

Alkoholirattijuopumus tieliikenteessä

Marita Löytty

ESIPUHE

Tämän teema-analyysin tarkoituksena on luoda kattava kuva alkoholirattijuopumuksesta tieliikenteessä. Yksityiskohtaisen tarkastelun ulkopuolelle jätetään huumausaineen ja huumaavan aineen käyttöön perustuvat rattijuopumukset, vaikka ne sisältyvät samoihin rikoslain pykäliin alkoholirattijuopumuksen kanssa ja ne ovat mukana poliisin tietoon tulleen rattijuopumusrikollisuuden lukumäärissä.

Tämä analyysi on päivitetty versio Trafin julkaisusta 11/2013¹. Tähän kevättalvella 2015 julkaistavaan analyysiin on lisätty mm. tilasto- ja tutkimustiedot vuosilta 2013 ja 2014. Teksti sekä viittaukset kansallisiin ja kansainvälisiin aineistoihin on kauttaaltaan päivitetty ajantasaisiksi.

Keväällä 2013 julkaistussa analyysissä tarkasteltiin juopumuksen yleisyyttä myös muissa liikennemuodoissa (ilma-, juna- ja vesiliikenteessä). Näissä liikennemuodoissa esiintyvä juopumus on jätetty pois tästä päivitetystä analyysistä. Ilma-, juna- ja vesiliikennejuopumuksen yleisyyden kehityksestä löytyy tietoa Tilastokeskuksen StatFin-tietokannasta osoitteesta <http://pxweb2.stat.fi/database/statfin/oik/rpk/rpk.fi.asp>².

Suomessa poliisi vastaa sekä ajokorttien myöntämisestä että liikenteen valvonnasta. Lääkärit vastaavat ajo-oikeuden myöntämisestä varten annettavista lääkärintodistuksista ja päihderiippuvuuden arvioinnista sekä yhdessä terveys- ja sosiaalipalveluiden kanssa päihdehuollosta. Tuomioistuimet vastaavat rattijuopumusrikosten oikeuskäsittelystä.

Trafista tulee vuoden 2016 alusta lähtien ajokortit myöntävä viranomainen poliisin sijaan. Lisäksi Trafin liikennelääketiedeyksikkö osallistuu lääkäreiden ajoterveysohjeiden kehittämiseen ja ajoterveysasioita koskevaan lainvalmisteluun. Trafille ollaan siirtämässä myös määräyksenantovaltuudet ajoterveysvaatimusten täyttymisen tutkimiseksi ja ajoterveyden arvioimiseksi tehtävistä tarkastuksista ja niiden sisällöstä sekä ajoterveydentilaa koskevien ilmoitusten tekemisestä.^{3 4}

Lisäksi liikenteen turvallisuusviranomaisena Trafi osallistuu liikennejärjestelmän turvallisuuskeskusteluun seuraamalla liikenteessä ja sen ympäristössä tapahtuvia yhteiskunnallisia, taloudellisia ja teknisiä muutoksia. Virasto tarjoaa asiantuntemustaan yhteiskunnan käyttöön sekä Suomessa että kansainvälisesti.⁵ Trafi osallistuu myös rattijuopumuksen vastaiseen liikenneturvallisuusviestintään ja -kampanjointiin yhteistyössä liikenneturvallisuusalan sidosryhmien kanssa.

Analyysin laatimiseksi olen tutustunut muun muassa aihetta käsittelevään kansalliseen ja kansainväliseen tutkimukseen ja tilastotietoon, erilliseen rekisteripointaan

¹ Löytty, M. Alkoholirattijuopumus tieliikenteessä ja juopumuksen yleisyys ilma-, juna- ja vesiliikenteessä. Trafin julkaisu 11/2013. http://www.trafi.fi/filebank/a/1369306802/582fc43663a84dde0d2423ef1cb55bea/12542-Trafin_julkaisu_11-2013_-_Alkoholirattijuopumus_tieliikenteessa.pdf. Haettu 25.2.2015.

² Tilastokeskus. Tilastokeskuksen PX-Web-tietokannat. Taulukot tilastossa: Rikos- ja pakkokeinotilasto. <http://pxweb2.stat.fi/database/statfin/oik/rpk/rpk.fi.asp>.

³ Liikenne- ja viestintäministeriö (LVM) 2014a. Ajokorttien myöntäminen Trafin tehtäväksi. LVM:n tiedote 4.12.2014. <http://www.lvm.fi/tiedote/-/view/4427233>. Haettu 25.2.2015.

⁴ Finlex: Hallituksen esitys eduskunnalle laeiksi ajokorttilain ja eräiden lakien muuttamisesta (HE 313/2014). <http://www.finlex.fi/fi/esitykset/he/2014/20140313>. Haettu 25.2.2015.

⁵ Lampinen, R. 2011. Liikenteen turvallisuusvirasto Trafin tulevaisuuden näköaloja. Trafin julkaisu 8/2011. http://www.trafi.fi/filebank/a/1322207626/ff11117c3565bee3803c5573a3251c52/1650-Trafin_julkaisu_8-2011_-_Trafin_tulevaisuuden_nakoaloja.pdf. Haettu 25.2.2015.

rattijuopumusrikoksista ja poliittisiin linjauksiin rattijuopumuksen vähentämiseksi. Olen myös kuullut sidosryhmien asiantuntijoita sekä Suomesta että muista Euroopan maista.

Vähän ennen analyysin julkaisemista, 3. maaliskuuta 2015, eduskunnan lakivaliokunta julkaisi mietintönsä elokuussa 2013 jätetyn kansalaisaloitteen käsittelystä koskien rattijuoppouden rangaistusten tiukentamista. Aloite keräsi puolessa vuodessa lähes 63 000 äänioikeutetun suomalaisen kannatuksen. Lakivaliokunnan mietinnön keskeisimmät kohdat käydään läpi luvussa 15.1.

Esitän kiitokset Poliisiammattikorkeakouluun liikennetiimin opettaja Kari Tuurille näkemyksistä ja avusta sekä kiinnostuksesta tämän analyysin käyttöön aineistona poliisien koulutuksessa. Kiitos myös kaikille sidosryhmien edustajille, joilta olen saanut arvokasta tietoa työhöni. Heidän nimensä on kerrottu lähdeluettelossa.

Helsingissä 7. huhtikuuta 2015

Marita Löytty
erityisasiantuntija
Liikenteen analyysit

SISÄLTÖ

ESIPUHE	3
1. JOHDANTO.....	7
2. ALKOHOLIPOLITIIKAN HISTORIA JA NYKYPÄIVÄ	9
2.1. Alkoholipolitiikan historia	9
2.2. Alkoholipolitiikka nykyisin.....	10
3. ALKOHOLIN KULUTUS JA VAIKUTUKSET	12
3.1. Alkoholin kulutus	12
3.2. Alkoholiterveystahtana ja kuolinsyynä.....	14
3.3. Alkoholin käytön haittakustannukset	15
4. ALKOHOLI, HUMALA JA NIIDEN RISKIT TIELIIKENTEESSÄ	16
4.1. Alkoholit, humala ja alkoholipitoisuus	16
4.2. Alkoholin riskit tieliikenteessä	16
5. ALKOHOLI JA AJO-OIKEUS	18
5.1. Ajo-oikeuden terveystahtimukset.....	18
5.2. Päihdeseuranta ja päihderiippuvuuden arviointi	19
5.3. Terveystperusteinen alkolukko	21
6. RATTIJUOPUMUS RIKOSLAISSA	22
7. RATTIJUOPUMUKSEN VALVONTA.....	24
7.1. Rattijuopumusvalvonnan historia	24
7.2. Rattijuopumuksen valvonta nykyisin	24
7.3. Poliisin rattijuopumusvalvontaan käyttämä työaika	26
8. RATTIJUOPUMUKSEN YLEISYYS	28
8.1. Rattijuopojen ja maistelleiden osuus liikennevirrassa	28
8.2. Poliisin tietoon tullut rattijuopumusrikollisuus.....	29
8.3. Muiden juopumukseen liittyvien rikosten yleisyys tieliikenteessä	32
8.4. Rattijuopumusrikosten kustannukset yhteiskunnalle	32
9. RATTIJUOPUMUSKULJETTAJIEN OMINAISUUKSIA	34
9.1. Rattijuopon ja alkoholia maistelleen profiilit	34
9.2. Rattijuopumuskuljettajien sosiaalinen tausta.....	34
9.3. Rattijuopumuskuljettajien sukupuoli	35
9.4. Rattijuopumuskuljettajien kansalaisuus.....	37
9.5. Ammattikuljettajien rattijuopumus	38
9.6. Rattijuopumuksen uusiminen	38
9.7. Rattijuopumuskuljettajien kuolleisuus	40
10. RATTIJUOPUMUKSEN SEURAAMUKSET JA NIIDEN TOIMIVUUS	42
10.1. Ajokielto	42
10.2. Muita sanktioita	43
10.3. Päihdeseuranta ja päihderiippuvuuden arviointi	43
10.4. Lääkärin ilmoitusvelvollisuus.....	45
10.5. Alkolukolla valvottu ajo-oikeus	45
10.6. Menettämisseuraamus	47
10.7. Sosiaalihuollon ja poliisin yhteistyö.....	47

11.	ALKOHOLI- JA RATTIJUOPUMUSONNETTOMUUDET.....	49
11.1.	Henkilövahingot onnettomuuksissa	49
11.2.	Onnettomuudet maakunnittain.....	50
11.3.	Rattijuoppojen aiheuttamat kuolemaan johtaneet onnettomuudet ..	52
11.4.	Onnettomuuksien kustannukset yhteiskunnalle	54
12.	KAMPANJOINTIA RATTIJUOPUMUKSEN VÄHENTÄMISEKSI	55
13.	KANSALAISTEN SUHTAUTUMINEN RATTIJUOPUMUKSEEN ..	57
14.	KANSAINVÄLISIÄ POLIITTISIA LINJAUKSIA	59
14.1.	Euroopan Unioni	59
14.2.	European Transport Safety Council (ETSC)	61
14.3.	European Traffic Police Network (TISPOL).....	62
15.	KANSALLISIA POLIITTISIA LINJAUKSIA	64
15.1.	Lakivaliokunnan mietintö kansalaisaloitteesta.....	64
15.2.	Valtioneuvoston periaatepäätös tieliikenteen turvallisuuden parantamisesta.....	65
15.3.	Tulevaisuuskatsaukset	66
15.4.	Tieliikenteen turvallisuussuunnitelmat	68
15.5.	Sisäisen turvallisuuden ohjelma	71
16.	KANSAINVÄLINEN VERTAILU.....	72
16.1.	Alkoholin kulutus	72
16.2.	Promilleraja	73
16.3.	Rattijuopumuksen valvonta ja yleisyys	74
16.4.	Onnettomuudessa olleiden kuljettajien puhalluttaminen.....	74
16.5.	Rattijuopumusonnettomuudet.....	75
16.6.	Rattijuopumuksesta seuraavien ajokieltojen pituudet	76
17.	YHTEENVETO JA KESKEISET JOHTOPÄÄTÖKSET.....	81
18.	EHDOTUKSIA TUTKIMUSHANKKEIKSI	87
	LÄHTEET	88
	Liite 1. Lehtiartikkeleita rattijuopumuksen promillerajan alentamisesta	101

1. JOHDANTO

Noin kaksi prosenttia Euroopan Unionin teillä ajetuista kilometreistä ajetaan alkoholin vaikutuksen alaisena (yli säädetyn promillierajan). Euroopan komission arvioiden mukaan noin neljäsosaan kaikista tieliikenteen kuolemista Euroopan Unionissa liittyy ajoneuvon kuljettajan toimiminen alkoholin vaikutuksen alaisena. European Transport Safety Councilin (ETSC) arvion mukaan tieliikenteessä olisi säästetty noin 6 500 ihmisen henki vuonna 2010, jos kaikki kuljettajat olisivat noudattaneet ajoneuvon kuljettamista ja alkoholia koskevia säädöksiä. Nopeusrajoituksen ylittävien ajonopeuksien ja turvalaitteiden käyttämättömyyden ohella alkoholi on yksi tieliikenteen kolmesta yleisimmästä "tappajasta".⁶

Suomessa tieliikenteen rattijuopumusonnettomuuksissa menehtyi ennakkotietojen mukaan 38 henkilöä vuonna 2014. Se on 17 prosenttia kaikista tieliikenteessä vuoden 2014 aikana menehtyneistä. Vuonna 2013 rattijuopumusonnettomuuksissa menehtyi 57 henkilöä, ja vuosina 2010–2012 keskimäärin 55 henkilöä vuosittain. Vuoden 2013 luku on 22 prosenttia ja vuosien 2010–2012 keskiarvoluku 20 prosenttia kaikista tieliikenneonnettomuuksissa menehtyneistä.⁷

Rattijuopumusonnettomuuksissa loukkaantuneiden määrä on noin kymmenesosa kaikista tieliikenteen onnettomuuksissa loukkaantuneista. Vuotta 2014 koskevien ennakkotietojen mukaan rattijuopumusonnettomuuksissa loukkaantui 585 henkilöä. Vuonna 2013 vastaava luku oli 682 ja vuosien 2010–2012 keskiarvoluku 719 henkilöä vuotta kohden.⁸

Uudenmaan maakunnan tieliikennevirrasta tehtyihin seulontatutkimuksiin perustuvien arvioiden mukaan yksi viidestäsadasta kuljettajasta on rattijuoppo (alkoholipitoisuus $\geq 0,5$ ‰) ja kolme viidestäsadasta kuljettajasta on maistellut alkoholia alle rangaistavuuden rajan. Arvion mukaan rattijuoppo voi ajaa noin 220 kertaa alkoholin vaikutuksen alaisena ennen kiinnijäämistään.⁹

Rattijuopumuksesta kiinni jääneiden kuljettajien joukkoon mahtuu monenlaisia taustoja ja tarinoita¹⁰:

"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."

⁶ European Transport Safety Council (ETSC) 2012. Drink Driving: Towards Zero Tolerance. ETSC Policy Paper 24.4.2012. http://www.etsc.eu/documents/Drink_Driving_Towards_Zero_Tolerance.pdf. Haettu 24.1.2013.

⁷ Tilastokeskus 2015. Tieliikenneonnettomuustilasto. <http://www.stat.fi/til/ton/index.html>.

⁸ Tilastokeskus 2015.

⁹ Portman, M., Penttilä, A., Haukka, J., Eriksson, P., Gunnar, T., Kuoppasalmi, K. & Koskimaa, H. 2011. Rattijuopon profiili ja uusimisen riskitekijät. Tuloksia rattijuopumuksen esiintyvyydestä ja kehityksestä Uudenmaan ratsiatutkimuksesta vuosina 1990-2008. LINTU-julkaisu 1/2011. <http://www.lintu.info/RATTIJUOPUMUS.pdf>. Haettu 24.1.2013.

¹⁰ Lainaukset tutkimuksesta Alkolukolla valvotun ajo-oikeuden toimivuus ja vaikuttavuus; Vehmas, A. & Löytty, M. Trafín julkaisu 5/2013. http://www.trafi.fi/filebank/a/1361776725/594fc340012ca9a45ac627944e4133bb/11613-Trafín_julkaisu_05-2013_-_alkolukko.pdf.

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

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 parantamisesta.¹¹ Päätöksen mukaan ”liikenneonnettomuusriskin perusteella Suomen nykyinen rattijuopumusraja, 0,5 promillea, on kuitenkin perusteltu”.

Tieliikenteen alkoholirattijuopumus 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 ennaltaehkäisyä, valvontaa, seuraamuksia ja kustannuksia analysoimalla.

Tässä analyysissä luodaan laaja kuva tieliikenteen alkoholirattijuopumuksesta vuosien 2014 ja 2015 vaihteessa sekä useita vuosia taaksepäin. Käytettävissä olevien aineistojen, tilastojen, rekisteripöimintöjen, 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, seuraamusten ja onnettomuuksien osalta.

¹¹ Valtioneuvosto 2012. 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 15.3.2013.

2. ALKOHOLIPOLITIIKAN HISTORIA JA NYKYPÄIVÄ

2.1. Alkoholipolitiikan historia ^{12 13}

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 polttokiello 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 kiello-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 alkoholikiello.

Ensimmäinen yksikamarinen eduskunta hyväksyi valtakunnallisen kieltolain 31.10.1907. Lain tavoitteena oli alkoholismin 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), noin puolitoista vuotta Suomen itsenäistymisen jälkeen.

Kieltolain mukaan yli kaksi tilavuusprosenttia etanolia sisältävien alkoholipitoisten aineiden valmistus, maahantuonti, myynti, kuljetus ja varastointi sallittiin 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 kansanraittiuuden edistämislitto (TKE) katsoi, että jokaisella kansalaisella on oikeus henkilökohtaiseen vakaumukseen asiasta.

Hallituksen esityksestä eduskunta järjesti kieltolaista neuvoa-antavan kansanäänestyksen joulukuussa 1931. Yli 70 prosenttia äänestäneistä äänesti kaikkien alkoholijuomien vapauttamisen puolesta. Vain mietojen alkoholijuomien vapauttamisen puolesta äänesti reilu prosentti, ja kieltolain säilyttämisen puolesta äänesti 28 prosenttia 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 (ks. kuva 1).

¹² Filpus, K. 2001. Alkoholin salakuljetus ja sen valvonta Perämeren rannikolla kieltolain aikana 1919–1932. Oulun yliopisto, Historian laitos. <http://herkules.oulu.fi/isbn9514259734/isbn9514259734.pdf>. Haettu 15.3.2013.

¹³ Terveiden ja hyvinvoinnin laitos (THL) 2013a. Alkoholilainsäädännön kehitys. http://www.thl.fi/fi_FI/web/neuvoa-antavat-fi/alkoholilainsaadannon-kehitys. Haettu 15.3.2013.



Kuva 1. ”Kieltolain päättymisen 5. huhtikuuta 1932 keräsi janoisia ja uteliaita Jyväskylän alkoholimyymälän luokse.” Lähde: Helsingin Sanomat 5.4.2012: Kieltolaki päättyi 80 vuotta sitten.¹⁴

Sodan aikana vuonna 1943 alkoholin myyntiä alettiin rajoittaa. Silloin otettiin käyttöön ns. viinakortti valvonnan välineeksi. Vuonna 1946 perustettiin nk. 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.

2.2. Alkoholipolitiikka nykyisin

Nykyinen alkoholilaki (1143/1994)¹⁵ tuli voimaan 1.1.1995, samana päivänä Suomen EU-jäsenyyden kanssa. Alkoholijuomien 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 keskioluen ohella sallittiin elintarvikeliikkeissä, kioskeissa, huoltoasemilla ja keskiolutravintoloissa. Lisäksi mietojen alkoholijuomien mainonta sallittiin tietyin rajoituksin.

¹⁴ Helsingin Sanomat 5.4.2012. Kieltolaki päättyi 80 vuotta sitten. <http://www.hs.fi/kotimaa/a1305559328675>. Haettu 3.1.2013.

