavan henkilön matkan, vaikka teko ei sellaisenaan täyttäisi varsinaisen rattijuopumusrikoksen tunnusmerkistöä”. Päihtymyksen tulisi selvästi vaikuttaa kuljettajan ajokykyyn. Toimenpide ei johtaisi ajo-oikeusseuraamukseen.

Toiseen teesiin sisältyy alkolukon käytön edistäminen rattijuopumuksen ennaltaehkäisyssä sekä suositus alkolukon asettamiseksi vaatimukseksi ja kilpailutekijäksi julkisen sektorin ollessa kuljetuspalveluiden tilaaja. Rattijuopumukseen syyllistyneiden kuljettajien alkolukon käytön edistämisen yhteydessä harkitaan rattijuopumuksesta määrättävien ajokieltojen vähimmäispituuden pidentämistä.

Kolmannessa päihteetöntä tieliikennettä koskevassa teesissä nostetaan esiin alle 25-vuotiaat nuoret kuljettajat. Rattijuopumuksesta kiinnijääneille tullaan tarjoamaan mahdollisuus osallistua päihdetilannetta koskevaan kartoituksen terveys- ja sosiaaliviranomaisten ohjaamana. Rattijuopumuksen todetaan voivan olla syrjäytymisen merkki. Kartoituksen yhteydessä pyritään löytämään syrjäytyneitä ja syrjäytymisvaarassa olevia nuoria, ja saattamaan heidän tarkoituksenmukaisten palveluiden piiriin.

15.7. Sisäisen turvallisuuden ohjelma

Sisäasiainministeriö julkaisi vuonna 2012 kolmannen sisäisen turvallisuuden ohjelman. Siinä liikkumisen turvallisuuden lisääminen on omana kohtanaan.

Toimenpide-ehdotuksena on kaikki liikennemuodot kattavan liikenteen turvallisuussuunnitelman laatiminen. Toteutuksesta vastuulliseksi ministeriöksi on merkitty liikenne- ja viestintäministeriö. Ministeriön tulee myös selvittää, voidaanko tieliikenteen turvallisuuden neuvottelukunnan toimialaa laajentaa, tai muuttaa olemassa olevan neuvottelukunnan toimiala kattamaan myös vesiliikenneturvallisuuden.¹⁶⁷

¹⁶⁷ Turvallisempi huominen. Sisäisen turvallisuuden ohjelma. 26/2012. Sisäasiainministeriö. http://www.intermin.fi/download/34893_262012_STO_III_fi.pdf. Haettu 27.3.2013.

16. KANSAINVÄLINEN VERTAILU

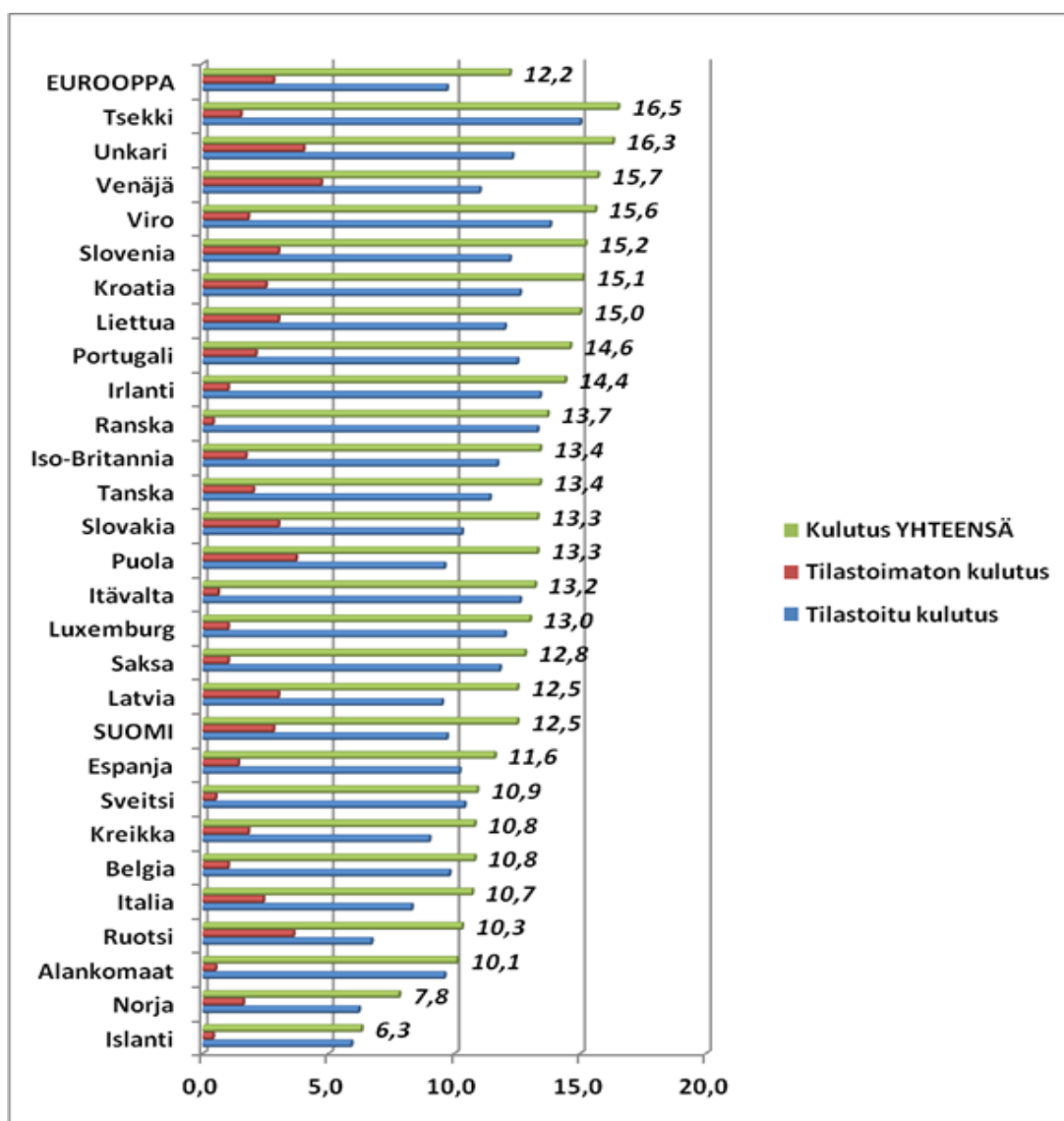
16.1. Alkoholin kulutus

Maailman terveysjärjestö WHO:n mukaan kansainvälisesti eniten alkoholia kulutetaan pohjoisella pallonpuoliskolla. Euroopan (mukaan lukien Venäjä) lisäksi kulutuslukemat ovat korkeimmillaan Argentiinassa, Australiassa ja Uudessa-Seelannissa.

Vuonna 2005 maailmassa kulutettiin keskimäärin 6,13 litraa 100-prosenttista alkoholia asukasta kohden. Mukana laskuissa ovat 15-vuotiaat ja sitä vanhemmat henkilöt. Suuri osa, 28,6 % kokonaismäärästä oli niin sanottua tilastoimatonta alkoholia, esimerkiksi kotona tai laittomasti valmistettua alkoholia.¹⁶⁸

Suomi sijoittuu vuosien 2003–2005 keskimääräisellä kulutuslukemallaan (12,5 litraa) hyvin lähelle Euroopan 28 maan keskiarvoa (ks. kuva 19).¹⁶⁹

Kuva 19. Puhtaan, 100-prosenttisen alkoholin keskimääräinen kulutus vuodessa (litraa/asukas) vuosina 2003–2005 Euroopassa. Mukana vähintään 15-vuotiaat henkilöt. Aineiston lähde: WHO.



¹⁶⁸ Global status report on alcohol and health. WHO.

http://www.who.int/entity/substance_abuse/publications/global_alcohol_report/msbgsruprofiles.pdf. Haettu 31.1.2013.

¹⁶⁹ European Status Report on Alcohol and Health 2010. WHO.

http://www.euro.who.int/_data/assets/pdf_file/0004/128065/e94533.pdf. Haettu 31.1.2013.

16.2. Promilleraja

Euroopan Unionin 27 jäsenmaasta suurimassa osassa (59%) tieliikenteen ratti-juopumuksen promilleraja on 0,5. Suomen lisäksi maat ovat Itävalta, Belgia, Bulgaria, Kypros, Tanska, Ranska, Saksa, Kreikka, Irlanti, Italia, Latvia, Luxemburg, Alankomaat, Portugali ja Espanja.

Nollaraja on otettu käyttöön neljässä maassa: Tsekissä, Unkarissa, Romaniassa ja Slovakiassa.

0,2 promillen raja on käytössä Ruotsissa, Virossa, Puolassa ja Sloveniassa. Liettuassa on käytössä kaikista muista maista poikkeava promilleraja, 0,4. Kaikkein korkeinta, 0,8 promillen rajaa, sovelletaan Iso-Britanniassa ja Maltalla.

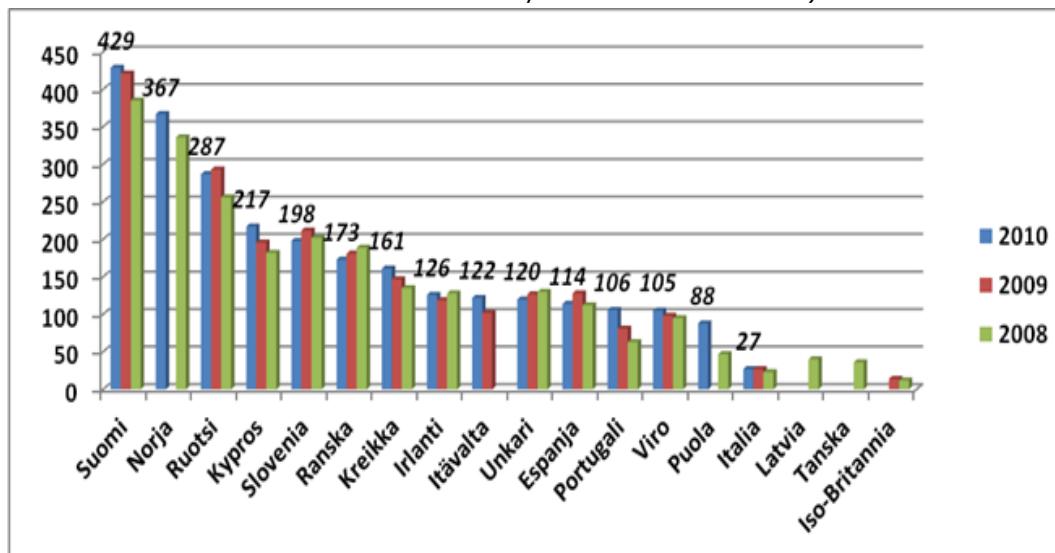
Lisäksi kahdessatoista jäsenmaissa on ammattikuljettajille ja nuorille kuljettajille alhaisempi promilleraja kuin yleinen tieliikenteen promilleraja. Esimerkiksi Alankomaissa, Irlannissa ja Kreikassa yleinen promilleraja on 0,5, mutta ammatti- ja nuorten kuljettajien promilleraja on 0,2. Saksassa, Italiassa ja Sloveniassa ammatti- ja nuoriin kuljettajiin sovelletaan nollarajaa.

16.3. Rattijuopumuksen valvonta

Euroopan maita vertailtaessa Pohjoismaat Suomi, Ruotsi ja Norja puhalluttavat kaikkein eniten kuljettajia tien päällä alkoholin seulontamittareilla.

Suomessa poliisi toteutti tien päällä vuonna 2010 yli neljäsataa (429) puhallustestiä seulontamittariin (alkometriin) tuhatta asukasta kohden, kun esimerkiksi Italiassa poliisin puhallustestejä oli vain 27 tuhatta asukasta kohden.

Kuva 20. Poliisin tien päällä toteuttamien alkoholipuhallustestien lukumäärä tuhatta asukasta kohden vuosina 2008–2010 kahdeksassatoista Euroopan maassa. (Norjan ja Puolan tiedot puuttuvat vuodelta 2009, Latvian ja Tanskan 2009 ja 2010, Iso-Britannian tiedot vuodelta 2010. Kuvaan merkityt luvut vuodelta 2010.) Aineiston lähde: ETSC.