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

Alkoholista ja alkoholijuomista kannetaan veroa alkoholi- ja alkoholijuomaverolain (1471/1994)¹⁶ perusteella. Tulli vastaa verotuksen toimittamisesta ja valvonnasta. Verotuksesta on lisätietoa valtiovarainministeriön internet-sivuilla osoitteessa https://www.vm.fi/vm/fi/10_verotus/05_valmisteverotus/02_alkoholivero_ja_alkoholijuomaveroindeksi/index.jsp.

Valtioneuvoston periaatepäätöksessä 9. lokakuuta 2003 vahvistettiin Suomen alkoholipolitiikan perustavoitteeksi alkoholilain mukaisesti alkoholista aiheutuvien haittojen vähentäminen. Periaatepäätöksen mukaan alkoholipolitiikan keskeisinä käytännön tavoitteina ovat alkoholin lasten ja perheiden hyvinvoinnille aiheuttamien haittojen vähentäminen, alkoholin riskikäyttöön liittyvien haittojen vähentäminen sekä alkoholijuomien kokonaiskulutuksen kääntäminen laskuun.¹⁷

Periaatepäätöksen jälkeen linjauksia tukivat ja tarkensivat hallituksen alkoholipoliittisen ministerityöryhmän kokoama toimenpidepaketti alkoholihaittojen vähentämiseksi (2006), kansalliset alkoholiohjelmat 2004–2007 ja 2008–2011, ehkäisevän päihdetyön tehostaminen sekä alkoholijuomien valmisteverojen korottaminen neljä kertaa vuosien 2008, 2009 ja 2012 aikana. Alkoholin käytön haittavaikutukset ovat nousseet vahvasti esiin terveyden edistämisen politiikkaohjelmissa ja sisäisen turvallisuuden ohjelmissa.¹⁸

Sosiaali- ja terveysministeriö vastaa alkoholipolitiikan ohjauksesta ja kehittämisestä. Poliitiikka perustuu edellä mainittuun valtioneuvoston periaatepäätökseen, hallitusohjelmaan sekä alkoholiohjelmaan. Alkoholiohjelma on nimi yhteistyölle, jota tehdään alkoholihaittojen vähentämiseksi. Sen koordinoinnista vastaa Terveiden ja hyvinvoinnin laitos (THL). Kaiken kaikkiaan alkoholipolitiikalla tarkoitetaan julkisen vallan toimia, joilla ennaltaehkäistään alkoholista aiheutuvia sosiaalisia, terveydellisiä ja yhteiskunnallisia haittoja.^{19 20}

Alkoholipolitiikan linjauksiin ja keinoihin sekä eri vastuutahojen tehtäviin voi tutustua tarkemmin sosiaali- ja terveysministeriön internet-sivuilla osoitteessa <http://www.stm.fi/hyvinvointi/paihdehaitat/alkoholipolitiikka>.

Suomalaisten asenteista alkoholipolitiikkaa kohtaan voi lukea Terveiden ja hyvinvoinnin laitoksen (THL) julkaiseman päihdetilastollisen vuosikirjan 2013 luvusta 1.2. (http://www.julkari.fi/bitstream/handle/10024/110892/SVT_PTVK_2013_korjattu%2018.2.2014_verkko.pdf?sequence=1).

¹⁶ Finlex: Laki alkoholi- ja alkoholijuomaverosta (1471/1994). <http://www.finlex.fi/fi/laki/ajantasa/1994/19941471>.

¹⁷ Sosiaali- ja terveysministeriö (STM) 2003. Hallitus tahtoo vähentää alkoholihaittoja. Tiedote 282/2003, 9.10.2003. <http://www.stm.fi/tiedotteet/tiedote/-/view/1231037#fi>. Haettu 9.2.2015.

¹⁸ Terveiden ja hyvinvoinnin laitos (THL) 2013b. Päihdetilastollinen vuosikirja 2012. Alkoholi ja huumeet. Sosiaaliturva 2012. Suomen virallinen tilasto (SVT). http://www.julkari.fi/bitstream/handle/10024/103099/URN_ISBN_978-952-245-805-6.pdf?sequence=1. Haettu 9.2.2015.

¹⁹ Sosiaali- ja terveysministeriö (STM) 2015. Alkoholipolitiikka. <http://www.stm.fi/hyvinvointi/paihdehaitat/alkoholipolitiikka>. Haettu 9.2.2015.

²⁰ Terveiden ja hyvinvoinnin laitos (THL) 2014. Alkoholiohjelma. <http://www.thl.fi/fi/tutkimus-ja-asiantuntijatyo/hankkeet-ja-ohjelmat/alkoholiohjelma>. Haettu 9.2.2015.

3. ALKOHOLIN KULUTUS JA VAIKUTUKSET

3.1. Alkoholin kulutus

Suomen aikuisväestöstä noin 90 prosenttia ilmoittaa käyttävänsä alkoholia.²¹ Alkoholin kulutus jakautuu hyvin epätasaisesti. Arvioiden mukaan eniten juova kymmenes suomalaisista kuluttaa noin puolet kaikesta kulutetusta alkoholista.²² Vuonna 2013 miehistä 13 ja naisista 14 prosenttia ilmoitti, että ei ollut käyttänyt lainkaan alkoholia viimeisen vuoden aikana. Vuonna 1982 vastaava prosenttiluku oli miehillä 15 ja naisilla 31.²³

Vuonna 2013 Suomessa kulutettiin 11,6 litraa 100-prosenttista alkoholia 15 vuotta täyttänyttä asukasta kohden (ks. kuva 2). Tilastoitu kulutus (eli anniskelu ravitsemusliikkeissä sekä vähittäiskulutus Alkon myymälöistä, kioskeista ja huoltoasemilta) oli 9,1 litraa ja tilastoimaton kulutus (eli matkailijoiden tuoma alkoholi, ulkomailla kulutettu alkoholi, kotivalmistus, salakuljetus sekä korvikealkoholit) 2,5 litraa.²⁴

Vuoteen 2012 verrattuna alkoholin kokonaiskulutus kasvoi 0,1 litraa. Tilastoitu kulutus laski noin 0,2 litraa ja tilastoimaton kulutus kasvoi 0,3 litraa.

Vuonna 2014 kulutetun alkoholin kokonaismäärästä ei vielä (maaliskuun 2015 alussa) ole käytettävissä tietoa. Valviran (sosiaali- ja terveysalan lupa- ja valvontavirasto) mukaan alkoholijuomien tilastoidun myynnin (100-prosenttisena alkoholina) kulutus tammi-marraskuussa 2014 on laskenut noin 2,7 prosenttia edelliseen vuoteen verrattuna.²⁵ Terveysten ja hyvinvoinnin laitoksen (THL) mukaan suomalaiset matkustajat toivat maahan 78 miljoonaa litraa alkoholijuomia vuonna 2014. Se on 3,6 prosenttia enemmän kuin vuonna 2013. Sataprosenttiseksi alkoholiksi muunnettuna alkoholin matkustajatuonti kuitenkin väheni 5 prosenttia, 8,4 miljoonaan litraan vuonna 2014.²⁶

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

Vuodesta 2011 vuoteen 2012 alkoholin kokonaiskulutus laski noin puoli litraa. Kokonaiskulutuksen lasku oli noin viisi prosenttia. Kulutuksen lasku tapahtui tilastoidussa kulutuksessa, tilastoimattoman kulutuksen pysyessä lähes ennallaan.²⁷ Vuoden 2011 kokonaiskulutuksessa on kuitenkin pieni ”epätodellinen” piikki, koska kuluttajat sekä vähittäismyynti- ja anniskelupisteet ostivat alkoholijuomia varastoon ennen vuodenvaihteen

²¹ Mäkelä, P., Mustonen, H., Huhtanen, P. 2009. Suomalaisten alkoholinkäyttötapojen muutokset 2000-luvun alussa. Yhteiskuntapolitiikka 74 (3): 268–289.

²² Terveysten ja hyvinvoinnin laitos (THL) 2010. Suomi juo. Suomalaisten alkoholinkäyttö ja sen muutokset 1968–2008. Mäkelä, P., Mustonen, H. & Tigerstedt, C. (toim.) <https://www.julkari.fi/bitstream/handle/10024/80301/371e1e08-9bc1-47ea-81aa-68b04f27088c.pdf?sequence=1>. Haettu 8.2.2013.

²³ Helldán, A., Helakorpi, S., Virtanen, S. & Uutela, A.. Suomalaisen aikuisväestön terveyskäyttäytyminen ja terveys, kevät 2013. Terveysten ja hyvinvoinnin laitos (THL). Raportti 21/2013. http://www.julkari.fi/bitstream/handle/10024/110841/URN_ISBN_978-952-302-051-1.pdf?sequence=1. Haettu 10.2.2015.

²⁴ Tilastokeskus 2015. Terveys/Alkoholijuomien kulutus (THL). <http://www.stat.fi/til/ajkul/index.html>. Haettu 17.2.2015.

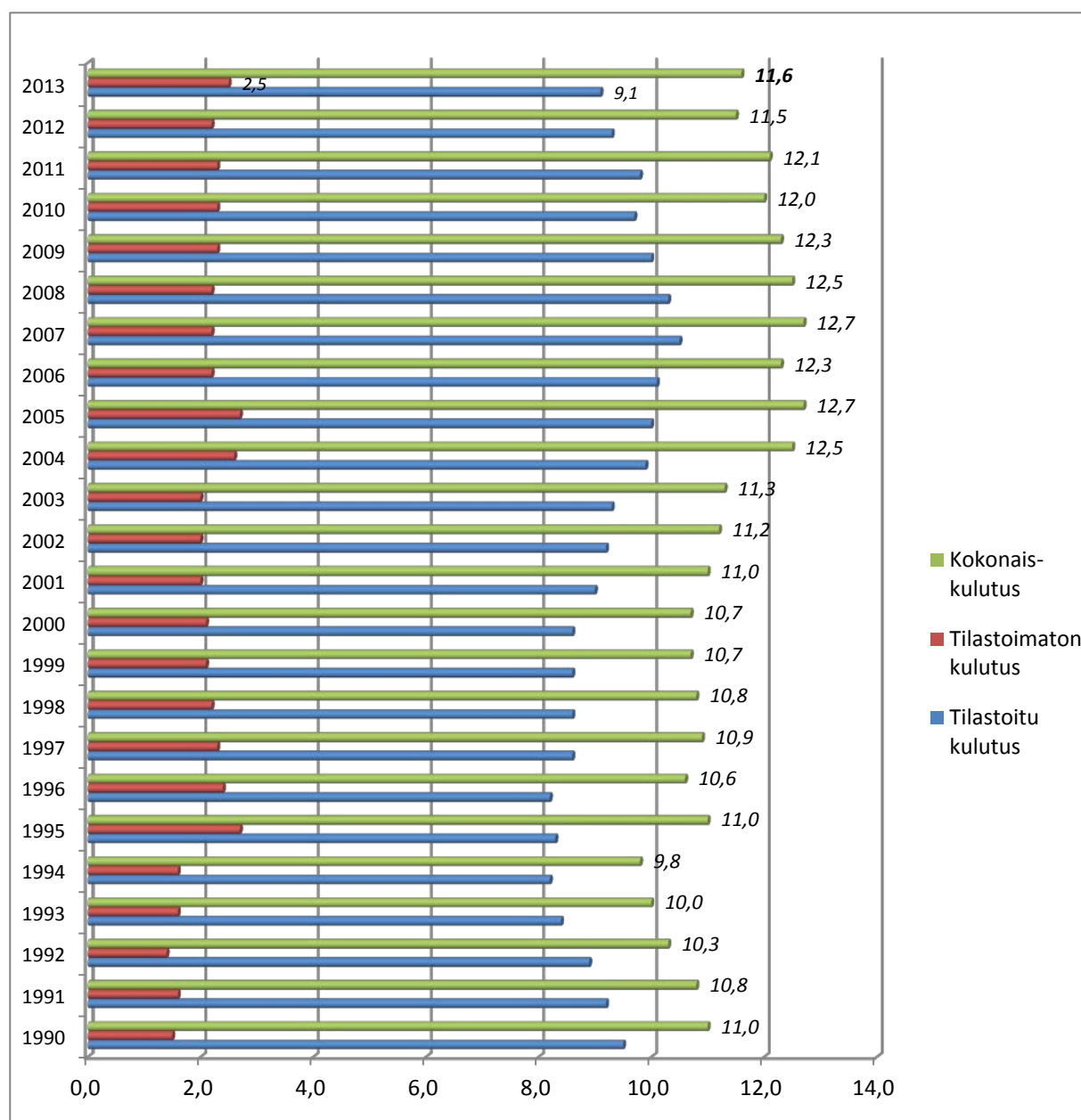
²⁵ Valvira 2015. Alkoholijuomien myynti tammi–marraskuussa 2014. <http://www.valvira.fi/files/Alkoholimyntitilasto%20marraskuu%202014.xls>. Haettu 19.2.2015.

²⁶ Terveysten ja hyvinvoinnin laitos (THL) 2015. Alkoholijuomien matkustajatuonti 2014. 9.2.2015. <http://www.thl.fi/fi/tilastot/tilastot-aiheittain/paihteet-ja-riippuvuudet/alkoholi/alkoholijuomien-matkustajatuonti>. Haettu 18.2.2015.

²⁷ Terveysten ja hyvinvoinnin laitos (THL) 2012. Alkoholijuomien kulutus 2011. Terveys 13/2012. http://www.julkari.fi/bitstream/handle/10024/90783/Tr13_12.pdf?sequence=1. Haettu 4.1.2013.

(2011–2012) veronkorotusta.²⁸ Varastoon ostetut juomat kulutettiin todennäköisesti vasta vuoden 2012 puolella. Alkoholiveron korotukset ovat aikaisemminkin johtaneet vastaavaan tilastoidun kulutuksen laskuun veronkorotusta seuraavana vuotena.²⁹ Asiantuntijoiden mukaan tilastoidun kulutuksen todellinen aleneminen vuodesta 2011 vuoteen 2012 on pikemminkin kolme kuin viisi prosenttia.

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.



Kuva 2. Alkoholijuomien kulutus 15 vuotta täyttäneitä asukasta kohden 100-prosenttisena alkoholina (litraa) vuosina 1990–2013. Suomi liittyi EU:n jäseneksi vuonna 1995. Vuonna 2004 matkustajatuontikiintiöt muista EU-maista poistuivat ja Viro liittyi EU:n jäseneksi.³⁰ Lähde: Tilastokeskus (StatFin-palvelu, PX-Web-tietokannat: Terveys/Alkoholijuomien kulutus).

²⁸ Vuoden 2012 alussa oluen veroa korotettiin 15 prosenttia ja muiden alkoholijuomien 10 prosenttia.

²⁹ Tuominen, I. Sosiaali- ja terveysministeriö (STM). Sähköposti 9.1.2013.

³⁰ THL 2010.

1960-luvulla alkoholijuomien tilastoidusta kulutuksesta noin 70 prosenttia oli väkeviä juomia. Vuonna 2012 mallasjuomien (oluen) osuus tilastoidusta kulutuksesta oli jo yli 40 prosenttia, mietojen viinien osuus noin 20 prosenttia ja väkevien juomien osuus enää hieman yli 20 prosenttia.³¹

Alkoholijuomien tilastoidun myynnin maakunnittaisessa tarkastelussa Lappi on alkoholin kulutuksen kärjessä. Vuonna 2012 siellä myytiin lähes 11 litraa 100-prosenttista alkoholia asukasta kohden (mukana myös alle 15-vuotiaat asukkaat). Ahvenanmaa ja Pohjanmaa sijoittuvat tilastoidun kulutuksen toiseen ääripäähän alle 6 litran myynnillä asukasta kohden.³²

3.2. Alkoholi terveyshaittana ja kuolinsyynä

Alkoholin runsas käyttö voi aiheuttaa ihmiselle tapaturmien lisäksi mm. 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.³³

Alkoholi on työikäisten suomalaisten yleisin kuolinsyy. Kaikenikäisten suomalaisten kuolemansyissä verenkiertoelinten sairaudet ja kasvaimet ovat kaikkein yleisimmät syyt. Alkoholikuolemista suurin osa aiheutuu alkoholin pitkäaikaiseen käyttöön liittyvistä sairauksista (esim. maksa- ja sydänsairaudet). Alkoholimyrkytysten osuus kaikista alkoholikuolemista on pienentynyt.³⁴

Vuonna 2014 menehtyneiden suomalaisten kuolemansyistä on käytettävissä tieto vasta joulukuussa 2015.

Vuonna 2013 menehtyi kaiken kaikkiaan 51 478 suomalaista, 25 627 miestä ja 25 851 naista. Miehistä 5,9 prosenttia (1502) ja naisista 1,6 prosenttia (424) kuoli alkoholiperäiseen tautiin tai tapaturmaiseen alkoholimyrkytykseen (ks. kuva 3). Vuonna 2011 vastaavat prosenttiosuudet olivat miehillä 5,7 ja naisilla 1,8.

Alkoholikuolemat ovat yleistyneet viimeisen kymmenen vuoden aikana erityisesti yli 55-vuotiailla miehillä. Samalla alkoholiperäiseen kuolemansyyhyn menehtyneiden suomalaisten keski-ikä on noussut 55 vuodesta 59 vuoteen. Nuorimmissa ikäryhmissä alkoholikuolleisuus on vähentynyt.³⁵

Alkoholi voi liittyä kuolemaan myös myötävaikuttavana tekijänä. Vuonna 2013 alkoholilla oli osuutta useampaan kuin joka kuudenteen tapaturmaiseen kuolemaan (ml. liikenteessä kuolleet). Tulipalotapaturmissa menehtyneistä yli puolet ja kaatumistapaturmissa menehtyneistä joka kymmenes oli alkoholin vaikutuksen alaisena.³⁶

³¹ Terveystiedon ja hyvinvoinnin laitos (THL) 2013c. Päihdetilastollinen vuosikirja 2013. Sosiaaliturva 2013. Suomen virallinen tilasto (SVT). http://www.julkari.fi/bitstream/handle/10024/103099/URN_ISBN_978-952-245-805-6.pdf?sequence=1. Haettu 17.2.2015.

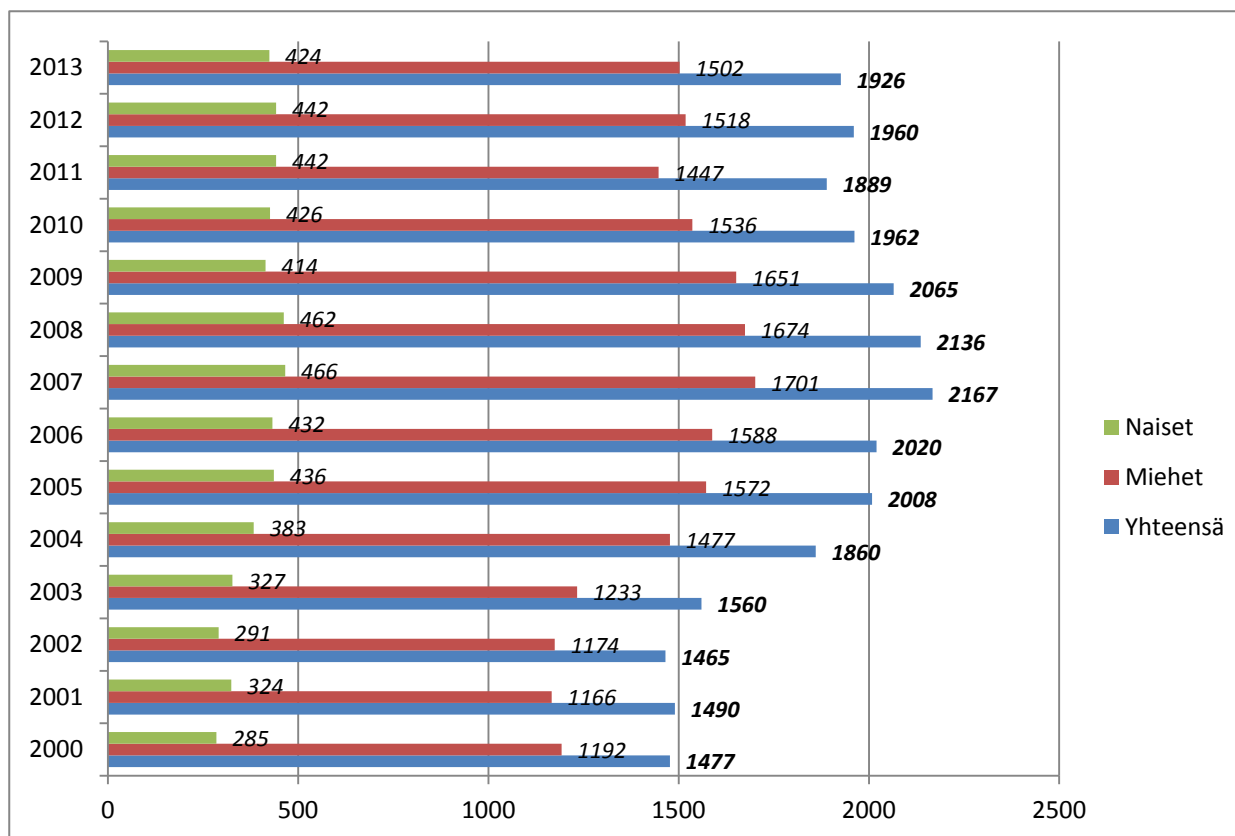
³² THL 2013c.

³³ Poikolainen, K. & Seppä, K. 2005, päivitetty 2013. Alkoholin terveyshaitat. Päihdelinkki (kattava verkkosivusto päihteistä ja riippuvuuksista), A-Klinikkasäätiö. <http://www.paihdelinkki.fi/fi/tietopankki/tietoiskut/paihteet-ja-terveys/alkoholin-terveyshaitat>. Haettu 8.2.2013.

³⁴ Tilastokeskus 2015. Kuolemansyyt. <http://www.tilastokeskus.fi/til/ksyyt/index.html>. Haettu 17.2.2015.

³⁵ Tilastokeskus 2014b. Kuolemansyyt 2013. Alkoholiperäisiin syihin kuolleet entistä vanhempia. Suomen virallinen tilasto (SVT). Terveys 2014. http://www.tilastokeskus.fi/til/ksyyt/2013/ksyyt_2013_2014-12-30_fi.pdf. Haettu 17.2.2015.

³⁶ Tilastokeskus 2014b.



Kuva 3. Alkoholiperäisiin kuolemansyihin (alkoholiperäiset taudit ja tapaturmainen alkoholimyrkytys) kuolleet suomalaiset (lukumäärä) sukupuolen mukaan vuosina 2000–2013.
 Lähde: Tilastokeskus (StatFin-palvelu, PX-Web-tietokannat: Terveys/Kuolemansyyt).

3.3. Alkoholin käytön haittakustannukset ³⁷

Alkoholin käytön haittavaikutukset aiheuttavat huomattavia kustannuksia kansantaloudelle. Vuonna 2011 alkoholin käyttö aiheutti julkiselle sektorille arviolta noin 888–1094 miljoonan euron haittakustannukset.

Haittakustannuksilla tarkoitetaan sellaisia kustannuksia, joita ei olisi aiheutunut ilman alkoholin käyttöä. Kustannukset aiheutuvatkin pääosin alkoholin käytön aiheuttamien haittojen hoitamisesta ja korjaamisesta. Valtaosa kustannuksista aiheutuu sosiaalihuollon, eläkkeiden ja sairauspäivärahojen sekä yleisen järjestyksen ja turvallisuuden ylläpidon kustannuksista. Myös terveydenhuollon, oikeusjärjestelmän ja vankeinhoidon toimintaan kohdistuu alkoholin käytöstä aiheutuvia haittakustannuksia.

Yleisen järjestyksen ja turvallisuuden ylläpidon aiheuttamat kustannukset muodostavat kaikkein suurimman osuuden kokonaishaittakustannuksista. Vuonna 2011 niiden osuus oli noin neljäsosa kustannuksista. Sosiaalihuollon kustannusten osuus on myös lähes neljäsosa kaikista alkoholin käytön haittakustannuksista.

³⁷ THL 2013c.

4. ALKOHOLI, HUMALA JA NIIDEN RISKIT TIELIIKENTEESSÄ

4.1. Alkoholi, humala ja alkoholipitoisuus^{38 39 40}

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 (1143/1994)⁴¹ mukaan alkoholijuomalla tarkoitetaan nautittavaksi tarkoitettua juomaa, joka sisältää enintään 80 tilavuusprosenttia etyylialkoholia. Alkoholijuomat valmistetaan luonnontuotteista (esimerkiksi viljasta ja hedelmistä) käyttämällä tai tislamalla.

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 todennäköisesti katoaa. Veren alkoholipitoisuuden edelleen noustessa seurauksena voi olla hengenvaarallinen alkoholimyrkytys.

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

Alkoholimäärän lisäksi veren alkoholipitoisuuteen vaikuttavat ihmisen 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. Alkoholi liukenee nesteeseen nopeammin kuin rasvaan.

Ihmisen sisäelimistä maksa polttaa alkoholia. Alkoholin 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 promillea 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) keskiolutta tai siideriä, lasi (12 cl) mietoa viiniä, pieni lasi (8 cl) väkevää viiniä tai annos (4 cl) väkevää alkoholijuomaa.

4.2. Alkoholin riskit tieliikenteessä

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

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

³⁸ Sokolowski, L. (toim.) 2014. Alkoholi ja ihmisen elämäntapa. Edita Prima Oy 3/2014. Tekstit Alko Oy ja Terveystieteiden tutkimuskeskus (THL). <http://www.alko.fi/contentassets/fa8595d0f9254b3cbbb61e99a1e72a68/fi/alkoholi-ja-ihmisen-elamankaari.pdf>. Haettu 18.2.2015.

³⁹ Päihdelinkki-internetpalvelu päihteistä ja riippuvuuksista, <http://www.paihdelinkki.fi>. Haettu 3.1.2013.

⁴⁰ Lääkärikirja Duodecim, terveystietokirja. <http://www.terveystietokirja.fi>. Haettu 3.1.2013.

⁴¹ Finlex: Alkoholilaki (1143/1994), <http://www.finlex.fi/fi/laki/ajantasa/1994/19941143?search%5Btype%5D=pika&search%5Bpika%5D=alkoholilaki>.

reaktionopeus hidastua. Alkoholi vaikuttaa myös ihmisen arviointikykyyn. Humaltunut kuljettaja ottaa usein suurempia riskejä ja ajaa aggressiivisemmin kuin selvä kuljettaja.⁴²

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 suunnilleen saman verran kuin ajaminen 0,5 promillen humalatilassa.⁴³

Norjalainen tutkija Vaa julkaisi vuonna 2003 laajan meta-analyysin⁴⁴ tieliikenteen kuljettajien sairauksista lisäämässä onnettomuuteen joutumisen riskiä.⁴⁵ Työssään Vaa löysi kaikkein suurimman suhteellisen onnettomuusriskin

- vakaville mielenterveyshäiriöille (2.01),
- alkoholismille (2.00),
- psykoaktiivisten aineiden (ml. alkoholi) käytölle (1.96),
- lääke- ja huumausaineiden väärinkäytölle (1.96),
- epilepsialle ja muille vastaaville kohtauksille (1.84),
- diabetekselle (1.56),
- benzodiazepiinien käytölle (ml. diatsepaami, rauhoittava lääke) (1.54),
- rasitusrintakivulle (1.52),
- lääke- ja huumausaineiden reseptikäytölle (1.49) sekä
- vakaville ikääntymiseen liittyville häiriöille (esim. alzheimer, dementia) (1.45).

Terveiden kuljettajien onnettomuusriski vastaa arvoa 1.00.

⁴² Liikenneraittiuskampanja, tietopaketti. <http://www.liikenneraittius.fi/tietopaketti.html>. Haettu 15.3.2013. (Päivitys 18.2.2015: Kyseinen liikenneraittiuskampanja ei enää ole käynnissä, mutta sitä varten kerätty tietopaketti löytyy edelleen kampanjan internet-sivuilta.)

⁴³ ETSC 2012.

⁴⁴ "Meta-analyysi tehdään kahden tai useamman samaa ongelmaa tarkastelevan tutkimuksen tulosten pohjalta. Tavoitteena on tehdä johtopäätöksiä, jotka olisivat luotettavampia kuin mihin yksittäisissä tutkimuksissa on päädytty ja analysoida lisäksi yksittäisten tutkimustulosten välistä vaihtelua. Meta-analyysi pyrkii tuottamaan yhdistetyn arvion lopputulosmuuttujasta, esim. hoidon tehokkuudesta." Lähde: Sarna, S. 2012. Kliinisen biostatistiikan kurssi, sanasto. Helsingin yliopiston HJELT-Instituutti.

⁴⁵ Vaa, T. 2003. Impairments, diseases, age and their relative risk of accident involvement: Results from meta-analysis. TØI Report 690/2003. <https://www.toi.no/getfile.php/Publikasjoner/T%C3%98I%20rapporter/2003/690-2003/690-2003-el.pdf>. Haettu 27.1.2015.

5. ALKOHOLI JA AJO-OIKEUS

5.1. Ajo-oikeuden terveystaavatimukset

Euroopan yhteisön ajokorteista antaman direktiivin⁴⁶ 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.⁴⁷

Suomen tieliikennelain (267/1981)⁴⁸ 63 §:n mukaan ”ajoneuvoa ei saa kuljettaa se, jolta sairauden, vian, vamman tai väsymyksen vuoksi taikka muusta vastaavasta syystä puuttuvat siihen tarvittavat edellytykset”.

Ajokorttilain (386/2011)⁴⁹ 12 §:n mukaan ajokorttilupa myönnetään, jos ”hakijaa ei alkoholin tai muun huumaavan aineen jatkuvan väärinkäytön vuoksi ole katsottava kuljettajana liikenteelle vaaralliseksi”. Ajokorttilupaa varten ajokortin hakija tarvitsee lääkärintodistuksen.

Sisäasiainministeriön poliisille antaman ohjeen⁵⁰ mukaan poliisiin tulee aina ajokorttilupahakemusta käsitellessään tarkastaa tietojärjestelmistään, onko poliisin tiedossa seikkoja, jotka viittaisivat siihen, että ajokorttiluvan hakija on päihderiippuvainen. 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 tietoonsa epäilyn ajoterveystvaatimusten täyttymättä jäämisestä. Esimerkiksi liikenteen valvonnassa voidaan todeta, että henkilö ei kykene kuljettamaan autoa turvallisesti. Kysymys ajoterveystvaatimusten täyttymisestä voi tulla esille myös siten, että henkilö otetaan toistuvasti poliisin säilöön alkoholin liiallisen käyttämisen 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 määrääjän.

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

⁴⁶ Eurlex: 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 drinkcup, 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.

⁴⁷ Eurlex: 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.

⁴⁸ Finlex: Tieliikennelaki (267/1981). <http://www.finlex.fi/fi/laki/ajantasa/1981/19810267>.

⁴⁹ Finlex: Ajokorttilaki (386/2011). <http://www.finlex.fi/fi/laki/ajantasa/2011/20110386>.

⁵⁰ Sisäasiainministeriö (SM) 2008a. Päihderiippuvuus ja ajo-oikeus. Poliisiosaston ohje 14.11.2008. [http://www.poliisi.fi/poliisi/home.nsf/ExternalFiles/Paihderiippuvuus_ajo_oikeus/\\$file/Paihderiippuvuus_ajo_oikeus.pdf](http://www.poliisi.fi/poliisi/home.nsf/ExternalFiles/Paihderiippuvuus_ajo_oikeus/$file/Paihderiippuvuus_ajo_oikeus.pdf). Haettu 27.3.2013. [Poliisihallitus on parhaillaan päivittämässä ko. ohjetta. Se tullaan antamaan vuoden 2015 aikana. Käytännössä edellinen sisäasiainministeriön vuonna 2008 antama ohje on edelleen voimassa, kunhan se ei ole ristiriidassa voimassaolevan lainsäädännön kanssa. Valmistelussa olevan ohjeen sisältöön ei ole tulossa juurikaan muutoksia, vaan lähinnä uusia asioita. Ruutu, J. Sähköposti 24.2.2015.]

terveysvaatimuksia, ilmoitettava siitä ajo-oikeusasiassa toimivaltaiselle poliisille”. Tammikuun 19. päivänä vuonna 2013 ko. säädös siirtyi uudistetun ajokorttilain 21. pykälään, sanamuotojen säilyessä ennallaan.

Sosiaali- ja terveysministeriön antaman ohjeen⁵¹ mukaan alkoholin suhteen lääkärin ilmoitusvelvollisuuden piiriin kuuluu kummankin ryhmän (1 ja 2)⁵² osalta kuljettaja, jos hän käyttää alkoholia siinä määrin haitallisesti, että

- alkoholin käytöstä on aiheutunut pysyväisluonteisia terveydentilan muutoksia, jotka vaikuttavat yleiseen toiminta-, 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 alkoholiriippuvuuden aiheuttamia pysyväisluonteisia muutoksia.

Lisäksi ryhmän 2 ajo-oikeutta ei tule puoltaa henkilölle, joka on saanut alkoholivieroitukseen 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 10.4.

5.2. Päihdeseuranta ja päihderiippuvuuden arviointi ^{53 54 55}

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 huumausaineen käyttöä sisältävään huumausainerikokseen, määrätään toimittamaan lääkärin lausunto, vaikka hän ei samalla teolla syyllistyisikään rattijuopumukseen.

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

Jos poliisi vaatii ajokorttiluvan hakijaa esittämään päihdealaan perehtyneen lääkärin lausunnon, määrääjän todistuksen toimittamiselle on oltava kohtuullinen⁵⁶. Määrääjän pituuteen vaikuttavat esimerkiksi paikkakuntakohtaiset jonotusajat päihdehuollon palveluihin. Päihdeseurannan toteuttaminen edellyttää myös lääkärille riittävää aikaa henkilön seurantaan ja arviointiin.

⁵¹ Sosiaali- ja terveysministeriö (STM) 2006. Lääkärin ilmoitusvelvollisuutta ajoterveysasioissa koskevat soveltamisohjeet. http://www.stm.fi/c/document_library/get_file?folderId=40880&name=DLFE-7921.pdf. Haettu 8.2.2013.

⁵² 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.

⁵³ Sosiaali- ja terveysministeriö (STM) 2009. 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.

⁵⁴ Finlex: Sosiaali- ja terveysministeriön asetus ajoterveydestä (1181/2011).

<http://www.finlex.fi/fi/laki/ajantasa/2011/20111181>.

⁵⁵ Sosiaali- ja terveysministeriö (STM) 2011. 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.

⁵⁶ Finlex: Hallintolaki (434/2003), 33 §. <http://www.finlex.fi/fi/laki/ajantasa/2003/20030434>.

Sosiaali- ja terveysministeriön ajoterveydestä antaman asetuksen (1181/2011) 19 §:n mukaan ”ajoterveysvaatimukset eivät täyty, jos alkoholin käytöstä on aiheutunut pysyväisluonteisia ajokykyä haittaavia tai ajoturvallisuutta vaarantavia terveydentilan muutoksia, jotka vaikuttavat henkilön yleiseen toiminta-, havainnointi-, arvostelu- tai reagointikykyyn taikka käyttäytymiseen”.

Ajoterveysvaatimusten voidaan kuitenkin katsoa täyttyvän säännöllisten lääkärintarkastusten ja päihdealaan perehtyneen lääkärin lausunnon perusteella, jos henkilö, joka on aikaisemmin todettu alkoholiriippuvaiseksi, osoittaa olleensa raittiina riittävän pitkän ajan. 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 saisi kestää yli kolmea kuukautta (pääsääntöisesti). Arviointiin kuuluu Audit-lomakkeen⁵⁷ täyttäminen, kliininen tutkimus, tarvittaessa laboratoriotutkimukset ja huume- ja lääkekäyttöä selvitetessä 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 määräajaksi. Lääkäri arvioi uusintatarkastuksen ajankohdan tapauskohtaisesti, mutta tarkastusväli ei kuitenkaan saa 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 ammattiajoluovan haltijalle silloin, kun kyseinen henkilö kuuluu työterveyshuollon piiriin.

Ryhmän 2 kuljettajien terveysvaatimukset ovat tiukemmat kuin ryhmän 1 kuljettajien. Ryhmän 2 osalta ajo-oikeuden haltijan tai hakijan kokonaisarviointissa tulee ottaa huomioon ryhmää 1 koskevien vaatimusten lisäksi ne lisääntyneet riskit, jotka liittyvät ryhmän 2 soveltamisalaan kuuluvien ajoneuvojen kuljettamiseen.

Trafilia 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 4 050 kertaa toimittamaan lääkärintodistuksen ja 1 903 kertaa erikoislääkärin todistuksen⁵⁸, mutta alkoholin ja muiden päihteiden osuus syynä todistusten toimittamismääräyksiin ei ole Trafin tiedossa. Myöskään vuosien 2013 ja 2014 lukuja lääkärintodistusten kaikista toimittamismääräyksistä ei ole vielä käytettävissä (maaliskuun 2015 alussa).

Päihdeseurannan ja päihderiippuvuuden arvioinnin toteuttamiseen käytännössä liittyy haasteita ja epäkohtia. Niitä tarkastellaan luvussa 10.3.

⁵⁷ Maailman terveysjärjestö WHO:n 1980-luvulla kehittämä kysely alkoholinkäytön riskeistä.

<http://www.paihdelinkki.fi/fi/testit-ja-laskurit/alkoholi/alkoholin-kayton-riskit-audit>. Haettu 14.3.2013.

⁵⁸ Tilastokeskus ja Trafi 2013. Ajokorttitilasto nro 6, Ajo-oikeuspäätökset 1.1.–31.12.2012.

5.3. Terveysperusteinen alkolukko

Edellä esitetyistä alkoholin käyttöön liittyvistä ajoterveysvaatimuksista poiketen lääkäri voi katsoa vähimmäisvaatimusten täyttyvän edellyttäen, että henkilön kuljettamassa ajoneuvossa on päihtyneenä ajamisen estävä alkolukko⁵⁹. Tätä kutsutaan ns. terveysperusteiseksi alkolukoksi, vaikkakaan kyseistä termiä ei toistaiseksi ole määritelty säädöksissä.