16.4. Rattijuopumuksen yleisyys

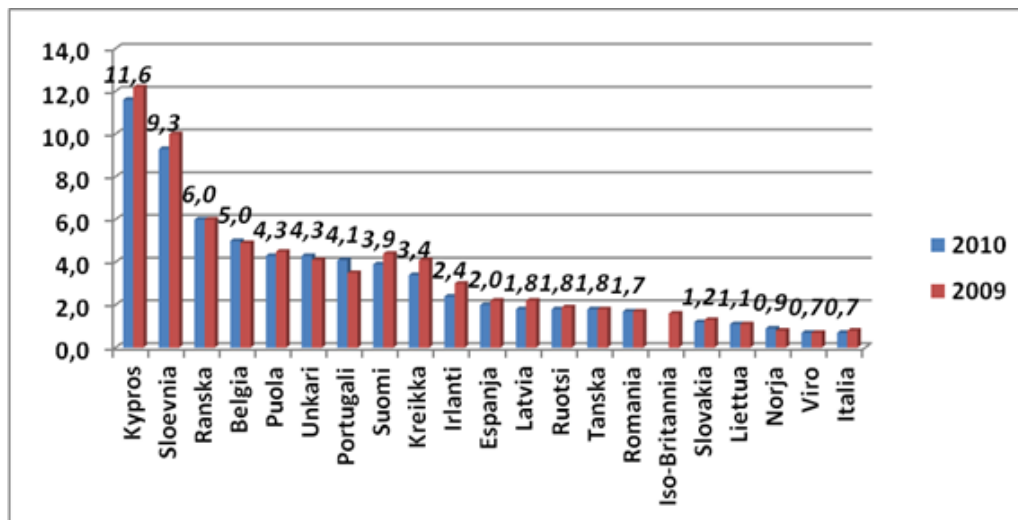
Rattijuopumusvalvonnassa vuonna 2010 havaittiin kaikkein eniten rattijuoppoja Kyproksella ja Sloveniassa, kaikkein vähiten Italiassa, Virossa ja Norjassa.

Suomessa poliisin rattijuopumusvalvonnassa tuhatta asukasta kohden vuonna 2010 todettiin 3,9 positiivista puhallusta, kun korkein lukema oli 11,6 (Kypros) ja matalin 0,7 (Italia ja Viro).

Suomen vastaavat luvut kolmena edellisenä vuotena olivat 4,4 (2009), 4,9 (2008) ja 5,2 (2007).

Kuva 19. Positiivisten alkoholipuhallustestien lukumäärä tuhatta asukasta kohden (tien päällä poliisin toteuttamana) 21 Euroopan maassa vuosina 2009 ja 2010.

(Kuvaan merkityt luvut ovat vuodelta 2010.) Aineiston lähde: ETSC.



16.5. Rattijuopumuskuljettajien sukupuoli ¹⁷⁰

Suomessa naisten osuus rattijuopumukseen syyllistyneistä kuljettajista on noin 12 prosenttia.

Norjassa naiset edustavat noin 12 prosenttia kaikista rattijuopumuskuljettajista. Ruotsissa vuonna 2010 noin 11 prosenttia kuljettajista oli naisia.

Iso-Britanniassa naisten osuus rattijuopumukseen syyllistyneistä on lähes 15 %. Rattijuopumuksen uusijoista naisten osuus on noin 9 %.

Belgiassa ajanjaksolla 2008–2012 (tammi–kesäkuu) noin 13 % rattijuopumuskuljettajista oli naisia. Vuonna 2008 osuus oli 12 prosenttia, nousten 15 prosenttiin vuoden 2012 ensimmäisellä puoliskolla.

Muista Euroopan maista rattijuopumuksen jakautumista kuljettajan sukupuolen mukaan ei ollut saatavissa tämän analyysin julkaisuaikataulussa.

16.6. Onnettomuuteen joutuneiden kuljettajien puhalluttaminen ¹³³

Suomessa on käytäntönä puhalluttaa kaikki liikenneonnettomuuteen joutuneet kuljettajat. Niiltä kuljettajilta, jotka menehtyvät onnettomuudessa, otetaan verinäyte.

Muissa Euroopan maissa käytännöt vaihtelevat. Seuraavassa on esimerkki muutamasta maasta.

Ruotsi: *In most cases, but this depends if the Police are at the scene of the accident. This can vary a lot. The Police can also ask for a blood sample at the hospital (but this also depends if the police show up at the hospital). All drivers killed in an accident will have their blood analyzed as a routine but failures happens sometimes.*

Viro: *The police may check for the presence of alcohol, a narcotic drug or psychotropic substance or another substance with a similar effect in a driver's of a vehicle or another person's system if there is reason to suspect that the person has committed an offence, the necessary elements of which include a state of intoxication,*

¹⁷⁰ Lähteenä sähköpostit ko. maiden viranomaisten edustajilta helmikuussa 2013. Tarkemmat lähdetiedot luvussa 16.8.

exceeding of the prescribed maximum limit of alcohol, or consumption of a narcotic drug or psychotropic substance or another substance with a similar effect.

If the person refuses the checking of the alcohol content in the breath exhaled by means of an indicator device, he or she shall be explained that in case of a refusal, the intoxication by alcohol shall be established compulsorily by means of an evidential breathalyser or an analysis of a blood sample. If the person refuses the establishment of intoxication by alcohol by means of an evidential breathalyser, he or she shall be explained that in case of a refusal, the intoxication by alcohol shall be established by means of an analysis of a blood sample.

Forensic examination to determine the cause of death will be carried out if it has been requested by police when it is reasonable to assume that the driver died as a result of a crime.

Iso-Britannia:

Police forces in Great Britain have an instruction that where possible all drivers in a collision will be breath tested. This does not include those stationary or those who have left the scene to hospital unless suspected. The police only achieve about 60%.

Norja: *If the driver is in such a condition that it is possible, he or she will normally be asked to give an alcometer breath test. A blood sample is taken in most cases where the driver is killed.*

Liettua: *Only if a driver is suspected to be under the influence of alcohol. If at the accident somebody was seriously injured or killed blood test is taken always.*

Belgia: *Yes, every driver involved in an accident will have to give a breath sample. If the driver is killed, a blood test could be taken as part of a criminal investigation (if there is one), but this does not happen automatically.*

Luxemburg:

In the case of a traffic accident with injuries, the police officer has to take a breath sample to detect the DUI of alcohol. He even has to check if the driver is under the influence of drugs. In the case of an accident without injuries, these tests are not an obligation, the decision is up to the police officer.

If the driver is killed in an accident, the decision is up to the prosecution. Normally a blood test is taken.

16.7. Rattijuopumussonnettomuudet

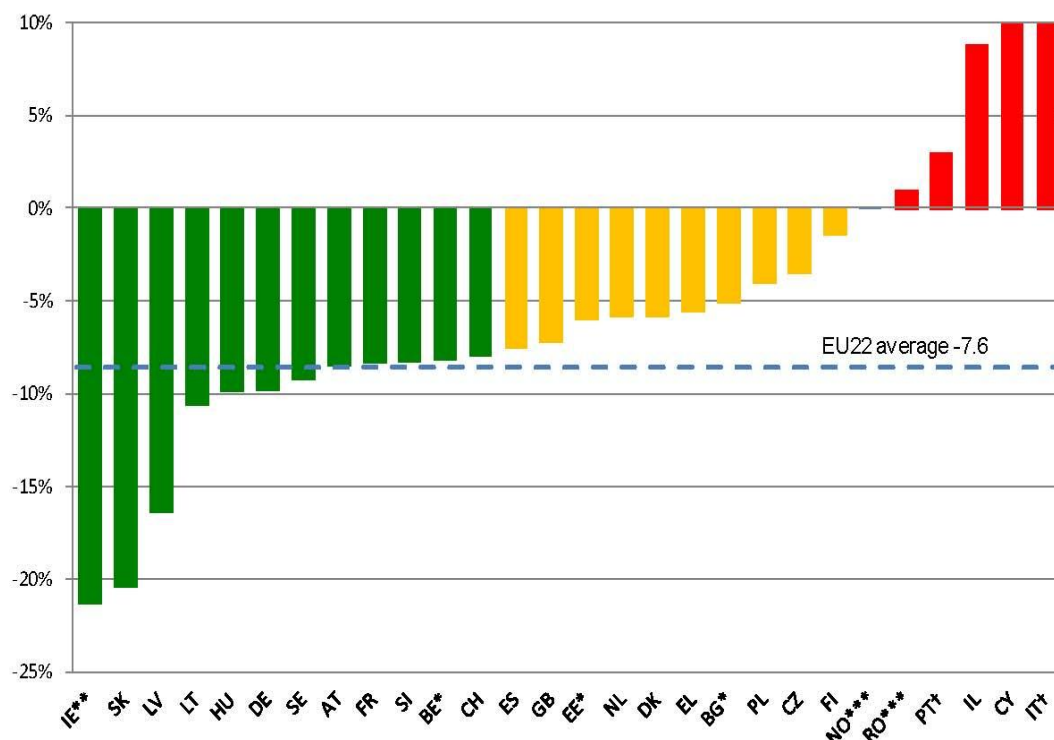
Suomessa rattijuopumussonnettomuuksissa menetyi 41 henkilöä vuonna 2012. Menehtyneiden määrä on vaihdellut vuoden 2003 42 henkilöstä vuoden 2007 83 henkilöön. (Ks. luku 12.)

European Transport Safety Council (ETSC) on vertaillut kehitystä 22:ssa EU:n jäsenvaltiossa rattijuopumuskuolemien lukumäärän suhteen vuodesta 2001 vuoteen 2010.

Suomessa kehitys jää noin miinus kahden prosenttiyksikön lukemalla alle EU:n keskiarvon, joka on -7,6 %. Kaikkein myönteisintä kehitys on ollut Irlannissa, Slovakiassa ja Latviassa.¹⁷¹

¹⁷¹ Drink Driving: Towards Zero Tolerance.

Kuva 20. Alkuperäinen kuvaotsikko: Average annual percentage change in the number of road deaths attributed to alcohol over the 2001–2010 period. Lähde: ETSC 2012. Drink Driving: Towards Zero Tolerance.



16.8. Rattijuopumuksesta seuraavien ajokieltojen pituudet ¹⁷²

Rattijuopumuksen ajo-oikeusseuraamuksista ei ole olemassa Euroopan unionin lainsäädäntöä.

Unionin jäsenvaltioiden kesken on tehty sopimus ajokieltojen tunnustamisesta ja täytäntöönpanosta (neuvoston säädös ajokieltoja koskevan yleissopimuksen tekemisestä 98/C 216/01), mutta vain muutamat jäsenvaltiot ovat ratifioineet sopimuksen.

Euroopan komission vuonna 2001 hyväksymässä liikenteen valkoisessa kirjassa ¹⁷³ asetettiin tavoitteeksi rangaistusten yhdenmukaistaminen ja vaikuttavuus kaikkien Euroopan unionin jäsenvaltioiden alueella. Tavoitteen lähtökohtana on, että rikkomuksesta annetun rangaistuksen sekä ajo-oikeuteen kohdistuvan seuraamuksen tulee olla sama kuljettajan kansallisuudesta tai rikkomuspaikasta riippumatta. Eri-tyisen tarpeellisenä pidettiin rattijuopumusta ja ylinopeutta sekä rangaistuksia ja valvontaa koskevien sääntöjen yhdenmukaistamista.

¹⁷² Tiedot saatu sähköpostilla ko. maiden viranomaisilta lokakuussa 2011 liikenne- ja viestintäministeriön alkoholikotiryhmän (LVM:n julkaisuja 3/2012) muistiota varten. Tiedot on päivitetty ao. henkilöiltä helmikuussa 2013 [Viro: Heikki Käo, Estonian Road Administration; Liettua: Saulius Šciuplys, Regitra; Tanska: RAD FP Sikker, Director of Public Prosecutions; Norja: Jan Morgan Guttormsen, National Police Directorate; Belgia: Bruno Jansen, Belgian Federal Public Service Mobility and Transport; Luxembourg: Jean Lamesch, Société Nationale de Contrôle Technique; Latvia: Juris Teteris, Road Traffic Safety Directorate; Iso-Britannia: Alison Davies, The Driver and Vehicle Licensing Agency (DVLA); Ruotsi: Olof Stenlund ja Hans-Yngve Berg, Swedish Transport Agency; Unkari: János Gazdik, National Police (ORFK); Ranska: Joël Valmain, Interministerial Delegate for Road Safety; Hollanti: Desirée Schaap, Ministry of Transport].

¹⁷³ White paper. European transport policy for 2010: time to decide. Commission of the European Communities. 12.9.2001 COM(2001) 370 final.

http://ec.europa.eu/transport/themes/strategies/doc/2001_white_paper/lb_com_2001_0370_en.pdf. Haettu 12.2.2013.



Ruotsissa rattijuopumuksesta (promilleraja 0,2) seurasi aikaisemmin tuomioistuimen määräämien rangaistusten lisäksi ajokortin peruuttaminen vähintään yhdeksi vuodeksi. Jos ajokortti peruutettiin yli vuodeksi, kuljettajan oli ajokortin saadakseen pääsääntöisesti suoritettava uusi kuljettajan-tutkinto ja soveltuvuustesti.