Terveysperusteisesta alkolukosta on säädetty 19.1.2013 lähtien ajokorttilain (386/2011) 12 ja 16 §:ssä. Alkolukon käyttövelvoite merkitään ajokorttiin kansallisella erityisehdolla 113.⁶⁰

Sosiaali- ja terveysministeriö ei toistaiseksi ole antanut lääkäreille tarkempia ohjeita siitä, minkälaisissa tapauksissa edellä mainittu käytäntö olisi mahdollinen. Asiantuntijalääkäreiden mukaan terveysperusteinen alkolukkoajokortti voisi olla mahdollinen henkilölle, jolla on alkoholin haitallista käyttöä (tautiluokitus ICD-10:n koodi F10.1). Alkoholiiriippuvaisille 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.^{61 62}

Ajokorttirekisteristä poimitun tiedon mukaan vuonna 2013 myönnettiin 5 ja vuonna 2014 13 terveysperusteista alkolukkoajokorttia eli ajokorttia erityisehdolla 113.⁶³

⁵⁹ Alkolukko on laite, joka tieliikennekäytössä mittaa ajoneuvon kuljettajan uloshengitysilman alkoholipitoisuuden ja tarvittaessa, pitoisuuden ylittäessä sallitun rajan, estää ajoneuvon käynnistämisen.

⁶⁰ Finlex: Ajokorttilaki (386/2011), 12 ja 16 §.

⁶¹ Terveystieteiden tutkimuskeskus (THL) 2011a. Tautiluokitus ICD-10. Luokitukset, termistöt ja tilasto-ohjeet. THL:n julkaisu 5/2011. Lääkkeiden ja päihteiden aiheuttamien elimellisten aivo-oireyhtymien ja käyttäytymisen häiriöiden luokittelu, luokat F10–F19, Muut hermoston rappeutumissairaudet G30–G32.
<http://www.julkari.fi/bitstream/handle/10024/80324/15c30d65-2b96-41d7-aca8-1a05aa8a0a19.pdf?sequence=1>. Haettu 14.3.2013.

⁶² Simojoki, K. (A-klinikkasäätiön ylilääkäri), Ojala, M. (neurologi, Trafin liikennelääketiedeyksikön erityisasiantuntija) & Vanhanen, M. (Trafin liikennelääketiedeyksikön erityisasiantuntija) 2013. Arviointiperusteet ns. terveysperusteista alkolukkoa suositeltaessa. Julkaisematon muistioluonnos 25.2.2013.

⁶³ Viljakainen, V. Trafi. Sähköposti 2.2.2015.

6. RATTIJUOPUMUS RIKOSLAISSA

Tieliikenteen alkoholirattijuopumusten perusta on rikoslain (39/1889)⁶⁴ 23. luvussa, jossa määritellään liikenne rikokset. Rattijuopumusta koskevat pykälät tulivat voimaan huhtikuussa 1977.

Rattijuopumusta koskevat säädökset uudistettiin 1.9.1994, jolloin törkeän rattijuopumuksen raja laskettiin 1,5 promillesta 1,2 promilleen ja rattijuopumuksen määrittelyyn otettiin verinäytteen rinnalle käyttöön raja-arvot hengitysilman alkoholipitoisuudelle.⁶⁵

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

Kuljettaja voi syyllistyä rattijuopumukseen tai törkeään rattijuopumukseen myös ollessaan huumausaineiden tai huumaavien aineiden vaikutuksen alaisena. Huumausaineiden ns. nollaraja otettiin käyttöön 1.2.2003.^{66 67}

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

2) rikoksentekijän kyky tehtävän vaatimiin suorituksiin on tuntuvasti huonontunut taikka

⁶⁴ Finlex: Rikoslaki (39/1889). <http://www.finlex.fi/fi/laki/ajantasa/1889/18890039001>.

⁶⁵ Niemi, H. 2014b. Liikenne rikokset. Rikollisuustilanne 2013. Rikollisuus ja seuraamusjärjestelmä tilastojen valossa. Oikeuspoliittisen tutkimuslaitoksen tutkimuksia 266.

http://www.optula.om.fi/material/attachments/optula/julkaisut/tutkimuksia-sarja/VfwyB59LI/266_Rikollisuustilanne_2013_2014.pdf. Haettu 17.2.2015.

⁶⁶ Niemi, H. 2014b.

⁶⁷ Finlex: Hallituksen esitys Eduskunnalle laeiksi rikoslain 23 luvun, tieliikennelain 76 §:n ja liikennevakuutuslain 7 ja 20 §:n muuttamisesta (90/2002). <http://finlex.fi/fi/esitykset/he/2002/20020090>.

3) rikoksentekijä 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, rikoksentekijä on tuomittava törkeästä rattijuopumuksesta vähintään 60 päiväsakkoon tai vankeuteen enintään kahdeksi vuodeksi.

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 tarkoitetun 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 tarkoitetun 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

7.1. Rattijuopumusvalvonnan historia ⁶⁸

1960-luvulla poliisi käytti rattijuopumusvalvonnassa välineenä ampulleja ja pusseja. Nk. 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 mm. poimia tulitikkuja maasta, kävellä maahan piirrettyä viivaa pitkin ja luetella numeroita ”takaperin”. Kuljettajille tehtiin myös silmänliikekokeita liikuttamalla sormeja 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). 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-oikeuteen ja sen poisottamiseen. Kaikki epäillyt rattijuopumustapaukset menivät käräjäoikeuden käsittelyyn. Käytännössä kaikkia tapauksia ei kuitenkaan 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 koko maassa. Poliisipartioiden välillä niitä vaihdettiin lennossa, toisen lopettaessa ja toisen aloittaessa vuoroaan.

7.2. Rattijuopumuksen valvonta nykyisin ^{69 70 71}

Poliisin liikenneturvallisuusstrategian⁷² mukaan liikenneturvallisuustoiminta keskittyy nopeusvalvontaan, päihteiden käytön valvontaan, turvalaitteiden käytön valvontaan, raskaan liikenteen valvontaan sekä riskikuljettajiin. Poliisin rattijuopumusvalvonnan tavoitteena on saada kiinni mahdollisimman moni alkoholista tai muista huumaaavista aineista päihtynyt kuljettaja, ja siten vähentää päihteiden vaikutuksen alaisena ajamista liikenteessä.

Parhaillaan sisäministeriössä valmistellaan uutta liikenneturvallisuusstrategiaa, joka ulottuu vuoden 2018 loppuun asti. Strategia sisältää luonnollisesti liikenteen valvonnan, ja sen osalta

⁶⁸ Nevala, P. Liikkuva poliisi, ylikomisario (eläkkeellä). Haastattelu 28.3.2013.

⁶⁹ Poliisi 2015. Liikenne, päihteiden käytön valvonta.

<http://www.poliisi.fi/poliisi/home.nsf/pages/A3F4F45BF9B26AB5C2256BC7002DF2D5?opendocument>. Haettu 17.2.2015.

⁷⁰ Ajaste, T. Poliisihallitus, poliisitarkastaja. Haastattelu 28.2.2013 ja sähköposti 25.2.2015.

⁷¹ Kemppainen, P. Liikkuva poliisi, ylikomisario. Haastattelu 15.4.2013.

⁷² Poliisi 2006. Poliisin liikenneturvallisuusstrategia 2007–2010. Poliisin ylijohdon julkaisusarja 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.

mm. uusien toimintatapojen ja teknisten valvontamenetelmien hyödyntämisen kansallisen älyliikenteen strategian mukaisesti.⁷³

Poliisihallitus ohjeistaa poliisia rattijuopumusvalvontaan liittyvissä asioissa. Se on joulukuussa 2014 antanut päivitetyn ohjeen⁷⁴ puhalluskokeesta, sylkitestistä ja henkilön katsastuksesta rattijuopumustapauksissa. Ohje sisältää myös vaatimukset poliisin käyttämien alkometrien kalibroinnista ja huollosta. Tarkkuusalkometrien käytöstä Poliisihallitus on antanut erillisen ohjeen (2020/2013/4940).

Poliisi puhalluttaa vuosittain lähes kaksi miljoonaa kuljettajaa tieliikenteessä. Suomen lainsäädäntö mahdollistaa moottorikäyttöisen ajoneuvon kuljettajan testauksen ilman rikosepäilyä missä tahansa tilanteessa. Kuljettajia ei puhalluteta pelkästään rattijuopumusvalvontaiskuissa (ns. ratsioissa), vaan poliisin käytäntönä on, että aina kun kuljettaja pysäytetään liikenteessä syystä tai toisesta, hänet rutiininomaisesti myös puhallutetaan. 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, muusta liikennevirrasta poikkeava ajotapa, liikennevahinko tai -onnettomuus tai muu liikenne rikkomus.

Poliisi käyttää alkoholin käytön valvonnassa alkometrejä seulontalaitteena. Jos seulontalaite osoittaa, että kuljettajaa on syytä epäillä alkoholirattijuopumuksesta, hänelle tehdään jatkotutkimus tarkkuusalkometrillä joko poliisilaitoksella tai poliisiautossa. Jos tarkkuusalkometrikokeessa kuljettajan uloshengitysilmassa todetaan olevan vähintään 0,22 mg alkoholia (per litra), poliisi kirjoittaa tapauksesta rikosilmoituksen. Rikosilmoituksen perusteella suoritetaan esitutkinta. Henkilöä kuulustellaan ja tapauksesta laadittu esitutkintapöytäkirja toimitetaan syyttäjälle.

Tarkkuusalkometrit ovat yhteydessä poliisin tietojärjestelmään ja myös Terveiden ja hyvinvoinnin laitokselle (THL), joka vastaa mittaustulosten laadun seurannasta. Ennen Terveiden ja hyvinvoinnin laitosta mittaustulosten laadun seurannasta vastasi sitä edeltänyt Kansanterveyslaitos (KTL) 31.12.2008 asti.

Kiinteitä tarkkuusalkometrejä on käytössä myös rajavartiolaitoksella.

Suomeen on hankittu viisikymmentä siirrettävää tarkkuusalkometriä. Niistä 20 jaettiin poliisilaitoksille käyttöön vuoden 2014 loppuun mennessä. Loput 30 jaetaan poliisilaitoksille kesäkuun 2015 loppuun mennessä. Lisäksi neljä laitetta pidetään huoltokierrossa. Poliisiautoissa ja veneissä käytössä olevat tarkkuusalkometrit nopeuttavat ja tehostavat rattijuopumusvalvontaa, sillä rattijuopumuksesta epäiltäviä henkilöitä ei enää tarvitse kuljettaa poliisilaitokselle tarkkuusalkometrillä testattavaksi.

Rattijuopumukseen syylliseksi epäillyltä henkilöltä voidaan ottaa myös verikoe terveyskeskuksessa. Verikoe otetaan, jos kuljettaja on niin vahvassa humalatilassa tai onnettomuudessa fyysisesti vammautunut, että hän ei pysty puhaltamaan seulontamittariin tai tarkkuusalkometriin. Mikäli kuljettajassa on viitteitä huumaintien aineiden käytöstä, otetaan aina verinäyte.

⁷³ Sisäministeriö (SM) 2014. Poliisin liikenneturvallisuusstrategian valmistelu on käynnissä. Verkkouutinen 5.6.2014. <http://www.intermin.fi/fi/ajankohtaista/uutiset/1/1/poliisin-liikenneturvallisuusstrategian-valmistelu-on-kaynnissa-53983>. Haettu 24.2.2015.

⁷⁴ Poliisihallitus 2014. Puhalluskoe, sylkitesti ja henkilön katsastus rattijuopumustapauksissa. Ohje POL-2014-9220, 22.12.2014.

Suomessa on noin kaksikymmentä poliisia, jotka voivat ottaa kuljettajalta tarvittavan verinäytteen tien päällä. Kyseessä olevilla poliiseilla on poliisikoulutuksen lisäksi myös asianmukainen terveydenhuollon koulutus (esim. sairaanhoitaja tai laboratorionhoitaja).⁷⁵

Jos puhallusnäyte seulontamittariin ei osoita lainkaan alkoholipitoisuutta kuljettajan uloshengitysilmassa, mutta henkilö on tunnistettavissa päihteitä käyttäneeksi, hänet viedään verikokeisiin ja lääkärin suorittamaan kliiniseen tutkimukseen.

Alkoholin käyttöön liittyvän rattijuopumusvalvonnan lähitulevaisuudessa ei ole näköpiirissä uusia teknisiä ratkaisuja eikä apuvälineitä. Kuitenkin esimerkiksi nk. 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 mm. kiemurteleva ajotyyli. Jatkuva videokuvausta, kuvan käsittelyä ja analyysimenetelmiä edelleen kehittämällä voidaan tästä tekniikasta mahdollisesti joskus tulevaisuudessa saada apua myös rattijuopumusvalvontaan.⁷⁶

7.3. Poliisin rattijuopumusvalvontaan käyttämä työaika

Ennen vuotta 2014 liikenteen valvontaa toteuttivat sekä paikallispoliisi että valtakunnallisesti toiminut liikenteen valvontaan erikoistunut Liikkuva poliisi. Poliisin hallintorakenneuudistuksen yhteydessä Liikkuva poliisi hallinnollisena poliisiyksikkönä lakkautettiin. Liikkuvan poliisin tehtävät ja henkilöstö siirtyivät pääosin poliisilaitoksiin.⁷⁷

Liikenteen valvonnan lisäksi Liikkuvan poliisin vastuulle kuului paljon muitakin tehtäviä. Liikkuva poliisi hoiti poliisitehtäviä Helsinki-Vantaan lentoasemalla sekä osallistui esimerkiksi valtiovierailujen ja muiden tavanomaista suurempaa työpanosta edellyttävien turvallisuustehtävien hoitamiseen (esim. itsenäisyyspäivän juhlallisuudet). Lisäksi Liikkuva poliisi kehitti vuoden 2012 alusta lähtien niin sanottua Road Policing -toimintaa⁷⁸, jonka tavoitteena on normaalin liikenteen valvonnan yhteydessä paljastaa myös muita rikoksia.⁷⁹

Poliisi käyttää vuosittain keskimäärin noin 600 henkilötyövuotta liikenteen valvontaan. Luku sisältää myös maastoliikenteen ja vesiliikenteen valvonnan. Työajallisesti kaikkein eniten aikaa käytetään ajonopeusvalvontaan, rattijuopumusvalvontaan ja ajotapavalvontaan. Näiden lisäksi poliisi valvoo tieliikenteessä muun muassa liikennevalojen noudattamista ja kevyttä liikennettä (jalankulkijoita ja pyöräilijöitä).

⁷⁵ TISPOL 2013. 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.

⁷⁶ Asset Project 2010. 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.

⁷⁷ Sisäministeriö (SM) 2013. Vuodenvaihteen muutoksia SM:n hallinnonalalla: Poliisin hallintorakenneuudistus voimaan. Mediatiedote 20.12.2013. http://www.intermin.fi/fi/ajankohtaista/uutiset/poliisitoimi/1/0/vuodenvaihteen_muutoksia_sm_n_hallinnonalalla_poliisin_hallintorakenneuudistus_voimaan_49599. Haettu 16.2.2015.

⁷⁸ Kempainen, P. 2014. Road Policing – Poliisin toimintakulttuuri murroksessa. Teoksessa Poliisin toimintaympäristö. Poliisiammattikorkeakoulun katsaus. Muttalainen, V, & Huotari, V. (toim.)

[http://www.polamk.fi/poliisi/poliisioppilaitos/home.nsf/files/7F5D1EBE712AABF6C2257D3A0029EA8A/\\$file/Raportteja_112_web.pdf](http://www.polamk.fi/poliisi/poliisioppilaitos/home.nsf/files/7F5D1EBE712AABF6C2257D3A0029EA8A/$file/Raportteja_112_web.pdf). Haettu 3.3.2015.

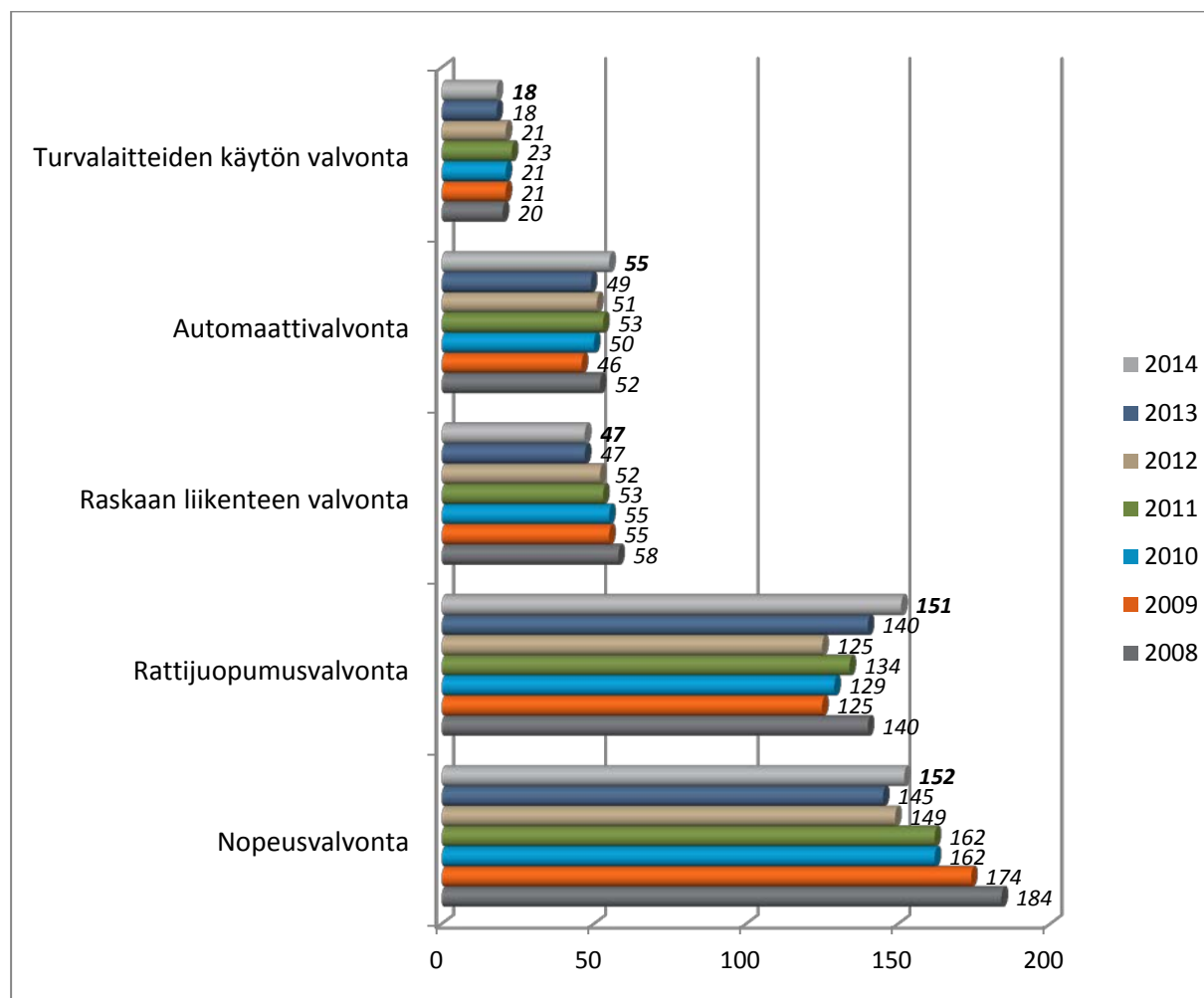
⁷⁹ Liikkuva poliisi. Toimintakertomus 1.1.–31.12.2013.

[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.

Kuvasta 4 on nähtävissä turvalaitteiden käytön valvontaan, automaattivalvontaan, raskaan liikenteen valvontaan, rattijuopumusvalvontaan ja ajonopeusvalvontaan käytettyjen henkilötyövuosien määrän kehitys vuosina 2008–2014.

Rattijuopumusvalvontaan käytetty työaika lisääntyi lähes kahdeksan prosenttia vuodesta 2013 vuoteen 2014. Vuodesta 2012 vuoteen 2013 rattijuopumusvalvonnan määrä lisääntyi 12 prosenttia.

Poliisin rattijuopumusvalvontaan käyttämästä kokonaistyöajasta eniten valvontaa kohdistuu touko-, syys- ja marraskuulle. Marraskuun piikin rattijuopumusvalvonnassa selittää suurimmaksi osaksi yleinen pikkujouluaika. Touko- ja syyskuun piikit selittyvät pääosin ns. R-tutkimuksen valvontamäärillä (ks. luku 8.1.).



Kuva 4. Poliisin käyttämä työaika (henkilötyövuosina) tieliikenteen valvonnan eri valvontamuotoihin vuosina 2008–2014. Lähde: PolStat.

8. RATTIJUOPUMUKSEN YLEISYYS

Arvioiden mukaan tieliikennevirrassa joka 600.–800. kuljettaja on rattijuoppo ($\geq 0,5 \text{ ‰}$) ja lisäksi joka 140.–170. kuljettajalla on veressään alkoholia alle rangaistavuuden rajan ($< 0,5 \text{ ‰}$).⁸⁰

Poliisin tietoon tulee vain osa rattijuopumuksista. Arviolta vain noin joka kahdessadas rattijuoppo jää kiinni.⁸¹ On myös arvioitu, että ennen kiinnijäämistään rattijuoppo voi ajaa jopa noin 220 kertaa alkoholin vaikutuksen alaisena (yli laillisen promillerajan).⁸²

8.1. Rattijuoppojen ja maistelleiden osuus liikennevirrassa

Valtakunnallisessa ratsiatutkimuksessa (ns. R-tutkimus⁸³) tutkitaan alkoholia käyttäneiden kuljettajien määrää tieliikennevirrassa koko maassa. R-tutkimusta on toteutettu vuodesta 1979 lähtien. Se kehitettiin alun perin sisäasiainministeriön poliisiosaston, Keskusrikospoliisin (KRP) rikosteknisen laboratorion, Liikkuvan poliisin ja Kansanterveyslaitoksen (KTL)⁸⁴ yhteistyönä.

Tienvarsitutkimus toteutetaan 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.

Lisäksi Uudenmaan maakunnan ratsioiden yhteydessä kerätään tutkittavan kuljettajan suostumuksella myös sekä demografisia että ajotapahtumaan liittyviä tietoja (mm. ikä, siviilisääty, työsuhde, ajoneuvon omistussuhde, ajokorttityyppi, ajokilometrien määrä vuositason, 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 prosenttia. Korkeimmillaan osuus oli vuonna 1990, 0,25 prosentissa. Vuosien 2000 ja 2011 välisenä aikana osuus pysyi hieman alhaisemmalla tasolla ja myös suhteellisen vakaana, vaihdellen 0,12 ja 0,17 prosentin välillä.

Vuonna 2012 rattijuoppojen osuus koko maan liikennevirrassa oli kaikkein aikojen alhaisimmalla tasolla, 0,11 prosentissa. Vuosina 2013 ja 2014 osuus kääntyi jälleen lievään kasvuun, ollen 0,14 prosenttia molempina vuosina. (Ks. kuva 5.)

Alkoholia maistelleiden ($< 0,5 \text{ ‰}$) kuljettajien osuus on vaihdellut rattijuoppojen osuutta enemmän. 1990-luvun alkupuolella maistelleiden osuus liikennevirrassa oli noin puoli prosenttia. Korkeimmillaan maistelleiden osuus oli vuosina 1999 ja 2000, yli prosentin verran.

2000-luvulla alkoholia maistelleiden osuuden suuntaus on ollut johdonmukaisesti laskeva. Vuosina 2011 ja 2012 osuus palautui 1990-luvun alkuvuosien tasolle, ollen 0,55 prosenttia. Kuten rattijuoppojen, myös maistelleiden osuus kääntyi nousuun vuoden 2012 jälkeen. Liikennevirran kuljettajista alkoholia maistelleena ajoi 0,61 prosenttia vuonna 2013 ja 0,67 prosenttia vuonna 2014.

⁸⁰ Valtioneuvosto 2012.

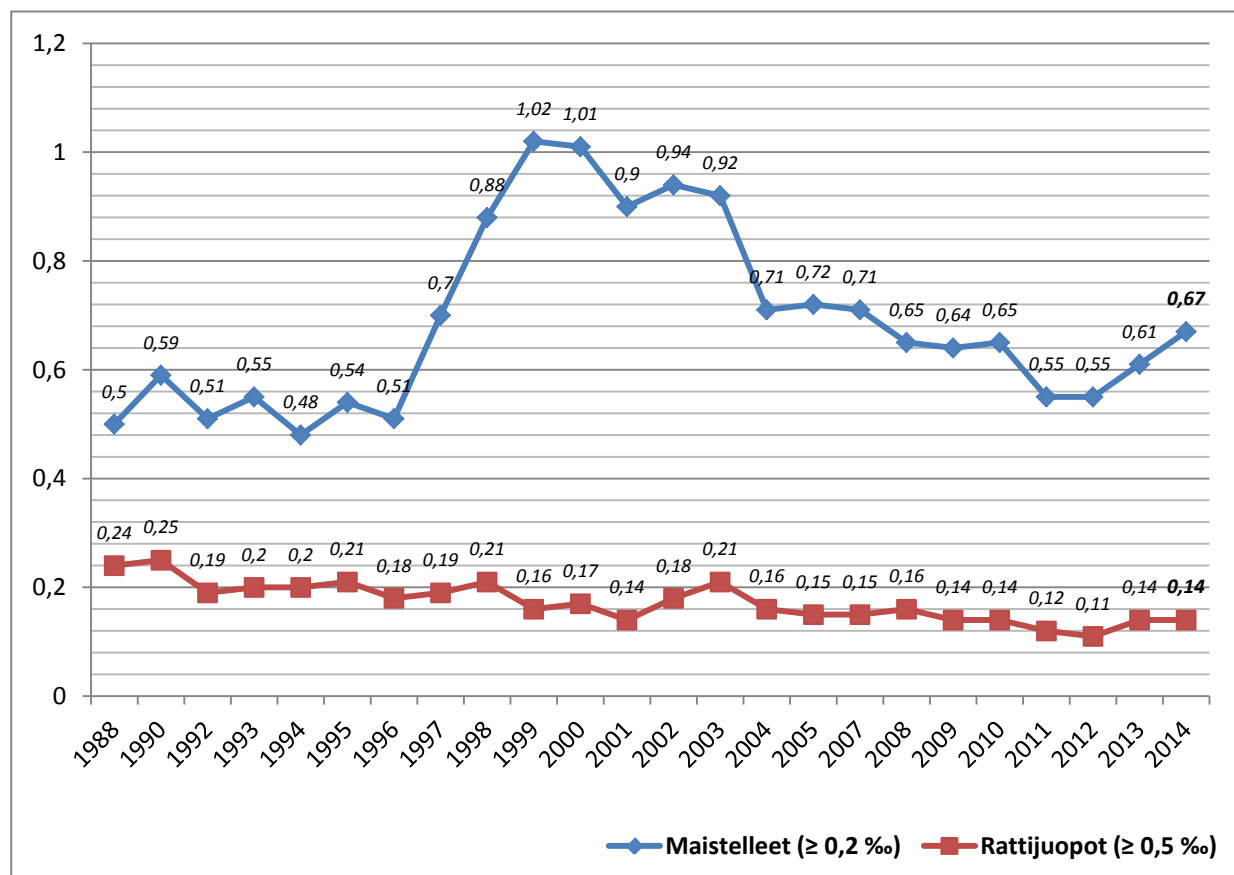
⁸¹ Liikenneeraittuystöryhmän tietopaketti, www.liikenneeraittuus.fi (ks. tarkemmin luku 12).

⁸² Jääskeläinen. P. 2012. Drink Driving in Finland. Esitys ETSC:n Safe & Sober -seminaarissa 15.3.2012. Liikenneturva. http://archive.etsc.eu/documents/copy_of_Liikenneturva%20-%20Petri%20Jaaaskelainen.pdf. Haettu 28.3.2013.

⁸³ Keskusrikospoliisi ja Terveiden ja hyvinvoinnin laitos (THL). R-tutkimus, taulukot. Julkaisematon muistio.

⁸⁴ Kansanterveyslaitos ja Stakes yhdistyivät 1.1.2009 Terveiden ja hyvinvoinnin laitokseksi (THL).

R-tutkimuksen aineistosta voidaan Uudenmaan maakunnan tieliikenteen osalta todeta, että viidestäsadasta kuljettajasta keskimäärin yksi on rattijuoppo ja kolme on maistellut alkoholia alle rangaistavuuden rajan ennen ajoon lähtemistä.⁸⁵



Kuva 5. Maistelleiden (≥ 0,2 ‰) ja rattijuoppojen (≥ 0,5 ‰) prosenttiosuus liikennevirrassa vuosina 1988–2014. (Vuosien 1989, 1991 ja 2006 osalta tiedot puuttuvat.) Lähde: R-tutkimus, Poliisi.

8.2. Poliisin tietoon tullut rattijuopumusrikollisuus

Poliisin ja muiden viranomaisten tietoon tulevista rikoksista rattijuopumusrikosten osuus on noin neljä prosenttia.⁸⁶

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 vuositasolle, jonka jälkeen määrä kääntyi jälleen nousuun. Vuodesta 2007 lähtien rattijuopumustapausten määrä on ollut laskussa.

Vuonna 2014 poliisin tietoon tuli kaiken kaikkiaan 17 546 rattijuopumusrikosta. Niistä noin 74 prosenttia perustui alkoholin käyttöön, noin 4 prosenttia alkoholin ja huumaavan aineen yhteiskäyttöön ja noin 22 prosenttia huumaavan aineen käyttöön. (Ks. kuva 6.)

⁸⁵ Portman & al. 2011.

⁸⁶ Niemi, H. 2014a. Rikollisuuden kehityspiirteitä pitkällä aikavälillä. Teoksessa Poliisin toimintaympäristö.

Poliisiammattikorkeakoulun katsaus. Muttilainen, V, & Huotari, V. (toim.)

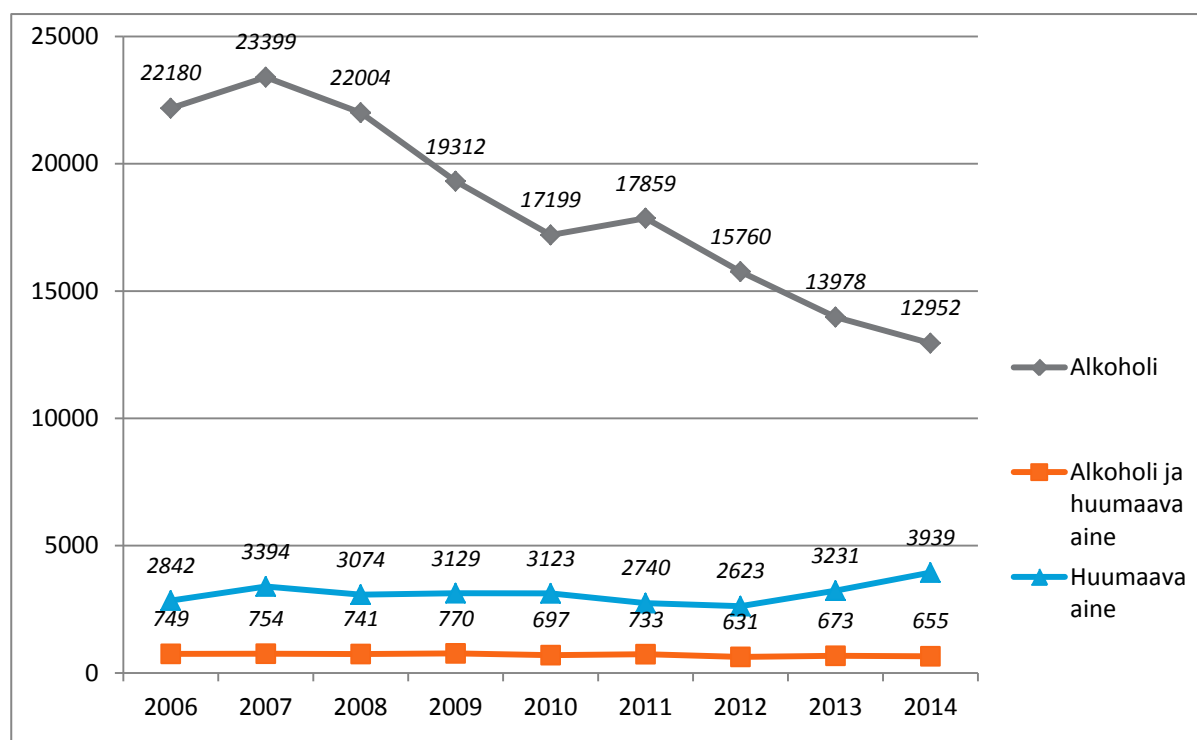
[http://www.polamk.fi/poliisi/poliisioppilaitos/home.nsf/files/7F5D1EBE712AABF6C2257D3A0029EA8A/\\$file/Raportteja_112_web.pdf](http://www.polamk.fi/poliisi/poliisioppilaitos/home.nsf/files/7F5D1EBE712AABF6C2257D3A0029EA8A/$file/Raportteja_112_web.pdf). Haettu 3.3.2015.

Vuoteen 2013 verrattuna alkoholirattijuopumusten määrä vähentyi noin seitsemän prosenttia. Alkoholin ja huumaavan aineen yhteiskäyttöön perustuvien rattijuopumusten määrä vähentyi lähes kolme prosenttia, kun taas huumaavan aineen käyttöön perustuvien rattijuopumusten määrä kasvoi lähes 22 prosenttia.⁸⁷

Vuodesta 2006 lähtien alkoholirattijuopumusten osuus kaikista rattijuopumuksista on laskenut 86 prosentista 74 prosenttiin. Vastaavasti huumaavan aineen käyttöön perustuvan rattijuopumuksen osuus on kasvanut 11 prosentista 22 prosenttiin. Alkoholin ja huumaavan aineen yhteiskäyttöön perustuvien rattijuopumusten osuus on kasvanut vuoden 2006 noin 3 prosentista vuoden 2014 noin neljään prosenttiin.

Vuonna 2014 törkeiden rattijuopumusten ($\geq 1,2$ %) määrä jäi ensimmäistä kertaa alle tavallisten rattijuopumusten ($\geq 0,5$ %) määrän. Vielä vuonna 2013 sekä tavallisia että törkeitä rattijuopumuksia oli lähes yhtä paljon (8905 vs. 8977). Vuosina 2007–2012 törkeiden rattijuopumusten osuus kaikista rattijuopumuksista vaihteli 53 ja 55 prosentin välillä.⁸⁸

Rattijuopumuksia tulee poliisin tietoon kaikkein eniten touko-, kesä- ja heinäkuussa. 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.⁸⁹



Kuva 6. Poliisin tietoon tulleiden rattijuopumusrikosten lukumäärä (kpl) vuosina 2006–2014.

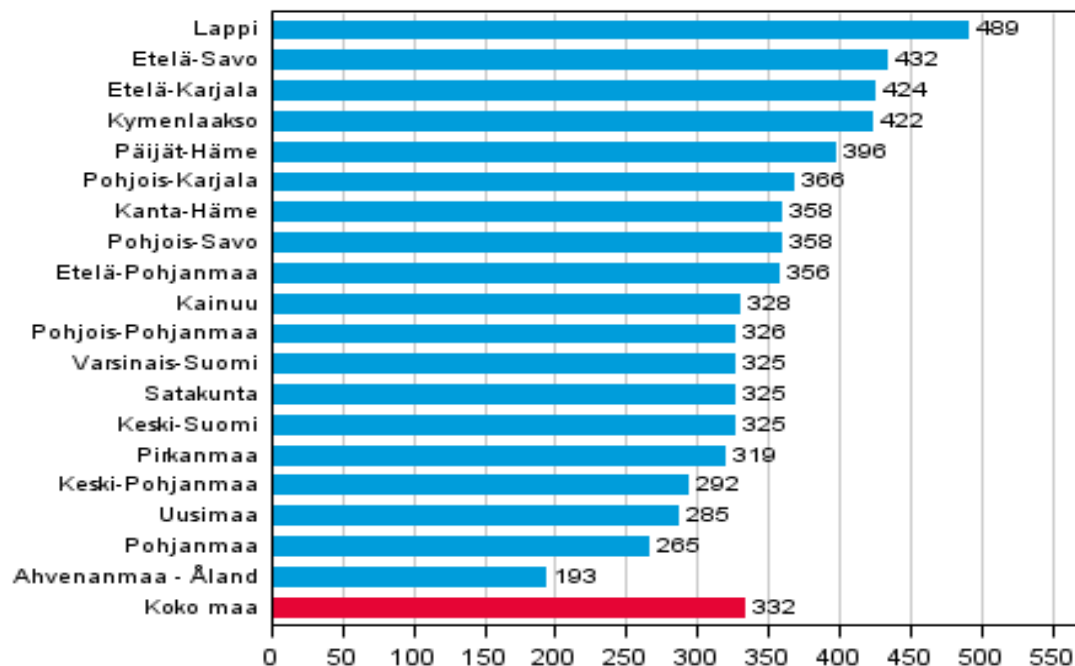
Eriteltynä alkoholi, huumaava aine sekä alkoholin ja huumaavan aineen yhteiskäyttö. Lähde: PolStat.

⁸⁷ Poliisin tulostietojärjestelmä (PolStat) 2015. Rattijuopumukset Suomessa. Poliisin tietoon tulleet rikokset ilmoituspäivän mukaan. Sähköposti Heikki Ihalaiselta, Poliisihallitus, 28.1.2015.

⁸⁸ PolStat 2015.

⁸⁹ Impinen, A. 2011. Arrested Drunk Drivers. Trends, social background, recidivism and mortality. 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.

Asukaslukuun suhteutettuna rattijuopumusrikoksia tuli vuonna 2013 poliisin tietoon kaikkein eniten Lapin, Etelä-Savon, Etelä-Karjalan ja Kymenlaakson maakunnissa. Vähiten rattijuopumusrikoksia tuli poliisin tietoon Ahvenanmaan, Pohjanmaan, Uudenmaan ja Keski-Pohjanmaan maakunnissa. (Ks. kuva 7).