Vuoden 2012 alussa Ruotsissa tulivat voimaan uudet ajokorttien peruuttamista ja alkolukon käyttöä koskevat määräykset, joiden tarkoituksena on lisätä alkolukon käytön suosiota ajokorttien peruuttamisaikoja pidentämällä. Ajokortin peruuttamisajan on oltava vähintään vaihtoehtoisen alkolukon käyttöajan mittainen.

Ajokortti peruutetaan vähintään kahdeksi vuodeksi korkean riskin ryhmään kuuluvilla kuljettajilla (törkeään eli vähintään 1,0 promillen rattijuopumukseen syyllistyneet, kaikki rattijuopumuksen viiden vuoden sisällä uusineet sekä alkoholin väärinkäyttäjiksi tai alkoholiriippuvaisiksi todetut henkilöt). Näiden henkilöiden on myös käytävä lääkärintarkastuksissa, jotka jatkuvat vielä kaksi vuotta ajo-oikeuden palauttamisen jälkeen.



Norjassa (promilleraja 0,2) rattijuopumuksesta määrättävän ehdottoman ajokiellon kesto kasvaa huomattavasti veren alkoholipitoisuuden kasvaessa. Ajokieltoa ei määrätä lainkaan, jos kuljettajan veren alkoholipitoisuus on ollut 0,20–0,40 promillea. Tyypillinen ajokiellon pituus promillevälillä 0,41–0,50 on kuusi kuukautta, välillä 0,51–0,80 % 12–18 kuukautta, välillä 0,81–0,90 % 18–20 kuukautta, välillä 0,91–1,10 % 20–22 kuukautta ja välillä 1,11–1,20 % vähintään kaksi vuotta.

Jos promillemäärä on yli 1,20, ajokiellon pituus on kahdesta viiteen vuotta. Samoin ajokiellon pituudeksi määrätään kahdesta viiteen vuotta, jos rattijuopumukseen liittyy raskauttavia asianhaaroja, kuten liikenneonnettomuus, pidempi ajomatka tai ajo varastetulla ajoneuvolla. Jos rattijuopumukseen liittyvä onnettomuus on vakava, ajokiellon pituudeksi määrätään kolmesta viiteen vuotta ja kuolemaan johtaneessa onnettomuudessa ajo-oikeus peruutetaan pysyvästi.

Kahdesti viiden vuoden sisällä rattijuopumukseen syyllistyneen kuljettajan ajo-oikeus peruutetaan myös pysyvästi, riippumatta veren alkoholipitoisuuksista. Pysyvästi peruutetun ajo-oikeuden voi saada takaisin ainoastaan oikeusviranomaisen harkinnanvaraisella päätöksellä ja sitä koskeva hakemus voidaan tehdä aikaisintaan viiden vuoden kuluttua ajo-oikeuden peruuttamisesta. Jos ajokiellon pituus on vähintään kuusi kuukautta, on kuljettajan ajo-oikeuden takaisin saamiseksi suoritettava kuljettajantutkinto kokonaisuudessaan uudelleen.



Tanskassa (promilleraja 0,5) rattijuopumuksen seuraamukset jaetaan kolmeen luokkaan kuljettajan veren alkoholipitoisuuden mukaan.

Promillevälillä 0,51–1,20 ensikertalainen määrätään ehdolliseen ajokieltoon, toista kertaa tekoon syyllistynvä määrätään kolmen vuoden ajokieltoon ja kolmatta kertaa tekoon syyllistynvä viiden vuoden ajokieltoon. Promillevälillä 1,21–2,00 ensikertalainen määrätään kolmen vuoden ajokieltoon, toista kertaa tekoon syyllistynvä määrätään viiden vuoden ajokieltoon ja kolmatta kertaa tekoon syyllistynvä kymmenen vuoden ajokieltoon.

Yli kahden promillen rattijuopumukseen syyllistyneiden ajokieltoseuraamukset ovat samat kuin edellisen ryhmän, mutta rangaistukset ankaroituvat. Rattijuopumuksen uusijoiden seuraamuksista päätetään viimeisen teon promillemäärän perusteella eikä aiempien tekojen promillemäärillä ole vaikutusta. Moninkertaisilla uusijoilla vankeusrangaistus pitenee jokaisesta teosta, mutta ajokiellon pituus on vain harvoin yli kymmenen vuotta.



Virossa (promilleraja 0,2) määrätään promillevälin 0,20–0,49 rattijuopumuksesta varsinaisten rangaistusten ohella ajokieltoa enintään kuusi kuukautta. Tämän perusajokiellon lisäksi voidaan määrätä lisäajokieltoa 3–9 kuukautta, jos kyse on ensikertalaisesta ja 3–12 kuukautta, jos kyse on rattijuopumuksen uusijasta.

Promillevälillä 0,50–1,49 ajokielto on enintään yksi vuosi, minkä lisäksi ensikertalaiselle voidaan määrätä 3–9 kuukautta ja uusijalle 3–12 kuukautta lisäajokieltoa. Yli 1,50 promillen tapauksissa kuljettajalle määrätään ajokieltoa enintään kolme vuotta.

Jos ajokiellon pituus on ollut 6–12 kuukautta, kuljettaja voi ajokiellon päätyttyä saada ajokorttinsa takaisin teoriakokeen suorittamalla. Jos ajokiellon pituus on ollut yli vuosi, kuljettajan on ajokorttinsa saadakseen suoritettava myös ajokoe.



Latviassa (promilleraja 0,2) rattijuopumuksesta määrätään aina ajokielto, jonka pituus on kuusi kuukautta promillevälillä 0,20–0,50, yksi vuosi välillä 0,51–1,00 ‰, kaksi vuotta välillä 1,01–1,50 ‰ ja neljä vuotta kuljettajan veren alkoholipitoisuuden ollessa vähintään 1,51 promillea.

Rattijuopumuksen uusiminen vuoden sisällä käsitellään rikosoikeudellisena asiana tuomioistuimessa. Ajokiellon päätyttyä kuljettajan on ajo-oikeutensa saadakseen läpäistävä lääketieteellinen arviointi ja suoritettava kuljettajantutkinto uudelleen.



Liettuassa (promilleraja 0,4, uusilla kuljettajilla ja raskaiden ajoneuvojen kuljettajilla 0,2) ajokiellon pituus on yhdestä vuodesta puoleentoista vuoteen, jos kuljettajan veren alkoholipitoisuus on ollut välillä 0,41–1,50 promillea. Veren alkoholipitoisuuden ylittäessä 1,50 promillea ajokiellon pituus on kahdesta kolmeen vuotta.

Jos rattijuopumukseen on liittynyt onnettomuus, joka ei ole johtanut henkilövahinkoihin, on ajokiellon pituus kolmesta viiteen vuotta. Kahteen rattijuopumukseen vuoden sisällä syyllistyneen kuljettajan ajoneuvo tuomitaan valtiolle menetetyksi ja ajokiellon pituudeksi määrätään kolmesta neljään vuotta. Jos ajokiellon pituus on alle vuoden, on kuljettajan ennen ajo-oikeuden palauttamista osallistuttava ajopetukseen ja lääketieteelliseen arviointiin. Vähintään vuoden mittaisen ajokiellon jälkeen kuljettajan on edellä mainittujen lisäksi suoritettava uusi kuljettajantutkinto teoria- ja ajokokeineen.



Saksassa (promilleraja 0,5, uusilla tai alle 21-vuotiailla kuljettajilla 0,0) on varsin monimutkainen ajokorttiseuraamusjärjestelmä. Siinä seuraamukseen vaikuttaa ajokortin voimassaoloaika, veren alkoholipitoisuus, ympäristön vaarantaminen tai puutteet ajosuorituksessa ja mahdolliset onnettomuudet. Kuljettaja voidaan määrätä ajokieltoon tai hänen ajokorttinsa peruuttaa rikosasian käsittelyn yhteydessä tai hallinnollisessa menettelyssä. Hallinnollista ajokieltoa käytetään vähemmän vakavien, sakolla rangaistavien, liikennenerikkeiden perusteella ja peruuttamista vakavampien liikennenerikosten ja myös muiden rikosten kohdalla. Tuomioistuin käyttää ajokortin peruuttamista yleensä törkeän huolimattomuuden tai törkeän rattijuopumuksen yhteydessä.

Rattijuopumuksesta seuraava ajokielto on ensikertalaiselle kuukauden ja uusijalle kolmen kuukauden pituinen. Ajokortti peruutetaan rattijuopumuksen vuoksi vähintään kuudeksi kuukaudeksi ja enintään viideksi vuodeksi. Törkeimmissä tapauksissa ajo-oikeus voidaan peruuttaa pysyvästi. Peruuttamisaikaa pidetään aiemmat ajokorttiin kohdistuneet toimenpiteet. Toisaalta peruuttamisaikaa voi lyhentää osallistumalla koulutukseen. Jos peruuttamisaika ylittää kaksi vuotta, vaaditaan uusi ajokoe. Uutta ajokorttia varten kuljettaja joutuu yleensä myös osoittamaan sopivuutensa lääketieteellisellä tai psykologisella lausunnolla.



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



Alankomaissa (promilleraja 0,5) rattijuopumuksen seuraamukset ovat sekä rikosoikeudellisia että hallinnollisia (sakkoja, koulutus, lääketieteellinen arviointi).

Rattijuopumuksesta seuraavien ajokieltojen pituudet jaetaan kuljettajan alkoholipitoisuuden, rattijuopumusten lukumäärän ja ajokokemuksen eli käytännössä ajokortin voimassaoloajan mukaan.

Enimmillään ehdottomat ajokiellot voivat olla 27 kuukauden pituisia. Lisäksi rattijuopumuksesta voidaan määrätä enimmillään 60 tuntia yhdyskuntapalvelua tai 30 päivää vankeutta.

Kaikkein alhaisimpien alkoholipitoisuuksien tapaukset voidaan käsitellä sovittelulla syyttäjän toimesta. Tällöin kuljettaja saisi vain muutaman sadan euron sakot. Jos kuljettaja ei ole yhteistyökykyinen sovittelussa, tapaus menee oikeuden käsittelyyn, ja silloin sanktiot ovat yleensä korkeampia.

Jos kuljettaja kieltäytyy alkoholipitoisuuden testauksesta, hän voi saada enimmillään 1200 euron sakot sekä kymmenen kuukautta ajokieltoa.



Iso-Britanniassa (promilleraja 0,8) rattijuopumusrikoksiin liittyvät ajokiellot ja mahdolliset vankeusrangaistukset määrätään oikeuden istunnoissa. Säädökset on kirjattu Road Traffic Offenders Actiin vuodelta 1988.

Rattijuopumuksesta seuraa vähintään 12 kuukauden pituinen ajokielto. Jos kuljettajalla on aikaisempia ajokieltoja, tai vastaavia rattijuopumusrikoksia, ajokiellon pituus voi kasvaa vähintään kolmeen vuoteen asti. Jos alkoholin vaikutuksen alainen kuljettaja ajamisellaan aiheuttaa toisen henkilön menehtymisen, ajokiellon pituus on vähintään kaksi vuotta, aikaisempia rikoksia ollessa pohjalla edellisen kymmenen vuoden ajalta, vähintään kolme vuotta.

An offence under section 4(1): Driving or attempting to drive while unfit through drink or drugs. Not less than 12 months disqualification, at least two years if offender has had two or more disqualification periods of 56 days or more in preceding three years or at least three years if offender has been convicted of a like offence in preceding 10 years.

An offence under section 5(1)(a): Driving or attempting to drive with alcohol level above the limit. Not less than 12 months disqualification or three years if offender has been convicted of a like offence in preceding 10 years.

An offence under section 7(6): Driving or attempting to drive then failing to supply a specimen for alcohol analysis. Not less than 12 months or three years if offender has been convicted of a like offence in preceding 10 years.

Offences under section 3A of the Road Traffic Act: Causing death by careless driving when under the influence of drink or drugs. Not less than two years disqualification or three years if offender has been convicted of a like offence in preceding 10 years.



Sveitsissä rattijuopumuksesta seuraa sekä hallinnollinen prosessi (ajo-oikeuden pois ottaminen) että oikeudellinen prosessi. Enimmillään kuljettaja voi saada sakkojen lisäksi kolme vuotta vankeutta.

Useimmiten kuljettaja määrätään myös lääkärintarkastukseen; ensimmäisestä rattijuopumuksesta yli 2,5 promillen alkoholipitoisuudella, rattijuopumuksen

uusimisesta yli 1,6 promillen alkoholipitoisuudella. Lääkärintarkastukseen voidaan määrätä myös, jos uusii rattijuopumuksen kymmenen vuoden aikana, tai muuten poliisilla tai lääkärillä on syytä epäillä alkoholin väärinkäyttöä. Jos kuljettaja on syyllistynyt useisiin rattijuopumusrikoksiin, hänet voidaan myös määrätä uudelleen kuljettajaopetukseen.