Kuva 7. Poliisin tietoon tulleiden rattijuopumusrikosten lukumäärä maakunnittain 100 000 asukasta kohden vuonna 2013. Lähde: Tilastokeskus.⁹⁰

Tilastokeskus julkaisee Poliisin tietoon tullut rikollisuus -tilastoa Oikeus-tilastosarjassaan. Tilasto kuuluu Suomen viralliseen tilastoon (SVT). Tilastokeskuksen luvuissa saattaa olla pieniä eroja Poliisin tulostietojärjestelmän (PolStat) lukuihin. Poliisin järjestelmän sisältämien tietojen tilanne elää koko ajan. Esimerkiksi aluksi järjestelmään on kirjattu törkeä rattijuopumus ($\geq 1,2$ ‰), mutta tutkinnan yhteydessä teko muuttuu tavalliseksi rattijuopumukseksi ($\geq 0,5$ ‰), 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.⁹¹

Jos verinäytteen tai tarkkuusalkometrillä tarkistetun hengitysilmanäytteen tulos jää alle rangaistavuuden rajan, yleisin syy on se, että nk. rajatapauksissa kuljettajasta ehtii haihtua ”riittävästi” alkoholia sekä tapahtumapaikalla että sen aikana, kun hänet kuljetetaan verikokeeseen tai poliisilaitokselle tarkkuusalkometrillä testattavaksi (vrt. alkoholin palaminen, luku 2).

Keskusrikospoliisin (KRP) liikennejuopumustutkimuksen vuositilastoon 2013 voi tutustua osoitteessa

[http://www.poliisi.fi/poliisi/home.nsf/files/A1ACFB12EA5FF8D8C2257C9E002BCAB4/\\$file](http://www.poliisi.fi/poliisi/home.nsf/files/A1ACFB12EA5FF8D8C2257C9E002BCAB4/$file)

⁹⁰ Tilastokeskus 2014a. Katsaus poliisin, tullin ja rajavartiolaitoksen tietoon tulleeseen rikollisuuteen. http://tilastokeskus.fi/til/polrik/2013/polrik_2013_2014-04-02_kat_001_fi.html. Haettu 17.2.2015.

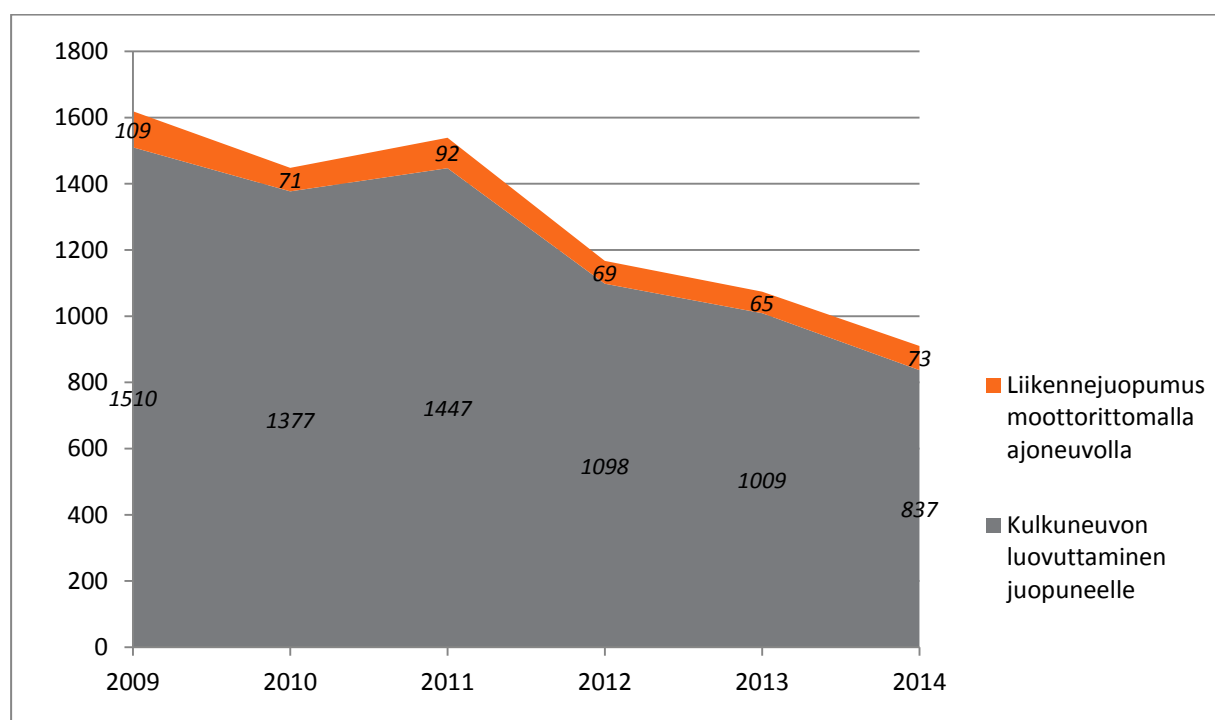
⁹¹ Helenius, J. 2013. Poliisiammattikorkeakoulu, erikoissuunnittelija. Sähköposti 11.1.2013.

[/Liikennejuopumustutkimusten%20tilasto%202013.pdf](#).⁹² Vuotta 2014 koskeva liikennejuopumustutkimuksen vuositalasto julkaistaan maaliskuuhun 2015 aikana.

8.3. Muiden juopumukseen liittyvien rikosten yleisyys tieliikenteessä

Liikennejuopumuksesta moottorittomalla ajoneuvolla jää vuosittain kiinni alle sata henkilöä. Vielä ennen vuotta 2010 kiinnijääneitä oli yli sata henkilöä vuodessa. Suurin osa kiinnijääneistä on miehiä. (Ks. kuva 8.)

Kulkuneuvon luovuttaminen juopuneelle -rikosten määrä on vähentynyt vuoden 2009 noin 1500 tapauksesta vuoden 2014 alle 900 tapaukseen. Myös ko. rikos on yleisempää miehillä kuin naisilla. Noin neljä viidestä kulkuneuvon juopuneelle luovuttaneesta henkilöstä on ollut miehiä.



Kuva 8. Liikennejuopumus moottorittomalla ajoneuvolla ja kulkuneuvon luovuttaminen juopuneelle -rikosten lukumäärä vuosina 2009–2014. Lähde: Tilastokeskus (StatFin-palvelu, PX-Web-tietokannat: Oikeus/Poliisin tietoon tullut rikollisuus).

8.4. Rattijuopumusrikosten kustannukset yhteiskunnalle⁹³

Oikeuspoliittisen tutkimuslaitoksen laskelmien mukaan rattijuopumukseen liittyvän poliisin hälytystehtävän kustannus oli 119 euroa yhtä rikosta kohden. Lisäksi hätäkeskuksen kustannukset yhtä tehtävää kohden olivat keskimäärin 35 euroa. Poliisin tietoon tulleiden

⁹² Keskusrikospoliisi (KRP) 2014. Liikennejuopumustutkimuksen vuositalasto 2013. Muistio 12.3.2014.

[http://www.poliisi.fi/poliisi/home.nsf/files/A1ACFB12EA5FF8D8C2257C9E002BCAB4/\\$file/Liikennejuopumustutkimusten%20tilasto%202013.pdf](http://www.poliisi.fi/poliisi/home.nsf/files/A1ACFB12EA5FF8D8C2257C9E002BCAB4/$file/Liikennejuopumustutkimusten%20tilasto%202013.pdf). Haettu 17.2.2015.

⁹³ Hinkkanen, V. 2014. Rikollisuuden kustannukset. Rikollisuustilanne 2013. Rikollisuus ja seuraamusjärjestelmä tilastojen valossa. Oikeuspoliittisen tutkimuslaitoksen tutkimuksia 266.

http://www.optula.om.fi/material/attachments/optula/julkaisut/rikollisuustilanne/ydBPKZu19/Rikollisuuskontrolli_2013.pdf. Haettu 18.2.2015.

liikenne rikosten (ml. rattijuopumusrikokset) arvioitu esitutkintakustannus oli 180 euroa tapausta kohden.

Hälytystehtäviä koskevat kustannusluvut ovat vuodelta 2010 ja esitutkintakustannusluvut vuodelta 2012. Tuoreempia kustannustietoja ei ole käytettävissä.

Keskimäärin poliisin tietoon tulleen rikoksen esitutkinta maksaa 401 euroa, syyteharkinta 322 euroa, syyttäjän osallistuminen oikeudenkäyntiin 204 euroa, käräjäoikeuden ratkaisu 850 euroa, hovioikeuden ratkaisu 3850 euroa ja korkeimman oikeuden ratkaisu 3300 euroa.

9. RATTIJUOPUMUSKULJETTAJIEN OMINAISUUKSIA

Tieliikenteessä kiinni jääneistä rattijuopoista runsas puolet on alkoholin suurkuluttajia ja kolmanneksella on todettu päihderiippuvuus.⁹⁴ Noin kolmasosassa rattijuopumusrikoksista samaan ilmoitukseen on kirjattu myös kulkuneuvon kuljettaminen oikeudetta.⁹⁵

9.1. Rattijuopon ja alkoholia maistelleen profiilit

Vuonna 2011 julkaistun Rattijuopon profiili ja uusimisen riskitekijät -tutkimuksen⁹⁶ mukaan tyypillinen rattijuoppo ($\geq 0,5$ ‰) on 40–49-vuotias ajokortin omaava mies, joka ajaa liikenteessä noin promillen humalassa omistamallaan henkilöautolla, useimmiten yksin. Ajokilometrejä hänelle kertyy 20 000–50 000 kilometriä vuodessa. Hän on vakituksessa työsuhteessa oleva ammattityöntekijä tai alempi toimihenkilö, joka elää avio- tai avoliitossa. Tämä tyypillinen rattijuoppo ajaa arkipäivisin. Viidesosa tyypillisistä rattijuopoista on matkalla töihin ja reilu 10 prosenttia tulossa töistä.

Tutkimuksessa 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 8.1.).

Samasta aineistosta on julkaistu raportti⁹⁷ myös alkoholia maistelleiden ($\leq 0,5$ ‰) kuljettajien 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 osuus sekä maistelleissa että rattijuopoissa. Siviilisäädyltään eronneita oli molemmissa ryhmissä enemmän kuin naimisissa olevia henkilöitä. Kuljettajan ikä ei sen sijaan liittynyt siihen, ajaako henkilö maistelleena tai rattijuoppona.

Ajo-oikeudetta ajaminen ennusti viisinkertaista riskiä kuulua rattijuoppojen ryhmään.

9.2. Rattijuopumuskuljettajien sosiaalinen tausta

Poliisin tietoon tulleen rattijuopumuksen erityispiirteistä vuonna 2011 väitelleen, Terveystieteiden ja hyvinvoinnin laitoksen (THL) tutkijan Antti Impisen väitöskirjan⁹⁸ mukaan rattijuopumus on yhteydessä sosiaalisiin 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 yhteys oli päinvastainen. Kaikilla muilla ryhmillä paitsi työikäisillä miehillä auton omistaminen tai auton hallinta liittyi kohonneeseen rattijuopumusriskiin.

⁹⁴ Valtioneuvosto 2012.

⁹⁵ Liikenne- ja viestintäministeriö (LVM) 2012a. Alkolukko 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.

⁹⁶ Portman & al. 2011.

⁹⁷ Portman, M., Penttilä, A., Haukka, J., Eriksson, P.; Gunnar, T., Kuoppasalmi, K., Muuriaisniemi–Skippari, K. & Koskimaa, H. 2012. Maistelleet liikenteessä. Tuloksia Uudenmaan ratsiatutkimuksesta 1990–2008. LINTU-julkaisu 4/2012. http://www.lintu.info/LINTU_MAISTELLEET.pdf.

⁹⁸ Impinen 2011.

Tilastokeskuksen tietojen mukaan vuonna 2013 suurin osa tavalliseen rattijuopumukseen ($\geq 0,5$ %) syyllistyneistä miehistä ja naisista kuului sosioekonomiselta asemaltaan luokkaan *Muut*. Ko. luokkaan kuuluvat muun muassa pitkäaikaistyöttömät. Tavalliseen rattijuopumukseen syyllistyneistä miehistä lähes yhtä paljon kuului *Työntekijät*-luokkaan ja naisista *Opiskelijat*-luokkaan. (Ks. taulukko 1.)

Törkeään rattijuopumukseen ($\geq 1, 2$ %) syyllistyneistä miehistä suurin osa (23 %) oli sosioekonomiselta asemaltaan työntekijöitä. Lähes yhtä suuri osa (22 %) oli opiskelijoita. Törkeään rattijuopumukseen syyllistyneistä naisista selvästi suurin osa (22 %) oli alempia toimihenkilöitä. Miehillä kyseisen luokan osuus oli vajaa kuusi prosenttia.

Vuoteen 2012 verrattuna miehillä erityisesti eläkeläisten osuus on lisääntynyt sekä tavallisissa että erityisesti törkeissä rattijuopumuksissa. Miehillä työntekijöiden osuus on laskenut tavallisissa rattijuopumuksissa, mutta kasvanut törkeissä rattijuopumuksissa.

Naisilla tavallisissa rattijuopumuksissa *Muut* ja *Tuntematon* -luokkien osuudet ovat kasvaneet, kaikkien muiden luokkien osuudet laskeneet. Naisilla törkeistä rattijuopumuksista yhä suurempi osa on ylempien ja alempien toimihenkilöiden sekä opiskelijoiden ajamia.

Taulukko 1. Rattijuopumukseen ja törkeään rattijuopumukseen syylliseksi epäiltyjen henkilöiden prosentiosuudet sukupuolen ja sosioekonomisen taustan mukaan vuonna 2013. Lähde: Tilastokeskus (StatFin-palvelu, PX-Web-tietokannat: Oikeus/Poliisin tietoon tullut rikollisuus).

			Ylemmät toimi- henkilöt	Alemmat toimi- henkilöt	Työn- tekijät	Opis- kelijat	Eläke- läiset	Muut	Tunte- maton
Rattijuopumu- s	Miehet	5,8	3,3	6,6	20,7	12,1	10,5	21,6	16,0
	Naiset	4,3	4,3	16,8	12,8	19,2	8,1	19,4	14,0
Törkeä rattijuopumus	Miehet	5,5	3,1	5,7	23,0	9,6	14,0	22,1	13,9
	Naiset	4,9	6,8	22,4	14,8	11,8	9,0	19,5	9,5

Luokkaan ”Muut” kuuluvat pitkäaikaistyöttömät sekä muualla luokittelemattomat. Luokkaan ”Tuntematon” kuuluvat henkilöt, jotka kuuluvat rekisteröityyn väestöön, mutta joiden sosioekonomisesta asemasta ei ole tietoa. Taulukosta puuttuu luokka ”Ei väestötietoja” (henkilöt, joilla ei ole suomalaista henkilötunnusta, esim. tilapäisesti Suomessa vierailevat, kuten turistit) Heidän osuutensa on noin 3 %..

9.3. Rattijuopumuskuljettajien sukupuoli

Rattijuopumuksen ilmaantuvuudesta vuonna 2008 julkaistussa artikkelissa⁹⁹ todettiin naisten osuuden rattijuopumuksista lähes kaksinkertaistuneen tarkasteluajanjaksolla: vuoden 1989 reilusta kuudesta prosentista vuoden 2007 yhteentoista prosenttiin.

Naiskuljettajien osuus rattijuopoista on jatkanut edelleen kasvuaan myös vuoden 2007 jälkeen. Tavalliseen rattijuopumukseen ($\geq 0,5$ %) syyllistyneistä henkilöistä naisten osuus on kasvanut vuoden 2007 11,5 prosentista aina vuoden 2011 13,2 prosenttiin asti. Sen jälkeen naisten osuus tavallisista rattijuopumuksista on kääntynyt hienoiseen laskuun, ollen 11,9 prosenttia vuonna 2014.

⁹⁹ Impinen, A., Rahkonen, O., Ojaniemi, K. Lillsunde, P., Lahelma, E. & Ostamo, A. 2008. Rattijuoppo on yhä useammin 18-vuotias. Suomen Lääkärilehti 24/2008.

Sen sijaan törkeään rattijuopumukseen ($\geq 1,2$ ‰) syyllistyneistä henkilöistä naisten osuus on edelleen jatkanut kasvuaan, vuoden 2007 10,7 prosentista aina vuoden 2014 13,0 prosenttiin. Naiskuljettajien osuus törkeistä rattijuopumuksista oli vuonna 2014 korkeampi kuin koskaan aikaisemmin. (Ks. taulukko 2.)

Ajokortin haltijoista naisten osuus on pysynyt suhteellisen vakaana vuodesta 2006 vuoteen 2014. Vuoden 2006 viimeisenä päivänä voimassaolevista ajokorteista 45 prosenttia oli naisilla, vuoden 2015 ensimmäisenä päivänä 47 prosenttia.¹⁰⁰ Suoritteesta (vuosittaisesta ajokilometrimäärästä) ei ole olemassa kattavaa tietoa kuljettajan sukupuolen mukaan. Yleisesti kuitenkin tiedetään naisten ajavan vähemmän kuin miesten.

Taulukko 2. Rattijuopumukseen ja törkeään rattijuopumukseen syylliseksi epäiltyjen henkilöiden määrä ja osuus sukupuolen mukaan vuosina 2006–2014. Lähde: Tilastokeskus (StatFin-palvelu, PX-Web-tietokannat: Oikeus/Rikos- ja pakkokeinotilasto).

Vuosi	Sukupuoli	Rattijuopumus RL 23:3 (lkm)	%-osuus	Törkeä rattijuopumus 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	
2013	naiset	1121	12,9	1092	12,1
	miehet	7576	87,1	7964	87,9
	yhteensä	8697		9056	
2014	naiset	1071	11,9	1057	13,0
	miehet	7903	88,1	7101	87,0
	yhteensä	8974		8158	

¹⁰⁰ Tilastokeskus ja Trafi 2015. Ajokorttitilasto nro 3. Voimassaolevat ajokortit koontiluokittain esitettynä ajankohtana 01.01.2015.