0,50–0,79 promillen alkoholipitoisuudella kuljettaja saattaa selvitä pelkällä varoituksella, jos hän ei ole syyllistynyt muihin liikenne rikkomuksiin edellisen kahden vuoden aikana. Rattijuopumuksen uusijat menettävät ajokorttinsa vähintään kuukauden ajaksi.

0,50–0,79 promillen alkoholipitoisuudella, jos kuljettajalla on lisäksi muita liikenne rikkomuksia, hän menettää automaattisesti ajokorttinsa vähintään kuukaudeksi. Jos kuljettajalla on ollut aikaisemmin ajokieltoa vakavan liikenne rikkomuksen takia, tai viimeisen kahden vuoden aikana lievän liikenne rikkomuksen takia, ajokiellon pituus on vähintään neljä kuukautta. Aikaisempien rikkomusten lukumäärän mukaan ajokiellon pituus kasvaa vähintään 15 kuukauteen asti.

Jos kuljettaja on aikaisemmin ollut vähintään kolme kertaa ajokiellossa viimeisen kymmenen vuoden aikana, rattijuopumuksesta hän menettää ajokorttinsa vähintään kahdeksi vuodeksi. Jos kuljettaja on viimeisen viiden vuoden aikana määrätty toistaiseksi jatkuvaan ajokieltoon, rattijuopumuksesta hänen ajokorttinsa otetaan pois pysyvästi.

Yli 0,80 promillen alkoholipitoisuudella kuljettaja menettää ajokorttinsa kolmeksi kuukaudeksi heti ensimmäisestä rattijuopumuksesta. Kuten pienemmälläkin alkoholipitoisuuksilla, myös yli 0,80 ‰ alkoholipitoisuuksilla ajokiellon pituus kasvaa aikaisempien edeltävien rikkomusten mukaisesti.

 **Luxemburgissa** (promilleraja 0,5) on käytössä virhepistejärjestelmä.

 Jos kuljettajan veren alkoholipitoisuus on 0,5–0,8 ‰ ja hän jää ensimmäistä kertaa kiinni rattijuopumuksesta, hän menettää kaksi pistettä ajokortistaan ja hänen maksettavakseen tuleva sakkosumma on 25 ja 500 euron välillä. Jos alkoholipitoisuus on 0,8–1,2 ‰, pisteitä menetetään neljä ja sakkosumma on 251–5000 euroa. Rattijuopumuksen uusimisesta seuraukset ovat samat kuin ensimmäisellä kerralla.

Kuljettajan menetettyä kaikki pisteensä ajokorttiltaan hänen ajokorttinsa otetaan pois kolmeksi vuodeksi. Jos kolmen vuoden sisällä siitä kun ensimmäinen ajokielto on päättynyt, kuljettaja menettää jälleen kaikki pisteensä, ajokiellon pituus on kaksinkertainen. Menettämiään pisteitä voi saada takaisin ajokortille enintään kerran kolmessa vuodessa kolmen pisteen verran osallistumalla psykologiaan painottuvalle kurssille.

Jos kuljettajan veren alkoholipitoisuus on yli 1,2 promillea tai hän on onnettomuudessa ja veren alkoholipitoisuus on yli 0,5 promillea, hänet lähetetään oikeusistuntoon, ja tuomari päättää seuraamuksista ja ajokiellon pituudesta tapauskohtaisesti. Ajokiellon pituudelle ei ole määritetty enimmäisaikaa. Oikeus voi määrätä kuljettajan myös vankeuteen minimissään kahdeksaksi päiväksi, maksimissaan kolmeksi vuodeksi.

 **Unkarissa** (promilleraja 0,0) rattijuopumukset jaetaan kahteen luokkaan kuljettajan veren alkoholipitoisuuden mukaan. Jos alkoholipitoisuus on 0,8 ‰ (tai 0,5 mg/l), kyseessä on rattijuopumusrikos. Jos alkoholipitoisuus jää alle 0,8 promillen, kyseessä on "public administration offence". Sakko ja ajo-oikeuteen kohdistuvat virhepisteet määrätään hallinnollisessa käsittelyssä. Ko. prosessissa kuljettajalle ei määrätä ajokieltoa.

Rattijuopumusrikoksesta ($\geq 0,8$ ‰) kuljettajalle määrättävä ajokielto on vähintään vuoden pituinen. Keskimäärin pituudet ovat yhden ja kahden vuoden välillä. Jos kuljettajan alkoholipitoisuus on paljon korkeampi kuin 0,8 promillea tai henkilö on

rattijuopumuksen uusija, oikeus voi määrätä huomattavasti pidemmän ajokiellon. Ajokielto voi periaatteessa olla voimassa jopa ikuisesti. Ajokiellossa olleen kuljettajan tulee myös osallistua uudelleenkoulutukseen ennen kuin hän saa ajo-oikeutensa takaisin.

17. KESKEISET JOHTOPÄÄTÖKSET

Rattijuopumuksen kustannukset yhteiskunnalle ovat merkittävät. Rattijuopumusestoon kuollut henkilö aiheuttaa yhteiskunnalle noin 1 919 000 euron ja loukkaantunut noin 241 000 euron kustannukset. Rattijuopumusrikosten käsittely maksaa sekä poliisille että oikeuslaitokselle useita satoja euroja tapausta kohden. Lisäksi alkoholin käytöstä sinänsä aiheutuu yhteiskunnalle vuosittain yli miljardin euron haittakustannukset. Rattijuopumusestoon kuolleista ja muista alkoholin käytön haittavaikutuksista aiheutuvia inhimillisiä kärsimyksiä ei voi eikä ole tarpeellakaan mitata euroissa.

Alkoholin vaikutuksen alaisena ajamiseen ja sen yleisyyteen tieliikenteessä vaikuttavat useat tekijät: alkoholin kokonaiskulutus, ajokorttien myöntämiseen ja uudistamiseen liittyvän päihdeseurannan, -arvioinnin ja -hoidon onnistuminen, liikenteen valvonnan määrä ja tehokkuus, kuljettajien kokemaa kiinnijäämisriski, ajokorttien määrä ja jakautuminen ikäryhmiin ja sukupuoliin, ajoneuvojen määrä, liikennesuorite, väestön ikärakenne, yhteiskunnan taloudellinen tilanne.

Viime vuosina Suomessa sekä alkoholin kulutus että poliisin tietoon tullut rattijuopumus ovat vähentyneet. Myös alkoholi- ja rattijuopumusestoon kuolleiden määrä on vähentynyt, ollen linjassa yleisen myönteisen liikenneturvallisuuskehityksen kanssa.¹⁷⁴

Useissa selvityksissä on todettu, että muutokset alkoholin kulutuksessa ja rattijuopumuksen määrässä mukailevat toisiaan. Vähentyneen alkoholin kokonaiskulutuksen lisäksi myös poliisin rattijuopumusvalvontaan käyttämän työajan vähentyminen selittää osittain poliisin tietoon tulleen rattijuopumuksen vähentymistä. Myös alkoholukkojen käytön yleistymisellä voitaneen osittain selittää poliisin tietoon tulleen rattijuopumusrikollisuuden vähentymistä. Alkoholukkojen käyttö on estänyt useita tuhansia kertoja yli 0,5 promillen humalatilassa olevan henkilön lähdön ajoneuvon rattiin kuljettajana.

Kokonaisuutena rattijuopumuksen vähentymistä selittää useampi eri tekijä, tyhjentävän vastauksen kuitenkin uupuesssa. Myönteisen kehityksen ylläpitämiseksi ja jatkumiseksi rattijuopumuksen ehkäisyssä ja vähentämisessä on joka tapauksessa jatkettava pitkäjänteistä työtä. Hyviksi ja toimiviksi koettujen keinojen lisäksi on edelleen etsittävä myös uusia lähestymistapoja ja hyödynnettävä etenkin teknisiä apuvälineitä.

Naisten osuus rattijuopuista ja rattijuopumuksen uusijoista jatkaa kasvuaan

Naisten osuus rattijuopumukseen syyllistyneistä kasvaa vuosi vuodelta. Vuoden 1989 reilusta kuudesta prosentista osuus on kasvanut vuoden 2012 noin kahtentoista prosenttiin.

Naisten osuus rattijuopumuksen uusijoista on hieman pienempi kuin heidän osuutensa rattijuopumukseen syyllistyneistä. Kuitenkin naisten osuus myös rattijuopumuksen uusijoista on kasvussa. Vuonna 2007 naisten osuus uusijoista oli 7,4 %, vuonna 2012 yhdeksän prosenttia.

Yhä useampi rattijuoppo on ulkomaalainen kuljettaja

Rattijuopumukseen syyllistyneistä kuljettajista yhä useampi on ulkomaalainen. Vuonna 2012 rattijuopumusrikokseen syylliseksi epäillyistä 12,7 prosenttia (2420) oli ulkomaisten kansalaisia, kun vuonna 2006 heidän osuutensa oli 7,2 %.

Vuonna 2012 rattijuopumukseen syyllistyneistä ulkomaalaisista 56 % oli virolaisia ja 16 % venäläisiä. Virolaisten kuljettajien osuus törkeistä rattijuopumuksista on suurempi kuin tavallisista rattijuopumuksista.

¹⁷⁴ Selvä parannus liikenneturvallisuudessa vuonna 2012. Liikenneturvan uutispöytä 24.1.2013. http://www.liikenneturva.fi/www/fi/index.php?we_objectID=8589. Haettu 27.3.2013.

Rattijuopumuksen uusijat ovat yhä nuorempia

Alle 30-vuotiaiden kuljettajien osuus rattijuopumuksen uusijoista on kasvanut vuoden 2007 noin viidenneksestä (19,7 %) vuoden 2012 yli neljännekseen (27,2 %). Alle 30-vuotiaiden kuljettajien osuus on erityisen suuri tavallisten ($\geq 0,5$ ‰) rattijuopumusten uusijoista: 32,2 % vuonna 2012.

Lähes kymmenesosa rattijuopoista ammattikuljettajia

Liikennevirrasta tehdyssä niin kutsutussa R-tutkimuksessa on Uudenmaan maakunnassa puhallutettu yli puoli miljoonaa kuljettajaa vuosina 1990–2008. Tutkimusajanjaksolla ammattikuljettajien osuus kaikista rattijuopoista oli 8,6 prosenttia.

Itä-Suomessa menehtyy suhteellisesti eniten, Pohjanmaalla turvallisuuskehitys nopeinta

Maakunnista erityisesti Etelä-Karjalan, Kymenlaakson, Pohjois-Savon ja Pohjois-Karjalan osuus rattijuopumuseroitettomuuksissa kuolleista oli korkea vuonna 2012 suhteessa ko. maakuntien osuuksiin liikennesuoritteesta ja voimassaolevista ajokorteista.

Toisaalta erityisesti Pohjois-Savon, Pohjanmaan, Keski-Pohjanmaan ja Kainuun maakunnissa kehitys alkoholieroitettomuuksien lukumäärässä on ollut erityisen myönteistä vuodesta 2007 vuoteen 2012.

Rattijuoppojen hoitoonohjaus ja päihderiippuvuuden arviointiohjelma eivät toimi tarkoituksenmukaisesti

Euroopan unionin ajokorttidirektiivin vaatimusten mukaisesti Suomen kansalliseen ajokorttilainsäädäntöön on implementoitu edellytykset ajo-oikeuden haltijan alkoholiriippumattomuudelle. Siten teoriassa tieliikenteessämme ei pitäisi ajaa kuljettajia, joilla on alkoholiriippuvuus tai jotka eivät kykene olla lähtemättä auton rattiin alkoholin vaikutuksen alaisena.

Käytännössä ajo-oikeuden haltijoiden päihderiippuvuuden arviointi terveydenhuollossa ei kuitenkaan toimi tarkoituksenmukaisella tavalla. Jos asiakas on motivoitunut ja hänet on ohjeistettu riittävän hyvin prosessiin, arviointiohjelma voi olla hyödyllinen sekä asiakkaalle että terveydenhuollossa. Jos asiakas ei ole motivoitunut, vaan hänen ainoana tavoitteenaan on saada ajokortti takaisin mahdollisimman nopeasti, arviointiohjelma kuormittaa turhaan terveydenhuollon resursseja.