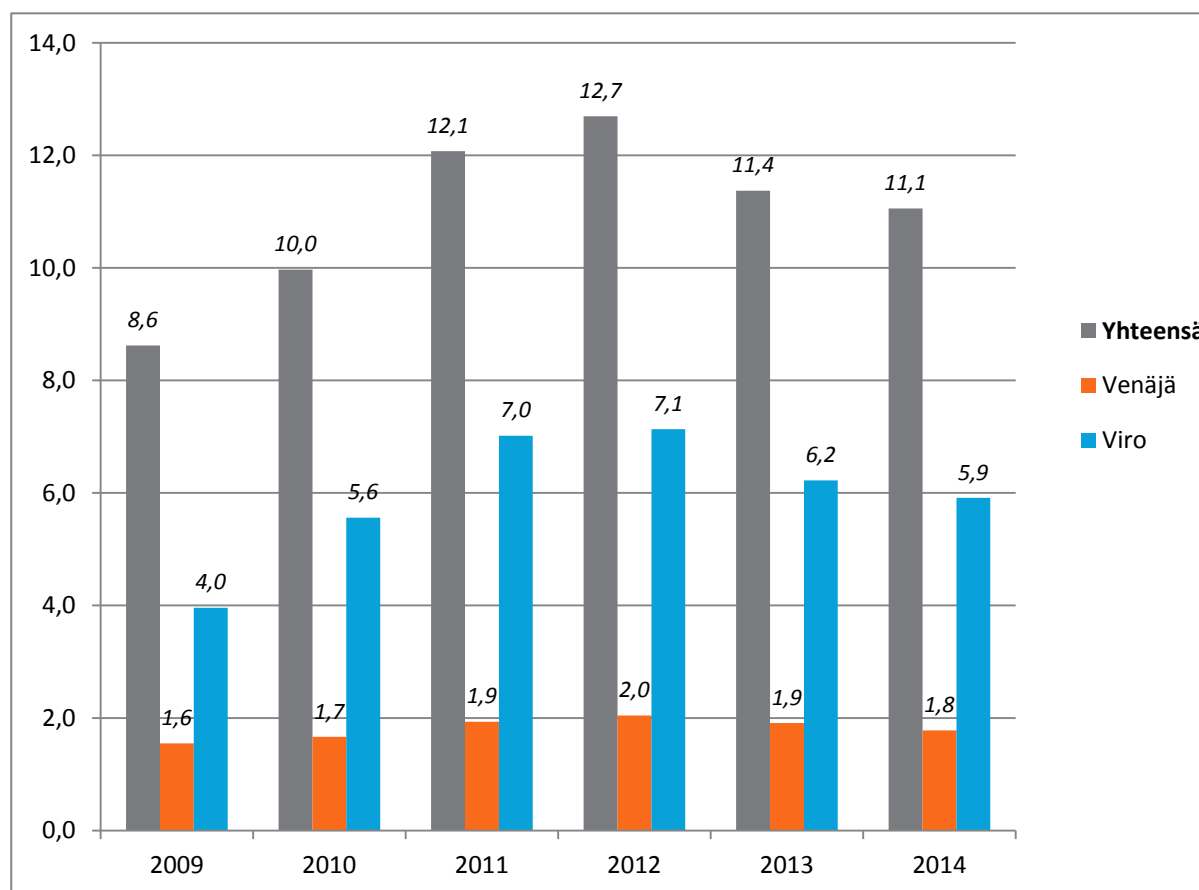
9.4. Rattijuopumuskuuljettajien kansalaisuus

Rattijuopumusrikoksiin syylliseksi epäillyistä henkilöistä reilun kymmenesosan kansalaisuus on muu kuin Suomen.¹⁰¹

Vuonna 2014 rattijuopumusrikokseen syylliseksi epäillyistä henkilöistä 11,1 prosenttia oli ulkomaisten kansalaisia. Heistä suurin osa oli virolaisia ja venäläisiä. (Ks. kuva 9.)

Ulkomaalaisten kuljettajien osuus rattijuopumusrikoksiin epäillyistä henkilöistä oli kasvussa aina vuoteen 2012 asti (12,7 %). Vuonna 2006 ulkomaisten kansalaisten osuus rattijuopumuksista oli noin 7 prosenttia. Myös eri kansallisuuksien osuudet ovat muuttuneet muutamassa vuodessa: virolaisten osuus on kasvanut ja muiden maiden kansalaisten osuus pienentynyt.

Törkeistä rattijuopumusrikoksista hieman suurempi osa kuin tavallisista rattijuopumuksista on ulkomaisten kansalaisten tekemiä. 12,6 prosenttia törkeistä ja 9,7 prosenttia tavallisista rattijuopumusrikoksista oli ulkomaisten kansalaisten tekemiä vuonna 2014.



Kuva 9. Ulkomaan kansalaisten osuus rattijuopumusrikoksiin syyllistyneistä henkilöistä vuosina 2009–2014. Erikseen venäläisten ja virolaisten osuus.. Lähde: Tilastokeskus (StatFin-palvelu, PX-Web-tietokannat: Oikeus/Rikos- ja pakkokeinotilasto).

¹⁰¹ Tilastokeskus. Tilastokeskuksen StatFin-palvelu, PX-Web-tietokannat: Oikeus/Rikos- ja pakkokeinotilasto/Selvitettyihin rikoksiin syylliseksi epäillyt henkilöt kansalaisuuden mukaan. http://pxweb2.stat.fi/database/statfin/oik/rpk/rpk_fi.asp

9.5. Ammattikuljettajien rattijuopumus

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

Liikenneturvasta¹⁰² saadun tiedon mukaan kahdessa valtakunnallisesti ilmestyvässä lehdessä (Helsingin Sanomat ja Iltasanomat) on 2000-luvulla (ennen vuotta 2012) julkaistu 97 ammattiliikenteen kuljettajaan liittyvää 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-tutkimuksessa¹⁰³ on Uudellamaalla puhallutettu yli puoli miljoonaa kuljettajaa vuosina 1990–2008. Ammattikuljettajien osuus kaikista rattijuopoista oli 8,6 prosenttia. Kaikista puhallutetuista kuljettajista 0,02 prosenttia oli ammattikuljettajia. Alkoholia maistelleista noin 8 prosenttia oli ammattikuljettajia.

Kaikki Uudenmaan R-tutkimuksen puhallutuksissa kiinni jääneet rattijuopumukseen syylistyneet ammattikuljettajat olivat miehiä. Heillä veren alkoholipitoisuuden keskiarvo 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.-projektin¹⁰⁴ yhtenä osana oli raskaan liikenteen ammattikuljettajille toteutettu kysely. Kuljettajakäyttäytymistä ja asenteita selvittäneeseen kyselyosioon vastanneista 153 kuljettajasta 41 oli suomalaisia. Lähes viisi prosenttia kaikista vastanneista kuljettajista kertoi ajaneensa ainakin joskus alkoholin vaikutuksen alaisena.

9.6. Rattijuopumuksen uusiminen

Rattijuopumuksen uusimisten ja uusijoiden lukumääristä ja osuuksista ei ole käytettävissä tarkkoja tietoja. Eri aineistojen perusteella voidaan kuitenkin arvioida, että vähintään kolmasosa, jopa lähes puolet rattijuopoista on ko. rikoksen uusijoita. Arvioon vaikuttaa mm. tarkasteltavan ajanjakson pituus, toisin sanoen kuinka monessa vuodessa menee raja, milloin rikos katsotaan sen uusimiseksi, milloin ensimmäiseksi ko. rikokseksi.

Esimerkiksi vuonna 2010 poliisin tietoon tulleista rattijuopumuksista voidaan todeta, että noin 30 prosenttia rattijuopumusrikoksesta epäillyistä oli ollut epäiltynä vastaavasta rikoksesta jo aiemmin saman vuoden aikana.¹⁰⁵

Terveiden ja hyvinvoinnin laitoksen (THL) tutkijan Antti Impisen väitöskirjan¹⁰⁶ mukaan joka kolmas rattijuoppo pidätettiin toistamiseen viidentoista vuoden ajanjaksolla. Mikäli kuljettajan verestä löydettiin alkoholin lisäksi huumaus- tai lääkeaineita, uusintapidätyksen todennäköisyys kasvoi.

¹⁰² Vehmas, A., Sirkiä, A. & Kinnunen, T. 2012. Alkolukon käyttöönotto ja vaikutukset ammattimaisissa kuljetuksissa. Trafín julkaisuja 1/2012. http://www.trafi.fi/filebank/a/1329481916/2a7ab633c60cc447c32a9afb6eb4ace5/9296-Trafín_julkaisuja_01-2012_-_Alkolukon_kayttoonotto_ja_vaikutukset.pdf. Haettu 27.3.2014.

¹⁰³ Portman & al. 2011.

¹⁰⁴ Laapotti, S., Hernetkoski, K., Katila, A., Peräaho, M. & Keskinen, E. 2012. 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. http://www.cash-project.eu/tiedostot/CASH%20report%204_2012%20FINAL%20PDF%20nettiin1.pdf. Haettu 17.4.2013.

¹⁰⁵ LVM 2012a.

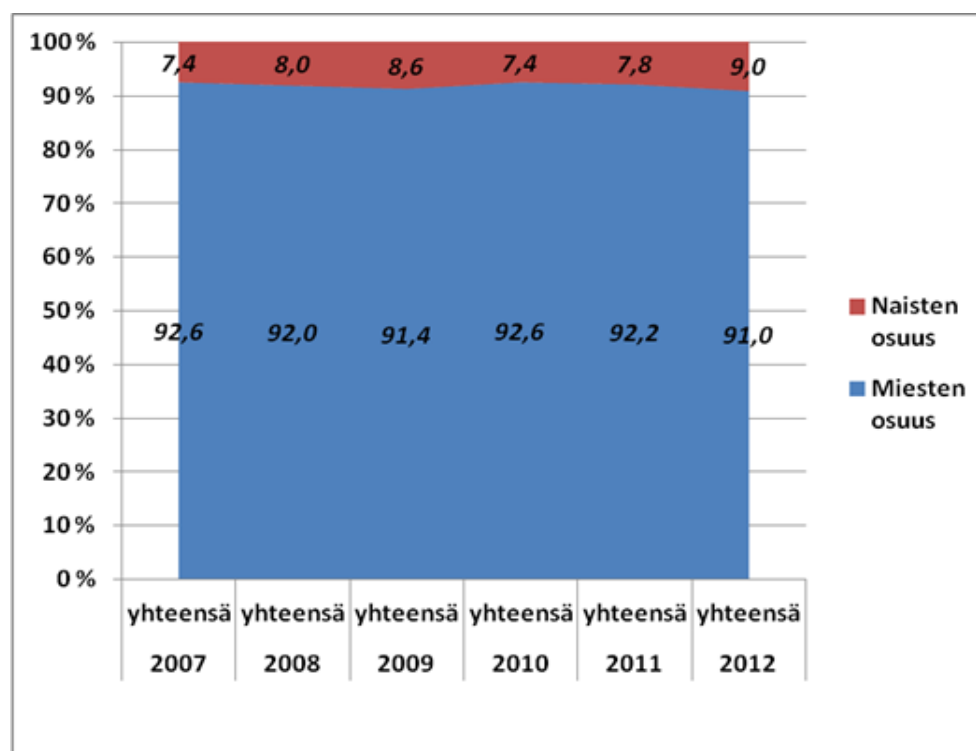
¹⁰⁶ Impinen 2011.

Uudenmaan maakunnassa toteutetun R-tutkimuksen¹⁰⁷ 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 uusimisriski oli 2,5-kertainen muihin rattijuoppoihin verrattuna. Rattijuopumuksen uusijan riski syyllistyä vielä uudelleen rattijuopumukseen oli 3,3–5-kertainen verrattuna ensikertalaisen uusimisriskiin.

Alkoholirattijuopumusrikoksista annetuista käräjäoikeuksien ratkaisuksista tehtiin erillinen poiminta vuonna 2013 julkaistua analyysia varten. Tähän vuoden 2015 alussa päivitettyyn analyysiin ei ollut saatavissa vastaavaa rekisteripointintaa, joten **kuvista 10 ja 11 puuttuvat vuosia 2013 ja 2014 koskevat luvut.**

Alkoholirattijuopumusrikoksista annettujen käräjäoikeuksien ratkaisujen¹⁰⁸ perusteella voidaan laskea, että vuosien 2007–2012 aikana rattijuopumuksista vuosittain keskimäärin noin 29 prosenttia 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 prosenttia on miehiä. Naisten osuus rattijuopumuksen uusijoista on kuitenkin kasvanut vuoden 2007 7,4 prosentista vuoden 2012 yhdeksään prosenttiin. (Ks. kuva 10.)



Kuva 10. Naisten ja miesten prosenttiosuudet rattijuopumuksen uusijoista vuosina 2007–2012.

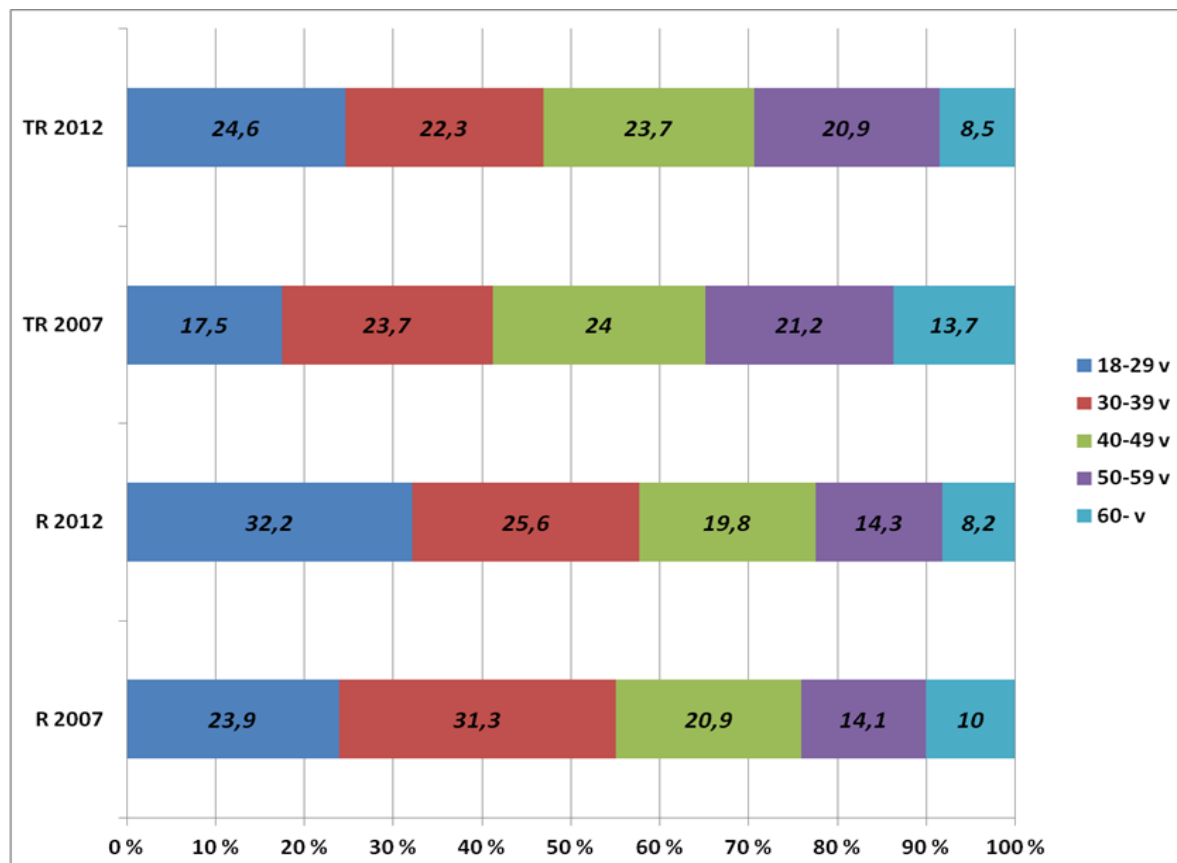
Lähde: Liikennetietojärjestelmän (LTJ) ajokorttirekisteri, Trafi.

¹⁰⁷ Portman & al. 2011.

¹⁰⁸ 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 ratkaisuksista.)

Nuorten, alle 30-vuotiaiden kuljettajien osuus rattijuopumuksen uusijoista on kasvanut vuoden 2007 noin viidenneksestä (19,7 %) vuoden 2012 yli neljännekseen (27,2 %). (Ks. kuva 11.)

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



Kuva 11. Eri ikäisten kuljettajien (ikäryhminä) prosenttiosuudet rattijuopumusten (R, $\geq 0,5$ ‰) ja törkeiden rattijuopumusten (TR, $\geq 1,2$ ‰) uusijoista vuosina 2007 ja 2012. Lähde: Liikennetietojärjestelmän (LTJ) ajokorttirekisteri, Trafi.

9.7. Rattijuopumuskuljettajien kuolleisuus

Edellisessä luvussa mainitun Impisen väitöskirjan¹⁰⁹ mukaan rattijuoppojen kuolleisuus on korkea muuhun väestöön verrattuna. Tutkimuksessa 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. Kuolemaan myötävaikuttavana tekijänä oli usein alkoholipäihtymys tai alkoholisairaus.

Myös Norjassa¹¹⁰, Ruotsissa¹¹¹ ja Yhdysvalloissa¹¹² on havaittu rattijuoppojen kuolleisuuden olevan korkea. Myös Suomessa¹¹³ aihe on ollut esillä jo vuonna 1995.

¹⁰⁹ Impinen 2011.

¹¹⁰ Skurtveit, S., Christophersen, AS., Grung, M. & Mørland, J. 2002. Increased mortality among previously apprehended drunken and drugged drivers. *Drug Alcohol Depend* 68, 143–150.

¹¹¹ Karlsson, G., Halldin, J. Leifman, A., Bergman, H. & Romelsjö, A. 2003. Hospitalization and mortality succeeding drunk driving and risky driving. *Alcohol* 38, 281–286.

Suomessa myös Trafín julkaisemassa tutkimuksessa alkolukolla valvotun ajo-oikeuden toimivuudesta ja vaikuttavuudesta¹¹⁴ todettiin alkolukkoajokortin haltijoiden (eli aikaisemmin rattijuopumukseen syyllistyneiden henkilöiden) kuolleisuuden olevan normaaliväestöä korkeampi (1,42 % vs. 0,94 %). Kuolemansyissä korostuivat erityisesti alkoholiperäiset taudit ja tapaturmainen alkoholimyrkytys (37,5 %) sekä itsemurhat (16,7 %).

¹¹² Mann, RE., Anglin, L., Wilkins, K., Vingilis, ER. & MacDonald, S. 1993. Mortality in a sample of convicted drinking drivers. *Addiction* 88, 643–647.

¹¹³ Penttilä, A., Pikkariainen, 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.

¹¹⁴ Vehmas & Löytty 2013.

10. RATTIJUOPUMUKSEN SEURAAMUKSET JA NIIDEN TOIMIVUUS

10.1. Ajokielto ¹¹⁵

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

Ajokielloista säädetään ajokorttilain (386/2011)¹¹⁶ ajokorttiseuraamuksia koskevassa 7. luvussa. Luku tuli voimaan kesäkuussa 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 syylistyneen törkeään liikenneturvallisuuden vaarantamiseen, rattijuopumukseen tai törkeään rattijuopumukseen. Ajokiellosta päättää tuomioistuimien rikosasian käsittelyn yhteydessä.

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

Uusintarikoksista ajokiellon kestonä on vähintään kuusi kuukautta, jos kuljettaja on viiden vuoden aikana syylistynyt a) kahdesti rattijuopumukseen tai vaarallisten aineiden kuljetusrikokseen, b) rattijuopumukseen ja vaarallisten aineiden kuljetusrikokseen tai c) rattijuopumukseen tai vaarallisten aineiden kuljetusrikokseen ja lisäksi törkeään rattijuopumukseen tai törkeään liikenneturvallisuuden vaarantamiseen. Ajokiellon pituus kasvaa vähintään yhteen vuoteen, jos kuljettaja on viiden vuoden aikana syylistynyt kahdesti tekoon, joka täyttää törkeän rattijuopumuksen tai törkeän liikenneturvallisuuden vaarantamisen tunnusmerkistön.