Rattijuopumuksen on havaittu olevan yhteydessä terveyteen liittyviin ongelmiin sekä sosiaaliseen asemaan yhteiskunnassa. Rattijuoppojen korkeasta alkoholikuolleisuudesta päätellen rattijuopumusta voidaan pitää yhtenä haitallisen alkoholinkäytön indikaattorina. Rattijuopumuksen ehkäisyssä tarvitaan laajoja toimenpiteitä, jotka kohdistuvat liikenteen lisäksi vahvasti myös sosiaali- ja terveysministeriön hallinnonalalle.

Ajokieltojen pituudet Suomessa lyhyitä, Euroopassa eivät yhdenmukaisia

Suomessa rattijuopumuksesta määrätty ajokiellot ovat kansainvälisessä vertailussa lyhyitä. Useissa maissa ajokiellot ovat kestoltaan vähintään vuoden, rattijuopumuksen uusimistapauksissa jopa viisi vuotta.

Suomessa ajokieltojen pidentämistä on ehdottanut mm. liikenne- ja viestintäministeriön alkoholukotyöryhmä helmikuussa 2012¹⁷⁵. Ajokieltojen pidentämistä on ehdotettu myös alkoholukolla valvotun ajo-oikeuden toimivuudesta ja vaikuttavuudesta julkaistussa tutkimuksessa¹⁷⁶. Myös valtioneuvoston periaatepäätöksessä tieliikenteen turvallisuuden parantamisesta otetaan harkittavaksi rattijuopumusrikoksista määrättävien ajokieltojen vähimmäispituuksien pidentäminen¹⁷⁷.

¹⁷⁵ Alkoholukko ajo-oikeuden ehdoksi.

¹⁷⁶ Alkoholukolla valvotun ajo-oikeuden toimivuus ja vaikuttavuus.

¹⁷⁷ Valtioneuvoston periaatepäätös tieliikenteen turvallisuuden parantamisesta.

Promillerajan laskemisen turvallisuushyödyistä ei näyttöä, kampanjointia alkoholin ja liikenteen yhteenkuuluvuudesta jatkettava

Suomessa vuosina 2006–2010 kuolemaan johtaneen rattijuopumusonnettomuuden aiheuttaneista kuljettajista 85 % ylitti törkeän rattijuopumuksen rajan ($\geq 1,2$ ‰). Kaikista kuolemaan johtaneen rattijuopumusonnettomuuden aiheuttaneista kuljettajista vain 2 % (27) oli ns. maistelleita eli heidän verensä alkoholipitoisuus oli 0,2–0,49 promillea.

Maistelleena kuolemaan johtaneen rattijuopumusonnettomuuden aiheuttaneiden kuljettajien lukumäärä on suunnilleen yhtä suuri kuin niiden aiheuttajakuljettajien lukumäärä, joilla ei koskaan ole ollut ajo-oikeutta (22 kpl ajo-oikeudetonta vs. 27 kpl maistellutta).

Tieliikenteen promillerajakeskustelu on käynyt vilkkaana erityisesti keväästä 2012 alkuvuoteen 2013 (ks. liite 1). Promillerajan laskemistavoitteisiin (esimerkiksi kansallisessa liikenneturvallisuuksuunnitelmassa vuoteen 2014) oikeusministeriö on esittänyt eriväyän mielipiteensä. Oikeusministeriön yhteenvedon¹⁷⁸ mukaan alle 0,5 promillen alkoholipitoisuudet veressä eivät aiheuta sellaista onnettomuusriskiä, että niihin ja niiden seuraamusmenettelyyn olisi syytä kohdistaa poliisin ja oikeuslaitoksen rajallisia voimavaroja. Ministeriön mukaan ei ole näyttöä siitä, että promillerajan alentaminen vähentäisi alkoholionnettomuuksia. Myöskään Ruotsin ja Norjan kokemukset promillerajan alentamisesta eivät osoita onnettomuuksien vähentymistä.

Eri asia on viestiä kansalaisille ja tienkäyttäjille siitä, että alkoholi ja liikenne eivät kuulu eivätkä sovi yhteen. Jo 1980-luvulla Liikenneturvaa edeltänyt Talja kampanjoi mieleenpainuvasti ”Jos otat, et aja – Jos ajat, et ota!”. Myös istuva liikenneministeri Merja Kyllönen on useaan otteeseen todennut, että viestin kansalaisille tulee olla, että liikenne ja alkoholi eivät sovi lainkaan yhteen. Asiasta voi viestiä ja kampanjoida johdonmukaisesti ja pitkäjänteisesti laskematta rattijuopumuksen rikosoikeudellista promillerajaa.

Alkolukkoja ei hyödynnetä riittävästi

Alkolukkojen kommentoidaan usein olevan kallis ja hankala rangaistus rattijuopumuksesta kiinni jääneille kuljettajille. Alkolukkoa ei kuitenkaan tulisi nähdä rangaistuksena, sillä se tarjoaa kuljettajalle mahdollisuuden jatkaa ajamista jopa rattijuopumuksen jälkeen. Erityisesti alkoholiongelmiaisten hoidossa alkolukot ovat alihyödynnetty väline.

Poliisin tietojen mukaan noin kolmasosassa rattijuopumusrikoksista samaan ilmoitukseen on kirjattu myös kulkuneuvon kuljettaminen oikeudetta. Ajokielto ja ajo-oikeudettomuus sinänsä eivät estä kuljettajaa ajamasta uudelleen alkoholin vaikutuksen alaisena. Ajokiellon lisäksi olisi mahdollista hyödyntää alkolukkoja ajonestolaitteina.

Alkolukkojen käytön lisäämistä rattijuopumukseen syyllistyneille on ehdotettu useaan kertaan, usean eri työryhmän mietinnössä ja tutkimusraportissa.¹⁷⁹ Alkoholia haitallisesti käyttävien kuljettajien päihdehoidossa on ehdotettu hyödynnettäväksi alkolukosta purettavia käyttötietoja niiden kuljettajien osalta, joilla on alkolukkoajokortti.

Trafin helmikuussa 2013 julkaistu tutkimus osoitti, että alkolukot ovat Suomessa heinäkuusta 2008 lähtien estäneet vähintään 12 000 rattijuopumusta. Kaiken kaikkiaan ne ovat estäneet yli 40 000 kertaa yli 0,2 promillen humalatilassa olevan kuljettajan liikkeelle lähdön. Tutkimus osoitti myös, että alkolukon käyttäjillä rattijuopumuksen uusiminen oli merkittävästi epätodennäköisempää kuin rattijuopumukseen syyllistyneillä yleensä.

¹⁷⁸ Tavoitteet todeksi, 33–35.

¹⁷⁹ Esimerkiksi LVM:n julkaisut 20/2010 ja 3/2012, LINTU-julkaisu 1/2011 ja Trafin julkaisu 5/2013.

Euroopan komission DG MOVE:n tilaamalle alkolukkoselvitykselle (ks. luku 15.1.) Trafin edellä mainittu tuore alkolukkotutkimus on arvokas lähde, sillä se on ensimmäinen Euroopassa toteutettu arviointi alkolukolla valvotun ajo-oikeuden toimivuudesta ja vaikuttavuudesta. Ruotsissa ja Hollannissa vastaavat arvioinnit ovat vasta tekeillä.

Poliittisten linjausten seuranta ja tavoitteet puutteellisia

Suomessa liikenneturvallisuusasiain neuvottelukunta on julkaissut suunnitelmia liikenneturvallisuuden kehittämiseksi. Suunnitelmat ovat sisältäneet kymmeniä toimenpide-ehdotuksia rattijuopumuksen vähentämiseksi.

Sekä toimenpiteiden toteutuminen että toteutumisen seuranta on ollut puutteellista. Esimerkiksi vuosille 2006–2010 tehdyssä suunnitelmassa asetettiin kunnianhimoisia tavoitteita alkolukkojen käytön laajentamiseen, mutta niistä vain murto-osa toteutui.

Toimenpide-ehdotusten toteutumisen arviointi on myös vaikeaa, koska kaikki ehdotukset eivät ole olleet riittävän konkreettisia ja selkeästi eri tahoille ja tekijöille vastuutettuja.

Suunnitelmissa on laskettu alkoholionnettomuuksissa menehtyvien ja loukkaantuvien lukumäärää ja vähentämistavoitteita niille. Sen sijaan rattijuopumuksen vähentämiselle sinänsä ei ole asetettu lukumääräisiä tavoitteita.

Suomessa on osittain seurattu kansainvälisten järjestöjen (esimerkiksi ETSC ja TISPOL) toimenpidesuosituksia rattijuopumuksen vähentämiseksi. Suosituksissa on kuitenkin myös lukusia kohtia ja toimenpiteitä, joiden toteuttamismahdollisuuksia ei vielä ole selvitetty realistisesti.

Yhtä monenlaista taustaa kuin rattijuoppoa

Rattijuopumukseen syyllistyneiden henkilöiden elämäntilanteet ja rattijuopumukseen johtaneet taustat ja tapahtumat ovat hyvin erilaisia – lähes yhtä monenlaista taustaa kuin rattijuoppoa.

Riippuvuus alkoholista ei automaattisesti tarkoita sitä, että riippuvainen lähtee ajamaan päihtyneenä. Toisaalta rattijuopumukseen syyllistyy myös alkoholista riippumattomia henkilöitä.

Trafin julkaisemassa tutkimuksessa alkolukolla valvotun ajo-oikeuden toimivuudesta ja vaikuttavuudesta saatiin kirjallista palautetta 700 rattijuopumukseen syyllistyneeltä kuljettajalta. Vastauksien perusteella voidaan todeta esimerkiksi, että

- osa kuljettajista on alkoholiriippuvaisia, ja he eivät pysty pidättäytymään ajamisesta alkoholin vaikutuksen alaisena;
- osa kuljettajista ei varsinaisesti ole alkoholiriippuvaisia, mutta he juovat paljon alkoholia, ja ajoittain heidän itsekontrollinsa pettää niin, että he lähtevät rattiin alkoholin vaikutuksen alaisena;
- osa kuljettajista on laskenut edellisen illan juomat väärin – he ovat luulleet olevansa jo ajokunnossa;
- osa kuljettajista on em. vahingon jälkeen tajunnut, että todennäköisesti on ajanut yli 0,5 promillen humalatilassa aikaisemminkin;
- osa kuljettajista ei koe olevansa yli 0,5 promillen humalassa, vaan ”vain” krapulassa seuraavana aamuna.

18. SUOSITUKSIA TUTKIMUSHANKKEIKSI

Alkoholirattijuopumuksesta tieliikenteessä on olemassa runsas määrä aineistoa, tilastoja ja tutkimustietoa. Niiden analysointi ei kuitenkaan enää johda pidemmälle liikenneturvallisuustyön pohjimmallisessa tavoitteessa (onnettomuuksien, tässä tapauksessa rattijuopumusonnettomuuksien vähentämisessä), jos rattijuopumukseen syyllistyneiden henkilöiden ominaisuuksista ja henkilökohtaisista näkemyksistä ja ajatuksista ei saada syvällisempää tietoa. Myös haastateltu Poliisihallituksen asiantuntija jakaa tämän näkemyksen.

Tutkimus alkolukolla valvotun ajo-oikeuden toimivuudesta ja vaikuttavuudesta antoi rohkaisevan osoituksen siitä, että rattijuopumuksesta kiinni jääneet kuljettajat kertovat omakohtaisesti taustojaan, kokemuksiaan ja näkemyksiään. Postikyselyn vastausprosentti tässä haastavassa kuljettajajoukossa oli 45 %.

Analyysin suosituksena on, että rattijuopumuskuljettajia lähestyttäisiin suoraan heidän ominaisuuksiensa, taustojensa ja erityisesti rattijuopumukseen johtavien tekijöiden selvittämiseksi. Lähestyminen voitaisiin toteuttaa posti- tai internetkyselyn sijaan tai lisäksi myös henkilökohtaisella teemahaastattelulla.

Tutkijalautakunta-aineiston mukaan 85 % kuolemaan johtaneen onnettomuuden aiheuttaneista kuljettajista on syyllistynyt törkeään rattijuopumukseen ($\geq 1,2$ ‰), joten tutkimuksessa kannattaisi keskittyä erityisesti tähän kohdejoukkoon.

Tärkeää olisi etenkin rattijuopumuksen uusivien henkilöiden taustojen tarkempi selvittäminen, sillä rattijuopumuksen uusijoiden osuus on vakiintunut kolmasosaan kaikista rattijuopumuksista. Törkeään rattijuopumukseen syyllistyneellä kuljettajalla rattijuopumuksen uusimisriski on noin 2,5-kertainen muihin rattijuoppoihin (eli tavalliseen rattijuopumukseen syyllistyneisiin) verrattuna. Rattijuopumuksen uusijoissa nuorten kuljettajien ikäryhmän osuus on huolestuttavasti kasvanut.

Toisaalta tutkimuksessa ei sovi unohtaa rattijuopumuksen ensikertalaisia. Heidät tulisi saada jättämään tekonsa ensimmäiseksi ja viimeiseksi kerraksi.

Suosituksena on myös alkolukolla valvotun ajo-oikeuden toimivuudesta ja vaikuttavuudesta tehdyn, helmikuussa 2013 julkaistun tutkimuksen toistaminen muutaman vuoden kuluttua. Tutkimuksessa saatiin lupaavaa tietoa siitä, että alkolukon käytöllä rattijuopumuksen uusiminen on hyvin vähäistä myös alkolukon käytön päättymisen jälkeen, mutta asiaa tulisi tarkastella useamman vuoden ajanjaksolta sen jälkeen, kun kuljettaja saa tavallisen ajokorttinsa takaisin alkolukkoajokortin sisältämän valvonta-ajan jälkeen.

19. TULEVAISUUDEN NÄKYMÄÄ VIRANOMAISTEN TOIMINNASSA

Eduskunnan liikenne- ja viestintävaliokunnassa on parhaillaan käsittelyssä Hallituksen esitys eduskunnalle laiksi poliisin hallinnosta annetun lain muuttamisesta ja eräksi siihen liittyviksi laeiksi¹⁸⁰. Esitystä käsiteltiin valiokunnan kokouksessa muun muassa 2.4.2013. Liikenteen valvonnan kannalta oleellista on esitykseen sisältyvä kohta Liikkuvan poliisin lakkauttamisesta. Liikkuvan poliisin henkilöstö ja tehtävät siirtyisivät pääsääntöisesti paikallispoliisin poliisilaitoksiin.

Trafi on asian valiokuntakuulemisessa lausunut, että poliisihallinnon rakenteesta riippumatta liikenteen valvonnan määrää tai laatua ei saa heikentää. Suunnitelmallisella ja vahvaan ammattitaitoon pohjautuvalla liikenteen valvonnalla voidaan omalta osaltaan vaikuttaa myönteisen liikenneturvallisuuskehityksen jatkumiseen. Arvioiden mukaan vain joka kahdessadas rattijuoppo jää kiinni, joten rattijuopumusvalvonnan määrä ja laatu on ensiarvoisen tärkeää rattijuopumusrikollisuuden ja rattijuopumusonnettomuuksien vähentämiseksi.

Alkuvuodesta 2013 saatujen tietojen mukaan Helsingin yliopistoon ollaan vihdoinkin, useiden vuosien pitkäjänteisen työn tuloksena, saamassa liikennelääketieteen professuuri. Parhaillaan Helsingin yliopiston lääketieteellisen tiedekunnan kliininen laitos hakeekin liikennelääketieteen professoria¹⁸¹. Tehtävä täytetään aluksi osaaikaisena (35 %) viiden vuoden määräajaksi. Liikennelääketieteen professori vastaa liikennelääketieteen perus-, jatko- ja täydennyskoulutuksen kehittämisestä. Professori osallistuu liikennelääketieteen opetuksen lisäksi myös muuhun perusopetukseen omaa erikoistumiskoulutustaan vastaavalla alalla. Liikennelääketieteen professorin tehtäviin kuuluu myös harjoittaa ja ohjata tieteellistä tutkimustyötä liikennelääketieteen alalla.

Liikennelääketieteen aseman ja osaamisen vahvistuessa myös alkoholin ongelmakäytön tunnistamiseen, rattijuoppojen hoitoon ja päihderiippuvuuden arviointiohjelman kehittämiseen voidaan toivottavasti jatkossa panostaa nykyistä huomattavasti enemmän resursseja.

Trafissa toimii liikennelääketiede-yksikkö. Yksikön päätehtävinä ovat toimintakyky- ja terveysvaatimusten noudattamisen valvonta ja liikenneturvallisuudelle aiheutuvan riskin arviointi yhteistyössä liikennelääkärien kanssa sekä terveydellisten kelpoisuuslupien myöntäminen. Pää tavoitteena on edistää eri liikennemuotojen turvallisuutta estämällä toimintakyvyn alentumisen tai terveydentilan heikkenemisen aiheuttama riski turvalliselle toiminnalle.¹⁸²

Suomessa poliisi on ajokorttivilanomainen. Poliisin hallintorakenteen kehittämissuunnitelmien¹⁸³ mukaan "osana liikennevalvonnan kokonaisuuden uudistusta ajokorttihakinnon tehtävät siirtyvät poliisilta liikenteen turvallisuusviraston tehtäviksi". Siirtoa koskevat päätökset on jo hyväksytty. Siirto tullaan todennäköisesti toteuttamaan jo vuonna 2015. Trafi myöntäisi ajokortit, mutta poliisi edelleen ottaisi ajokortin pois kuljettajalta, jos siihen on aihetta liikenteen valvonnan yhteydessä. Ajokorttilupaviranomaisen ja liikennelääketieteen osaamisen sijaitseminen samassa vi-

¹⁸⁰ Hallituksen esitys eduskunnalle laiksi poliisin hallinnosta annetun lain muuttamisesta ja eräksi siihen liittyviksi laeiksi (HE 15/2013 vp).

<http://www.eduskunta.fi/triphone/bin/akxhref2.sh?{KEY}=HE+15/2013&{ID}=HE+15/2013&{EXTRA}=TUNNUS>. Haettu 3.4.2013.

¹⁸¹ Hakuilmoitus <http://www.med.helsinki.fi/hallinto/professorit/Liikennelääketiede.pdf> (haku aika päättyy 26.4.2013). Haettu 28.3.2013.

¹⁸² Liikennelääketiede. Yksikönpäällikkö Jukka Terttunen. Esitys 28.5.2012. http://www.trafi.fi/filebank/a/1338283189/5d76dd5dbfe1d88416fcabe0592df217/9785-Liikennelaaketiede_-_Terttunen.pdf. Haettu 28.3.2013.

¹⁸³ Sisäisen turvallisuuden ministeriryhmän kannanotto. 20.9.2012. http://www.intermin.fi/download/36689_sisaisen_turvallisuuden_ministeriryhman_kannanotto_pora_II_I_20092012.pdf. Haettu 28.3.2013.

rastossa tukevat toisiaan. Poliisiorganisaation lupahallinnossa ei ole ollut varsinaista liikennelääketieteen asiantuntemusta.

LÄHTEET

Haastatellut sidosryhmien edustajat:

Ajaste Timo, poliisitarkastaja, Poliisihallitus, 28.2.2013

Kemppainen Pasi, ylikomisario, Liikkuva poliisi, 15.4.2013

Nevala Pentti, ylikomisario, Liikkuva poliisi (eläkkeellä), 28.3.2013

Sähköpostit kansallisten sidosryhmien edustajilta:

Helenius Juha, erikoissuunnittelija, Poliisiammattikorkeakoulu, 11.1.2013

Kemppainen Pasi, ylikomisario, Liikkuvan poliisin esikunta, 3.4.2013

Lyytikäinen Jaakko, ylikonstaapeli, Liikkuvan poliisin esikunta, 11.3.2013

Nupponen Pekka, erikoissuunnittelija, Liikkuvan poliisin esikunta, 20.2. ja 16.4.2013

Pajunen Jari, poliisitarkastaja, sisäasiainministeriön poliisiosasto, 24.1. ja 27.3.2013

Seppä Kaija, päihdelääketieteen professori, Tampereen yliopisto, 14.3.2013

Sähköpostit ulkomaisten sidosryhmien edustajilta lokakuussa 2011 ja helmimaaliskuussa 2013:

Belgia: Bruno Jansen, Belgian Federal Public Service Mobility and Transport

Hollanti: Desirée Schaap, Ministry of Transport

Iso-Britannia: Alison Davies, The Driver and Vehicle Licensing Agency (DVLA)

Latvia: Juris Teteris, Road Traffic Safety Directorate

Liettua: Saulius Šciuplys, Regitra

Luxembourg: Jean Lamesch, Société Nationale de Contrôle Technique

Norja: Jan Morgan Guttormsen, National Police Directorate

Ranska: Joël Valmain, Interministerial Delegate for Road Safety

Ruotsi: Olof Stenlund ja Hans-Yngve Berg, Swedish Transport Agency

Tanska: RAD FP Sikker

Unkari: János Gazdik, National Police (ORFK)

Viro: Heikki Käo, Estonian Road Administration

Tiedot Trafin asiantuntijoilta:

Kaakinen Ilkka, yksikönpäällikkö, analyysiyksikkö, 24.1.2013

Laine Valtteri, erityisasiantuntija, analyysiyksikkö, 3.8.2012

Pirttimäki Jouko, ryhmäpäällikkö, liikennevälineiden valvonta -yksikkö, 3.4.2013

Ajokorttilaki (386/2011). <http://www.finlex.fi/fi/laki/ajantasa/2011/20110386>.

Ajoneuvokanta-tilasto. Rekisterissä olevat ajoneuvot haltijan kotimaakunnan mukaan 31.12.2012. Trafi ja Tilastokeskus.

http://www.trafi.fi/filebank/a/1358426527/b5ab87f61a95849dda3bd834f61c3817/11064-Rekisterissa_olevat_maakunnittain_31_12_2012.pdf

Ajokorttitilasto numero 3. Voimassaolevat ajokortit 31.12.2012. Trafi ja Tilastokeskus.

Ajokorttitilasto numero 6. Ajo-oikeuspäätökset 1.1.–31.12.2012. Trafi ja Tilastokeskus.

Alcohol Ignition Interlock Devices, I: Position Paper. International Council On Alcohol, Drugs and Traffic Safety (ICADTS). The ICADTS Working Group on Alcohol Interlocks. www.icadts.org/reports/AlcoholInterlockReport.pdf.

Alcohol interlock devices. Study on the prevention of drink-driving by use of devices. Ecoryksen Wim Spitin esitys (julkaisematon) Oslissa 13.3.2013 Euroopan alkoholko-viranomaisten kokouksessa.

Alkoholijuomien kulutus 2011. SVT. Terveiden ja hyvinvoinnin laitos (THL). Terveys 13/2012.

http://www.julkari.fi/bitstream/handle/10024/90783/Tr13_12.pdf?sequence=1

Alkoholijuomien kulutus vuonna 2012. Sosiaali- ja terveysalan lupa- ja valvontavirasto (VALVIRA) ja Terveystieteiden tutkimuskeskus (THL). 8.3.2013.
http://www.valvira.fi/files/Alkoholijuomien%20kulutus_2012.pdf.

Alkoholilaki (1143/1994),
<http://www.finlex.fi/fi/laki/ajantasa/1994/19941143?search%5Btype%5D=pika&search%5Bpika%5D=alkoholilaki>.

Alkoholien salakuljetus ja sen valvonta Perämeren rannikolla kieltoain aikana 1919–1932. Kari Filpus. Oulun yliopisto, Historian laitos. 2001.
<http://herkules oulu.fi/isbn9514259734/isbn9514259734.pdf>.

Alkoholikolaukko ajo-oikeuden ehdoksi rattijuopumukseen syyllistyneelle. LVM:n julkaisuja 3/2012.
http://www.lvm.fi/c/document_library/get_file?folderId=1986562&name=DLFE-14136.pdf&title=Julkaisuja_3-2012.

Alkoholikolaukolla valvotun ajo-oikeuden toimivuus ja vaikuttavuus. Trafikin julkaisuja 5/2013. Anne Vehmas ja Marita Löytty.
http://www.trafi.fi/filebank/a/1361776725/594fc340012ca9a45ac627944e4133bb/11613-Trafikin_julkaisuja_05-2013_-_alkolukko.pdf.

Alkoholikolaukko käyttöönottaminen ja vaikutukset ammattimaisissa kuljetuksissa. Trafikin julkaisuja 1/2012. Anne Vehmas, Ari Sirkiä ja Teemu Kinnunen.
http://www.trafi.fi/filebank/a/1329481916/2a7ab633c60cc447c32a9afb6eb4ace5/9296-Trafikin_julkaisuja_01-2012_-_Alkoholikolaukko_kayttoonotto_ja_vaikutukset.pdf.

Alkoholien esite "C₂H₅OH asiaa alkoholista". Kalervo Kiianmaa ja Petri Hyytiä, Kansanterveyslaitoksen Alkoholintutkimusyksikkö.
<http://www.alko.fi/fi/9C039215D9F6007BC225757B0027D022?opendocument&src=5,1>.

Arrested Drunk Drivers. Trends, social background, recidivism and mortality. Antti Impinen. National Institute for Health and Welfare. Research 63/2011.
<http://www.julkari.fi/bitstream/handle/10024/79865/9d7066e3-67aa-45fd-b444-e780507ac489.pdf?sequence=1>.

Arviointiperusteet ns. terveysperusteista alkoholikolaukkoa suositeltaessa. Julkaisematon muistioluonnos 25.2.2013. Espoon A-Klinikkatoimen ylilääkäri Kaarlo Simojoki, neurologi ja Trafikin konsulttilääkäri Mikael Ojala sekä Trafikin liikennelääketiedeyksikön ylilääkäri Markku Vanhanen.

Asetus alkoholikolaukolla valvotusta ajo-oikeudesta (474/2008).
<http://www.finlex.fi/fi/laki/ajantasa/2008/20080474>.

Asset Road. Integrated System Solution for Safety. Advanced Safety and Driver Support for Essential Road Transport. Deliverable 6.2. Test sites design, set up, tests and operation. 10.10.2010. http://project-asset.com/data/p_014_asset_del_6.2_final_v2.0.pdf.

C.A.S.H. Survey on Drivers of Heavy Goods Vehicles in 2010–2011. Traffic behaviour, attitudes, occupational health and cultural differences around Baltic Sea. C.A.S.H. Reports 4: 2012. Connecting Authorities for Safer Heavy Goods Traffic in the Baltic Sea Region. Sirkku Laapotti, Kati Hernetkoski, Ari Katila, Martti Peräaho & Esko Keskinen. http://www.cash-project.eu/tiedostot/CASH%20report%204_2012%20FINAL%20PDF%20nettiin1.pdf

Communication from the Commission to the European Parliament, the Council, the European Economic and Social Committee and the Committee of the Regions. To-

wards a European road safety area: Policy orientations on road safety 2011–2020. COM(2010) 389 final. European Commission.

http://ec.europa.eu/transport/road_safety/pdf/com_20072010_en.pdf.

Council conclusions on road safety, 3052th Transport, Telecommunications and Energy Council meeting, Brussels, 2–3 December 2010. Council of the European Union, http://www.consilium.europa.eu/uedocs/cms_data/docs/pressdata/en/trans/118150.pdf.

Directive 2006/126/EC of the European Parliament and of the Council of 20 December 2006 on Driving Licences, Annex III. <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2006:403:0018:0060:EN:PDF>.

Drink Driving in Finland. Petri Jääskeläisen esitys ETSC:n Safe & Sober – seminaarissa Helsingissä 15.3.2012.

http://www.etsc.eu/documents/copy_of_Liikenneturva%20-%20Petri%20Jaaskelainen.pdf.

Drink Driving: Towards Zero Tolerance. European Transport Safety Council (ETSC), 24.4.2012.

http://www.etsc.eu/documents/Drink_Driving_Towards_Zero_Tolerance.pdf.

Ehdoton vankeus, yhdyskuntapalvelu ja rikosuusiminen. Ehdoton vankeus ja yhdyskuntapalvelu törkeän rattijuopumuksen seuraamuksina. Reino Sirén. Helsinki 2012, julkisuuteen 25.3.2013. Oikeuspoliittisen tutkimuslaitoksen tutkimustiedonantoja 116.

http://www.optula.om.fi/Satellite?blobtable=MungoBlobs&blobcol=urldata&SSURIapp=pe=BlobServer&SSURIcontainer=Default&SSURIsession=false&blobkey=id&blobheadervalue1=inline; filename=TTA116_Siren_2012.pdf&SSURIsscontext=Satellite_Server&blobwhere=1364158138477&blobheadername1=Content-Disposition&ssbinary=true&blobheader=application/pdf.

Enforcing drug and drink driving within Europe. Policy paper, 4.10.2012. TISPOL Strategic Drugs & Alcohol Working Group,

<https://www.tispol.org/system/files/TISPOL%20Drugs%20and%20Alcohol%20Policy%20Document%204th%20October%202012.pdf>

Euroopan neuvoston direktiivi (91/439/ETY). [http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:31991L0439R\(03\):FI:HTML](http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:31991L0439R(03):FI:HTML).

European Status Report on Alcohol and Health 2010. WHO.

http://www.euro.who.int/_data/assets/pdf_file/0004/128065/e94533.pdf.

Finland: Suitably qualified officers can conduct roadside blood tests. TISPOL News 7.4.2013. <https://www.tispol.org/news/spotlight/finland-suitably-qualified-officers-can-conduct-roadside-blood-tests>.

Global status report on alcohol and health. WHO.

http://www.who.int/entity/substance_abuse/publications/global_alcohol_report/msb_gsruprofiles.pdf.

Henkilövahingot rattijuopumustapauksissa. Liikenneturvan tilastokatsaus 20.8.2012. http://www.liikenneturva.fi/www/fi/tilastot/liitetiedostot/Rattijuopumus_web.pdf.

Ignition Interlocks – What You Need to Know. A Toolkit for Policymakers, Highway Safety Professionals, And Advocates. 2009. U.S. Department of Transportation, National Highway Traffic Safety Administration (NHTSA).

http://www.nhtsa.gov/staticfiles/nti/impaired_driving/pdf/811246.pdf.

Ilmailulaki (1194/2009). <http://www.finlex.fi/fi/laki/ajantasa/2009/20091194>.

Ilmailutiedotus PEL T4-3.

http://www.trafi.fi/filebank/a/1320403409/cd88f465b79871a9b880302219853aef/1097-pet4_03.pdf.

Kannattaako rattijuoppojen hoitoonohjaus? Ylilääkäri Kaarlo Simojoki, Espoon A-klinikkatoimi. Alkoholi- ja huumeututkijain seuran seminaari 15.5.2008.

http://www.ahts.fi/index.php?option=com_docman&task=doc_download&gid=31.

Laki alkolukolla valvotusta ajo-oikeudesta (439/2008).

<http://www.finlex.fi/fi/laki/ajantasa/2008/20080439>.

Laki tie- ja maastoliikenneonnettomuuksien tutkinnasta.

<http://www.finlex.fi/fi/laki/ajantasa/2001/20010024>

Laki rautatiejärjestelmän turvallisuustehtävistä (1664/2009).

<http://www.finlex.fi/fi/laki/ajantasa/2009/20091664>.

Liikennejuopumustutkimusten vuositilasto 1.1.–31.12.2012. Keskusrikospoliisi, rikostekninen laboratorio. 22.2.2013.

[http://www.poliisi.fi/poliisi/bulletin.nsf/bydate/08A20D468147A2FCC2257B2400284B18/\\$file/Liikennejuopumustutkimusten%20vuositilasto%202012.pdf](http://www.poliisi.fi/poliisi/bulletin.nsf/bydate/08A20D468147A2FCC2257B2400284B18/$file/Liikennejuopumustutkimusten%20vuositilasto%202012.pdf).

Liikennelääketiede. Trafin yksikönpäällikkö Jukka Terttunen. Esitys 28.5.2012.

<http://www.trafi.fi/filebank/a/1338283189/5d76dd5dbfe1d88416fcabe0592df217/9785-Liikennelaaketiede - Terttunen.pdf>.

Liikenneonnettomuuskustannusten muodostuminen ja kohdentuminen. Tiehallinnon selvityksiä 50/2006. http://alk.tiehallinto.fi/julkaisut/pdf/3201030-v-liikenneonnett_kustan_mu.pdf.

Liikennetietojärjestelmän (LTJ) ajokorttirekisteri, käräjäoikeuksien ratkaisut. Erillispoiminta 28.1.2013. Trafi.

Liikennetilastollinen vuosikirja 2012. SVT. Liikenne ja matkailu 2012. Tilastokeskus.

http://www.stat.fi/tup/julkaisut/tiedostot/julkaisuluettelo/ylii_lii_201200_2012_8307_net.pdf.

Liikenneraittiuskampanja, tietopaketti.

<http://www.liikenneraittius.fi/tietopaketti.html>.

Liikenteen turvallisuusvirasto Trafin tulevaisuuden näköaloja. Lampinen, Reino. Trafin julkaisuja 8/2011.

http://www.trafi.fi/filebank/a/1322207626/ff11117c3565bee3803c5573a3251c52/1650-Trafin_julkaisuja_8-2011 - Trafin_tulevaisuuden_nakoaloja.pdf.

Liikkuvan poliisin toimintakertomus 1.1.–31.12.2013.

[http://www.poliisi.fi/poliisi/lp/home.nsf/files/AB875FDE51CD1A4BC2257B33002F4D1F/\\$file/LP_toimintakertomus_2012_www.pdf](http://www.poliisi.fi/poliisi/lp/home.nsf/files/AB875FDE51CD1A4BC2257B33002F4D1F/$file/LP_toimintakertomus_2012_www.pdf).

Lääkärikirja Duodecim. <http://www.terveyskirjasto.fi>.

Lääkärin ilmoitusvelvollisuus ajoterveysasioissa. Kolme näkökulmaa prosessin toimivuuteen. LINTU-julkaisuja 2/2012. <http://www.lintu.info/lintujulkaisut.htm#>.

Lääkärin ilmoitusvelvollisuutta ajoterveysasioissa koskevat soveltamisohjeet. Sosiaali- ja terveysministeriö. 8.12.2006.

http://www.stm.fi/c/document_library/get_file?folderId=40880&name=DLFE-7921.pdf.

Maistelleet liikenteessä. Tuloksia Uudenmaan ratsiatutkimuksesta 1990–2008. LINTU-julkaisuja 4/2012. <http://www.lintu.info/lintujulkaisut.htm#>.

Moottoriajoneuvonkuljettajien alkoholionnettomuudet. 6.6.2012. Liikennevakuutuskeskus, Vakuutusyhtiöiden liikenneturvallisuuustoimikunta.
<http://www.lvk.fi/templates/vinha/services/download.aspx?fid=275544&hash=c7f0e08624c6ca4ff65a018de98d7d847c19bdb0b5610ff27b2821454870f901>.

Mäkelä, P., Mustonen, H., Huhtanen, P. (2009). Suomalaisten alkoholinkäyttötapojen muutokset 2000-luvun alussa. Yhteiskuntapolitiikka 74 (3): 268–289.

Pelot, vaarat ja ärsytykset liikenteessä. Liikenneturva 2012.
http://www.liikenneturva.fi/www/fi/tutkimus/liitetiedostot/pelot_vaarat_arsytykset_2012.pdf.

Poliisibarometri 2012. Kansalaisten käsitykset poliisin toiminnasta ja sisäisen turvallisuuden tilasta. Sisäasiainministeriön julkaisuja 47/2012.
<http://www.intermin.fi/julkaisu/472012>.

”Poliisi on puuttunut päihteiden käyttösi – tee sinä samoin”. Tie selväksi –hankkeen loppuraportti. Terveiden ja hyvinvoinnin laitos (THL). Raportti 12/2011.
<http://www.thl.fi/thl-client/pdfs/b2968ffa-4356-4cc8-a3a2-57e836db8d5c>.

Poliisin liikenneturvallisuusstrategia 2007–2010. Poliisin ylijohdon julkaisut 15/2006.
[http://www.poliisi.fi/intermin/biblio.nsf/8A56DBAC00629177C2257252002811D9/\\$file/15-2006.pdf](http://www.poliisi.fi/intermin/biblio.nsf/8A56DBAC00629177C2257252002811D9/$file/15-2006.pdf).

Poliisin liikennevalvonnan työntekijät, poliisin tulostietojärjestelmä 20.2.2013. Pekka Nupponen, Liikkuvan poliisin esikunta.

Poliisin tietoon tullut vesi-, ilma- ja junaliikennejuopumus. Poliisin tulostietojärjestelmä (PolStat) 24.1.2013. Jari Pajunen, sisäasiainministeriön poliisiosasto.

Poliisin päihteiden käytön valvonta.
<http://www.poliisi.fi/poliisi/home.nsf/pages/A3F4F45BF9B26AB5C2256BC7002DF2D5?opendocument>.

Päihdelinkki-internetpalvelu päihteistä ja riippuvuuksista. <http://www.paihdelinkki.fi>.

Päihdeongelmaisen ajokykyarvio – arvion käytännön toteutus. Markus Sundqvist. Erikoislääkäri, A-klinikkasäätiö. Päihdelääketieteen päivät, 8.3.2013.
http://www.terveysportti.fi/kotisivut/docs/f-1437894376/pala_paivat_2013_markus_sundqvist.pdf.

Päihderiippuvuus ja ajo-oikeus. Sisäasiainministeriön poliisiosasto. Ohje 14.11.2008.

Päihdetilastollinen vuosikirja 2011. Alkoholit ja huumeet. Sosiaaliturva 2011. SVT. Terveiden ja hyvinvoinnin laitos (THL).
<http://www.julkari.fi/bitstream/handle/10024/80169/0f25bf0a-ad0c-4294-9e44-5ac2cf5fe544.pdf?sequence=1>.

Päihdetilastollinen vuosikirja 2012. Alkoholit ja huumeet. Sosiaaliturva 2012. SVT. Terveiden ja hyvinvoinnin laitos (THL).
http://www.julkari.fi/bitstream/handle/10024/103099/URN_ISBN_978-952-245-805-6.pdf?sequence=1.

Rattijuopon profiili ja uusimisen riskitekijät. Tuloksia rattijuopumuksen esiintyvyydestä ja kehityksestä Uudenmaan ratsiatutkimuksesta vuosina 1990–2008. LINTU-julkaisuja 1/2011. <http://www.lintu.info/lintujulkaisut.htm#>.

Rattijuoppojen hoitoonohjaus. Kolmen vuoden seurantatutkimus. Mettovaara, P., Rantanen, P. ja Seppä, K. Suomen Lääkärilehti 43/2006.

Rattijuoppo on yhä useammin 18-vuotias. Antti Impinen, Ossi Rahkonen, Karoliina Ojaniemi, Pirjo Lillsunde, Eero Lahelma ja Aini Ostamo. Suomen Lääkärilehti 24/2008.

Rattijuopumukseen puututtava laajalla keinovalikoimalla. Liikenneturvan uutispöytä 12.1.2012. http://www.liikenneturva.fi/www/fi/index.php?we_objectID=8230.

Report on European road safety 2011–2020, (2010/2235(INI)), Committee on Transport and Tourism, Dieter-Lebrecht Koch. European Parliament, A7-0264/2011, 8.7.2011. <http://www.europarl.europa.eu/sides/getDoc.do?pubRef=-//EP//NONSGML+REPORT+A7-2011-0264+0+DOC+PDF+V0//EN>.

Rikoslaki (39/1889). <http://www.finlex.fi/fi/laki/ajantasa/1889/18890039001>.

R-tutkimus, taulukot. Julkaisematon muistio. Terveiden ja hyvinvoinnin laitos (THL) ja Keskusrikospoliisi.

Selvä parannus liikenneturvallisudessa vuonna 2012. Liikenneturvan uutispöytä 24.1.2013. http://www.liikenneturva.fi/www/fi/index.php?we_objectID=8589.

Sisäisen turvallisuuden ministeriryhmän kannanotto. 20.9.2012. http://www.intermin.fi/download/36689_sisaisen_turvallisuuden_ministeriryhman_kannanotto_pora_III_20092012.pdf.

Sosiaali- ja terveysministeriön asetus ajoterveydestä, 25.11.2011 http://www.stm.fi/c/document_library/get_file?folderId=40880&name=DLFE-16936.pdf.

Sosiaali- ja terveysministeriön perustelumuistio asetukseen ajoterveydestä, 21.11.2011 http://www.stm.fi/c/document_library/get_file?folderId=40880&name=DLFE-16938.pdf.

Suomalaisen aikuisväestön terveyskäyttäytyminen ja terveys, kevät 2011. Terveiden ja hyvinvoinnin laitos (THL). Raportti 45/2012. http://www.julkari.fi/bitstream/handle/10024/90839/URN_ISBN_978-952-245-566-6.pdf?sequence=1.

Suomi juo. Suomalaisten alkoholinkäyttö ja sen muutokset 1968–2008. Terveiden ja hyvinvoinnin laitos (THL). <https://www.julkari.fi/bitstream/handle/10024/80301/371e1e08-9bc1-47ea-81aa-68b04f27088c.pdf?sequence=1>.

Tautiluokitus ICD-10. Luokitukset, termistöt ja tilasto-ohjeet. Terveiden ja hyvinvoinnin laitos (THL), 5/2011. <http://www.thl.fi/thl-client/pdfs/15c30d65-2b96-41d7-aca8-1a05aa8a0a19>.

Tavoitteet todeksi. Tieliikenteen turvallisuussuunnitelma vuoteen 2014. Liikenne- ja viestintäministeriön ohjelmia ja strategioita 1/2012. http://www.lvm.fi/c/document_library/get_file?folderId=1986563&name=DLFE-15604.pdf&title=Tavoitteet_todeksi._Tieliikenteen_turvallisuussuunnitelma_vuoteen_2014.

Tieliikennelaki (267/1981). <http://www.finlex.fi/fi/laki/ajantasa/1981/19810267>.

Tieliikenneonnettomuustilasto. SVT. Tilastokeskus.
<http://www.stat.fi/til/ton/index.html>.

Tieliikenteen ajokustannusten yksikköarvot 2010. Liikenneviraston ohjeita 21/2010.
http://www2.liikennevirasto.fi/julkaisut/pdf3/lo_2010-21_tieliikenteen_ajokustannusten_web.pdf.

Tieliikenteen turvallisuus 2006–2010. Liikenne- ja viestintäministeriön ohjelmia ja strategioita 8/2005. http://www.lvm.fi/fileserver/OS8_2005.pdf.

Tieliikenteen turvallisuussuunnitelman liikenneturvallisuusvaikutusten arvio. LINTU-julkaisuja 3/2012. <http://www.lintu.info/lintujulkaisut.htm#>.

Tilastokeskus/Oikeus/Poliisin tietoon tullut rikollisuus. SVT.
<http://www.stat.fi/til/polrik/index.html>.

Tilastokeskus/Oikeus/Poliisin tietoon tullut rikollisuus 2012. SVT. Oikeus 2013. 2.4.2013. http://www.stat.fi/til/polrik/2012/polrik_2012_2013-04-02_fi.pdf.

Tilastokeskus/Oikeus/Poliisin tietoon tullut rikollisuus/Selvitettyihin rikoksiin syylliseksi epäillyt henkilöt. Tilastokeskuksen StatFin-palvelu, PX-Web-tietokannat.
http://pxweb2.stat.fi/database/StatFin/oik/polrik/polrik_fi.asp.

Tilastokeskus/Terveys/Alkoholijuomien kulutus (THL). SVT. Tilastokeskuksen StatFin-palvelu, PX-Web-tietokannat.
http://pxweb2.stat.fi/database/StatFin/ter/ajkul/ajkul_fi.asp.

Tilastokeskus/Terveys/Kuolemansyyt. SVT. Tilastokeskus 21.12.2012. Terveys 2012.
http://www.tilastokeskus.fi/til/ksyyt/2011/ksyyt_2011_2012-12-21_fi.pdf

Tilastokeskus/Terveys/Kuolemansyytilasto. SVT. Tilastokeskuksen StatFin-tilastotietokanta, PX-Web-tietokannat.
http://pxweb2.stat.fi/database/StatFin/ter/ksyyt/ksyyt_fi.asp.

Tilastokeskus/Väestö/Kuolleet. SVT.
http://www.stat.fi/til/kuol/2012/kuol_2012_2013-04-12_tie_001_fi.html.

Turvallisempi huominen. Sisäisen turvallisuuden ohjelma. 26/2012. Sisäasiainministeriö. http://www.intermin.fi/download/34893_262012_STO_III_fi.pdf.

Valtioneuvoston periaatepäättös tieliikenteen turvallisuuden parantamisesta 5.12.2012.
http://www.lvm.fi/c/document_library/get_file?folderId=1985456&name=DLFE-18431.pdf&title=Valtioneuvoston_periaatepäättös_tieliikenneturvallisuuden_parantamisesta_5.12.2012.

White paper. European transport policy for 2010: time to decide. Commission of the European Communities. 12.9.2001 COM(2001) 370 final.
http://ec.europa.eu/transport/themes/strategies/doc/2001_white_paper/lb_com_2001_0370_en.pdf.

Working together to reduce deaths on Europe's roads. Siim Kallas. Vice-President and Commissioner for Transport. SPEECH/12/292. Puhe European Transport Safety Councilin (ETSC) järjestämässä Drink Driving –seminaarissa 24.4.2012 Brysselissä.
http://europa.eu/rapid/press-release_SPEECH-12-292_en.pdf.

Liite 1. Lehtiartikkeleita rattijuopumuksen promillerajasta.

HS: Promilleraja 0,2:een? Ministereiltä täysin eri vastaukset

Uusi Suomi, 25.2.2012

<http://www.uusisuomi.fi/kotimaa/120398-hs-promilleraja-02een-ministereilta-taysin-eri-vastaukset>, haettu 3.1.2013

Oikeusministeri Henriksson (r.) pohtii, että alkolukon voisi määrätä henkilölle, joka kerrankin syyllistyy törkeään rattijuopumukseen. Liikenneministeri Kyllösen (vas.) mielestä rattijuoppojen autojen tuomitsemista valtiolle voisi käyttää enemmän.

Liikenneministeri Merja Kyllönen (vas.) ja oikeusministeri Anna-Maija Henriksson (r.) ovat eri linjoilla rattijuopumusrajan kiristämisestä 0,2 promilleen nykyisestä 0,5 promillesta. Ministerit vastasivat Helsingin Sanomien esittämiin samoihin neljään kysymykseen lähes täysin eri tavoin.

Kyllönen kannattaa promillerajan alentamista, kun taas Henrikssonin mukaan ei ole uskottavaa näyttöä siitä, että rajan laskeminen vähentäisi onnettomuuksien tai rattijuoppojen määrää.

Kyllönen kertoo rohkenevansa väittää, että oikeusministeriössä olevan "jonkinlainen periaatteellinen hyväksyntä sille", että alkoholi ja liikenne sopivat yhteen. Henriksson puolestaan naurahtaa väitteelle ja tyrmää sen.

Ministerit ovat HS:n printtiversioon haastattelussa eri mieltä myös rattijuopumusrangaistusten koventamisesta. Kyllösen mielestä rattijuopumuksen uusijoiden rangaistuksia pitäisi koventaa, kun taas Henrikssonin mukaan nykyiset rangaistusasteikot "ovat kohdallaan".

Yhtä mieltä ministerit ovat vain siitä, että promillerajan alentaminen aiheuttaisi poliisille lisää työtä.

Kansan Uutiset, verkkolehti 2.1.2013 klo 16.14, Kari Leppänen

<http://www.kansanuutiset.fi/uutiset/kotimaa/2932750/kataisen-hallitus-ei-alenna-rattijuopumuksen-promillerajaa>, haettu 4.1.2013

Kataisen hallitus ei alenna rattijuopumuksen promillerajaa

Hallitus pani joulukuussa pisteen keskustelulle rattijuopumuksen promillerajan alentamisesta 0,2 promilleen nykyisestä 0,5:stä täksi hallituskaudeksi.

Hallitus teki linjauksensa hyväksyessään pitkään valmistellun periaatepäätöksensä tieliikenneturvallisuuden parantamisesta. Sen mukaan ”liikenneonnettomuusriskin perusteella Suomen nykyinen rattijuopumusraja, 0,5 promillea on perusteltu”.

Asiasta käytiin vuosi sitten kipakka kiista, jossa promillerajan alentamista ajanut liikenneministeri **Merja Kyllönen** (vas.) syytti oikeusministeriötä rattijuoppojen suojelemisesta. Ministeri totesi television A-talk-ohjelmassa, ettei humalapäissään ajaminen suinkaan ole kansalaisoikeus.

Kiista liittyi tieliikenteen turvallisuussuunnitelmaan, jonka oli laatinut valtioneuvoston asettaman liikenneturvallisuusasiain neuvottelukunta. Vuoteen 2014 ulottuvassa suunnitelmassa esitettiin rattijuopumusrajan alentamista 0,2 promilleen.

Oikeusministeriön edustajat jättivät turvallisuussuunnitelmaan eriävän mielipiteen, ja oikeusministeri **Anna-Maja Henriksson** (ruots.) puolusti topakasti ministeriönsä virkamiesten kantaa.

Teoreettinen erävoitto

Keskustelun tuoksinassa oikeusministeriön kriminaalipoliittisen osaston päällikkö **Jarmo Littunen** opasti liikenneministeriä rattijuoppojen olevan terveydenhuollon ongelma, ei muiden. Osastopäällikkö järkeili, ettei promillerajalla ole mitään tekemistä rattijuoppojen määrän kanssa. Se vähenee vasta kun viinanjuonti maassa vähenee.

Liikenneministeri Kyllönen sai vuosi sitten kiistassa erävoiton, tosin vain teoriassa. Oikeusministeriön eriävästä mielipiteestä huolimatta tieliikenteen turvallisuussuunnitelman promillelinjaus jäi voimaan. Kuitenkaan linjan mukaisiin lainsäädäntötoimiin ei ryhdytty.

Sekä turvallisuussuunnitelma että periaatepäätös tieliikenteen turvallisuudesta ovat luonteeltaan tavoitteellisia linjauksia. Ne muuttuvat todeksi vasta, kun niiden pohjalta tehdään tavoitteeseen tähtääviä konkreettisia päätöksiä ja lainsäädäntöä.

Periaatepäätös kuitenkin hautaa alleen aiemmin linjauksen. Hallitus noudattaa loppukautenaan tuoretta periaatepäätöstään.