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 henkilön toimeentuloon ja välttämättömään liikkumiseen. Ajokiellon kestosta määrättäessä otetaan myös vähennyksenä huomioon aika, jonka kuljettaja on ajokieltoon johtaneen teon vuoksi ollut ilman ajo-oikeutta poliisimiehen tien päällä määräämällä ajokiellolla, taikka katsottava ajokielto väliaikaisen ajokiellon pituuden vuoksi kokonaan kärsityksi.

Ajokorttilain 67 §:n mukaan tuomioistuimien voi määrätä ajokiellon ehdollisena, jos ajo-oikeus on ajokieltoon määrättävälle henkilölle 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 syylistyy koetusaikana 64 §:n ensimmäisessä momentissa tarkoitettuun tekoon.

Suomessa rattijuopumukseen syylistyneille kuljettajille määrättävät ajokiellot ovat huomattavasti lyhyempiä kuin useimmissa Euroopan maissa (ks. kansainvälinen vertailu luvussa 16.6.). Käytännössä tuomioistuimet käyttävät viiden vuoden maksimipituudesta vain ensimmäistä puolikasta.

¹¹⁵ LVM 2012a.

¹¹⁶ Finlex: Ajokorttilaki (386/2011). <http://www.finlex.fi/fi/laki/ajantasa/2011/20110386>.

Suomessa vuonna 2010 tavallisesta rattijuopumuksesta määrätyistä ajokielloista 14 prosenttia oli alle kolmen kuukauden pituisia, 40 prosenttia pituudeltaan 3–6 kuukautta, 29 prosenttia 6–12 kuukautta ja 18 prosenttia yli vuoden pituisia.

Törkeästä rattijuopumuksesta määrätyistä ajokielloista 13 prosenttia oli alle kuusi kuukautta, 46 prosenttia 6–12 kuukautta ja 41 prosenttia yli vuoden pituisia.

Sosiaali- ja terveysministeriön antaman ajoterveysasetuksen perustelumuiston¹¹⁷ mukaan kansainväliset tutkimukset ovat osoittaneet, että jopa 75 prosenttia ajokieltoon määrätyistä henkilöistä rikkoo ajokieltoa. Riski tälle on erityisen suuri päihtyneenä, jolloin harkintakyky heikkenee ja riskinotto lisääntyy.

10.2. Muita sanktioita

Rattijuopumukseen syyllistynyt 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. Rattijuopumukseen syyllistynyt kuljettaja maksaa itse kaikki tutkimus- ja oikeudenkäyntikulut. Hän 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.

10.3. 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 päihderiippuvuuden 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 uusimisen yleisyyteen. Päihderiippuvuusarvion ja siihen sisältyvän hoidon vaikutuksen todettiin työmäärään nähden olevan vähäinen rattijuopumuksen uusimisen ehkäisemiseen.

¹¹⁷ Sosiaali- ja terveysministeriö (STM) 2011. Perustelumuistio sosiaali- ja terveysministeriön asetukseen ajoterveydestä. Koskela, A. 21.11.2011. http://www.stm.fi/c/document_library/get_file?folderId=40880&name=DLFE-16938.pdf. Haettu 3.4.2013.

¹¹⁸ Sirén, R. 2012. Ehdoton vankeus, yhdyskuntapalvelu ja rikosuusiminen. Ehdoton vankeus ja yhdyskuntapalvelu törkeän rattijuopumuksen seuraamuksina. Helsinki 2012, julkisuuteen 25.3.2013. Oikeuspoliittisen tutkimuslaitoksen tutkimustiedonantoja 116. https://helda.helsinki.fi/bitstream/handle/10138/152497/TTA116_Siren_2012.pdf?sequence=1. Haettu 2.4.2013.

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

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. Rattijuopumuksen uusimiseen sortui kolmen vuoden aikana yli 40 prosenttia sekä niistä kuljettajista, jotka saivat suoritettua päihderiippuvuusarvion, että niistä kuljettajista, joilla arviossa käyminen ei onnistunut loppuun asti.

Lääkärintlausunnon 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-klinikkasäätiön¹²⁰ Espoon toimipisteen ylilääkäri (nykyään A-klinikkasäätiön johtava ylilääkäri) Simojoen esityksen¹²¹ mukaan rattijuopumukseen syyllystyneiden 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. Hoitokäynnillä 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 todettiin edelleen olevan käytännön ongelmia. Arvioinnit ovat työläitä ja sitovat paljon resursseja. Hoitojaksot jäävät usein kesken kuljettajilta. Rattijuopumukseen syyllystyneet henkilöt ovat harvoin motivoituneita hoitoon, sillä heidän tavoitteenaan on saada ajokortti nopeasti takaisin. Arviointijaksojen vaikuttavuus liikennekäyttäytymiseen on melko vähäinen. Jotkut kuljettajat, lähinnä nuoret ja rattijuopumuksen ensikertalaiset, kuitenkin voivat hyötyä arvioinnista. Arvioinnin ja hoidon yhdistäminen on joka tapauksessa haasteellista. Arviointiprosessin sisältö ja kulku on usein epäselvää potilaalle, ja välillä hoitohenkilökunnallekin.¹²²

Myös Oikeuspoliittinen tutkimuslaitos on ottanut kantaa asiaan rattijuopumuksesta vankeuteen tai yhdyskuntapalveluun tuomittujen henkilöiden osalta edellisessä luvussa mainitussa selvityksessään¹²³, 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

¹²⁰ <http://www.a-klinikka.fi/a-klinikkasaaatio>

¹²¹ Simojoki, K. 2008. Kannattaako rattijuoppojen hoitoonohjaus? 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.

¹²² Sundqvist, M. 2013. Päihdeongelmaisen ajokykyarvio – arvion käytännön toteutus. 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, henkilökohtainen sähköposti 14.3.2013.)

¹²³ Sirén 2012.

päihderiippuvuudestaan. Suunnitelma ei kuitenkaan johtanut lainsäädännöllisiin toimenpiteisiin”.

10.4. Lääkärin ilmoitusvelvollisuus

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

Lääkäriliiton vuonna 2008 toteuttamassa lääkärikyselyssä¹²⁴ kysyttiin lääkäreiltä, kuinka usein he kysyvät potilailtaan heidän alkoholinkäytöstään. Potilaiden alkoholin käytön tiedusteleminen oli yleisempää nuorten lääkäreiden toimesta. Lääkäreiden vanhimmassa ikäryhmässä noin kolmasosa lääkäreistä tiedusteli potilaan alkoholinkäyttöä joka kolmannelta tai tätä harvemmalta potilaalta, kun nuorimmassa ikäluokassa lähes kaikki lääkärit kysyivät alkoholinkäyttöä vähintään joka toiselta potilaalta. Jokaisessa ikäryhmässä mieslääkärit kysyivät hieman naislääkäreitä aktiivisemmin potilaan alkoholin käytöstä.

Alkoholin käytöstä tiedusteleminen johti laboratoriotutkimuksiin miltei aina noin kymmenellä prosentilla lääkärikäynneistä. 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 tehdyn selvityksen¹²⁵ 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. 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.

10.5. Alkolukolla valvottu ajo-oikeus^{126 127 128}

Heinäkuussa 2005 Suomessa aloitettiin kolmen vuoden kokeilu alkolukolla valvotusta ajo-oikeudesta.¹²⁹ Hyvien kokemusten perusteella, muutamien pienin muutoksin, valvottu ajo-oikeus vakinaistettiin 1.7.2008 lähtien. Alkoholirattijuopumuksesta epäilty kuljettaja voi hakea poliisilta alkolukkoajokorttia, jos hänellä on vakituinen asuinpaikka Suomessa ja jos hän ei ole muusta syystä ajokiellossa.

Alkolukolla valvottu ajo-oikeus on nähtävä ennen kaikkea mahdollisuutena jatkaa valvotusti ajamista rattijuopumuksen jälkeen.

¹²⁴ Lääkäriliitto 2008. Lääkärikysely 2008. Tilastoja. Suomen Lääkäriliitto.
<http://www.laakariliitto.fi/files/laakarikysely2008.pdf>. Haettu 28.3.2013.

¹²⁵ Peräaho, M., Laapotti, S., Katila, A. & Hernetkoski, K. 2012. Lääkärin ilmoitusvelvollisuus ajoterveysasioissa. Kolme näkökulmaa prosessin toimivuuteen. LINTU-julkaisuja 2/2012. <http://www.lintu.info/ILMO.pdf>. Haettu 17.4.2013.

¹²⁶ Finlex: Laki alkolukolla valvotusta ajo-oikeudesta (439/2008). <http://www.finlex.fi/fi/laki/ajantasa/2008/20080439>.

¹²⁷ Finlex: Asetus alkolukolla valvotusta ajo-oikeudesta (474/2008). <http://www.finlex.fi/fi/laki/ajantasa/2008/20080474>.

¹²⁸ Vehmas & Löytty 2012.

¹²⁹ Finlex: Laki alkolukolla valvotun ajo-oikeuden kokeilemisesta (360/2005.)
<http://www.finlex.fi/fi/laki/ajantasa/2005/20050360>.

Alkolukolla estetään ajoneuvon käynnistäminen alkoholin vaikutuksen alaisena. Alkolukolla valvotusta ajo-oikeudesta annetussa asetuksessa käynnistykseenestoraja on määriteltä 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 se voi peruuttaa alkolukkoajokortin. Tällöin ajokielto astuu voimaan.

Vuosina 2010–2014 poliisi on myöntänyt uusia alkolukkoajokortteja seuraavasti: Vuonna 2010 412 kappaletta, vuonna 2011 528, vuonna 2012 536, vuonna 2013 538 ja vuonna 2014 473 kappaletta.¹³⁰

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

Alkolukkoajokortillisten osuus kaikista rattijuopumukseen syyllistyneistä kuljettajista on Suomessa edelleen hyvin alhainen. Tarkkaa osuutta ei voida laskea, koska ei tiedetä tarkalleen, kuinka moni poliisin tietoon tulleista rattijuopumuksista on teon uusiminen saman vuoden aikana. Vuoden 2014 noin 13 000 rattijuoposta (alkoholi) reilut 500 valitsi alkolukon. Se on osuutena noin neljä prosenttia kaikista vuoden aikana alkoholirattijuopumukseen syyllistyneistä kuljettajista.

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 rattijuopumusasian tuomioistuinkäsittelyä.

Alkolukkojen on arvioitu vähentävän 45 prosentista jopa 95 prosenttiin alkoholin vaikutuksen alaisena ajamisesta tuomittujen henkilöiden syyllistymistä uuteen rattijuopumukseen. Alkolukon käyttö tosin edellyttää sen käytön perusteellista seuraamista ja laajempaa hoidollista tukea sitä käyttävälle kuljettajalle, jotta tulokset rattijuopumuksen uusimisen vähentämisessä ovat myönteisiä.¹³¹ Esimerkiksi yhdysvaltalaisissa arviointitutkimuksissa on todettu alkolukkojen käytön vähentäneen rattijuopumusten uusimisia keskimäärin 64 prosentilla.¹³²

Trafin vuonna 2013 julkaiseman selvityksen¹³³ mukaan reilun neljän vuoden aikana alkolukkoajokortin haltijoista 3,3 prosenttia uusi rattijuopumuksen alkolukkoajo-oikeuden aikana (eli todennäköisesti jollain muulla ajoneuvolla kuin sillä ajoneuvolla, johon on asennettu alkolukko ja johon ajo-oikeus oli rajoitettu) ja 2,5 prosenttia uusi rattijuopumuksen alkolukon käytön (valvonta-ajan) jälkeen.

Keskimääräiseen rattijuopumuksen uusimiseen (vähintään kolmasosa, jopa lähemmäs puolet kaikista rattijuopumukseen syyllistyneistä kuljettajista) verrattuna luvut ovat alhaisia, ja myös hyvin lupaavia.

¹³⁰ PolStat 20.1.2015. Ruutu, J. Poliisihallitus, ylitarkastaja. Sähköposti 2.2.2015.

¹³¹ International Council on Alcohol, Drugs and Traffic Safety (ICADTS). Alcohol Ignition Interlock Devices, I: Position Paper. The ICADTS Working Group on Alcohol Interlocks. www.icadts.org/reports/AlcoholInterlockReport.pdf. Haettu 28.3.2013.

¹³² National Highway Traffic Safety Administration (NHTSA) 2009. Ignition Interlocks – What You Need to Know. A Toolkit for Policymakers, Highway Safety Professionals And Advocates. U.S. Department of Transportation, NHTSA. http://www.nhtsa.gov/staticfiles/nti/impaired_driving/pdf/811246.pdf. Haettu 28.3.2013.

¹³³ Vehmas & Löytty 2013.

Edellä mainittu Trafin selvitys alkolukolla valvotun ajo-oikeuden toimivuudesta ja vaikuttavuudesta Suomessa on luettavissa osoitteessa http://www.trafi.fi/filebank/a/1361776725/594fc340012ca9a45ac627944e4133bb/11613-Trafin_julkaisuja_05-2013_-_alkolukko.pdf.

10.6. 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 turvaamistoinena, jonka avulla ehkäistään esineen säädösten vastainen käyttö rikollisiin tarkoituksiin.¹³⁴

Nykyisen lainsäädännön perusteella rattijuopumukseen syyllistyneen henkilön ajoneuvo on mahdollista tuomita valtiolle. Mahdollisuus perustuu rikoslain (30/1889)¹³⁵ 10. lukuun, 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: 1) esineen tai omaisuuden terveydelle tai ympäristölle haitallisten ominaisuuksien vuoksi; 2) uusien rikosten ehkäisemiseksi, ja esine on erityisen sovelias rikoksen kohteeksi tai rikolliseen käyttöön; 3) säännöstelyä taikka maahantuontia tai maastavientiä koskevien säännösten tai määräysten tarkoituksen toteuttamiseksi; tai 4) luonnon tai ympäristön suojelemiseksi annettujen säännösten tai määräysten tarkoituksen toteuttamiseksi”.

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

Poliisi takavarikoi vuosittain noin 50 ajoneuvoa rattijuopumukseen syyllistyneiltä kuljettajilta. Vaatimusten menestymisestä kärjäoikeuksissa 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).¹³⁶

Oikeustieteen asiantuntijoilla on erimielisiä näkemyksiä siitä, pitäisikö rattijuopumuksesta kiinni jääneiden kuljettajien auto konfiskoida valtiolle vai ei.¹³⁷

10.7. Sosiaalihuollon ja poliisin yhteistyö

Alkoholirattijuopumuksen vähentämiseen on kokeiltu monenlaisia keinoja myös eri viranomaisten poikkihallinnollisena yhteistyönä. Esimerkiksi vuonna 2008 käynnistettiin ns. Tie selväksi -hanke¹³⁸, jossa kiinnijääneiden rattijuoppojen päihdeongelmaan puututtiin tarjoamalla heille välittömästi mahdollisuutta keskustella sosiaalipäivystyksen työntekijän kanssa.

¹³⁴ Finlex: Hallituksen esitys Hallituksen esitys Eduskunnalle menettämisseuraamuksia koskevan lainsäädännön uudistamiseksi (80/2000). <http://www.finlex.fi/fi/esitykset/he/2000/20000080>.

¹³⁵ Finlex: Rikoslaki (30/1889). <http://www.finlex.fi/fi/laki/ajantasa/1889/18890039001>.

¹³⁶ Pajunen, J. 2013. Sisäasiainministeriön poliisiosasto, poliisitarkastaja. Sähköposti 27.3.2013.

¹³⁷ Esim. Viljanen, P. Voidaanko tai pitäisikö rattijuopon auto konfiskoida? Lakimies 3/2004; Viljanen, P. Vielä rattijuopon ajoneuvo konfiskoinnista. Defensor Legis N:o 3/2006; Tapani, J. & Tolvanen, M. Lain vai perustelujen mukaan – pohdintoja rattijuopon ajoneuvon konfiskaatiosta. DL 2005, ss. 1201–1212.

¹³⁸ Terveyden ja hyvinvoinnin laitos (THL) 2011b. ”Poliisi on puuttunut päihteiden käyttöön – tee sinä samoin”. Tie selväksi -hankkeen loppuraportti. THL:n raportti 12/2011. <http://www.thl.fi/thl-client/pdfs/b2968ffa-4356-4cc8-a3a2-57e836db8d5c>.

Hankkeen tarkoituksena oli kehittää toimintatapoja yhteistyössä poliisin ja sosiaali- ja terveyspalvelujen kesken, tavoitteena rattijuopumukseen syylistyneiden henkilöiden ohjaaminen hoito- ja tukipalveluiden piiriin rattijuopumuksen uusimisen ehkäisemiseksi. Kokeilussa sovellettiin Ruotsissa kehitettyä Smadit-mallia (Smadit = Samverkan mot alkohol och droger i trafiken)¹³⁹.

Tie selväksi -hankkeessa ei saatu selvää näyttöä välittömän puuttumisen vaikuttavuudesta päihteiden käytön ja rattijuopumukseen viittaavan riskikäyttäytymisen vähentymisestä. Hankkeen hyötynä oli kuitenkin se, että keskustelut todettiin mielekkääksi ja käyttökelpoiseksi työvälineeksi sosiaalityön asiakaskontakteissa. Poliisilaitoksella toimiva sosiaalityöntekijä oli tärkeä yhteyshenkilö poliisin ja sosiaali- ja terveystoimen välillä.

¹³⁹ Trafikverket 2015. Smadit. <http://www.trafikverket.se/Foretag/Trafikera-och-transportera/Trafikera-vag/Sakerhet-pa-vag/Alkohol-och-droger/Smadit/>.

11. ALKOHOLI- JA RATTIJUOPUMUSONNETTOMUUDET

11.1. Henkilövahingot onnettomuuksissa

Suomessa poliisi puhalluttaa kaikki tieliikenneonnettomuudessa osallisena olleet kuljettajat. Onnettomuudessa menehtyneiltä kuljettajilta otetaan verinäyte veren alkoholipitoisuuden määrittämiseksi. Täten rattijuopumustiedot ovat kattavasti käytössä kaikista moottoriajoneuvo-onnettomuuksista.¹⁴⁰

Tilastokeskus tuottaa kuukausittain virallisen tieliikenneonnettomuustilaston¹⁴¹. Tilastokeskukseen siirretään kolme kertaa kuukaudessa poliisin kenttälomakkeelta¹⁴² poliisin tietojärjestelmään tallennetut onnettomuustiedot.

Tieliikenneonnettomuustilaston määritelmässä¹⁴³ 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. Onnettomuuksien lukumäärä on lähestulkoon puolittunut vuoden 2005 huipusta (942) vuoden 2014 534 tapaukseen. Erityisesti vuodesta 2011 vuoteen 2012 onnettomuuksien vähenemä oli merkittävä, lähes 20 prosenttia. (Ks. kuva 12.)

Rattijuopumusonnettomuuksissa menehtyneiden osuus kaikista tieliikenneonnettomuuksissa menehtyneistä on myös ollut laskussa viimeisten vuosien aikana. Vuonna 2011 rattijuopumusonnettomuuksissa menehtyneiden osuus oli noin 22 prosenttia, vuonna 2014 enää noin 17 prosenttia.

Viime vuosina rattijuopumusonnettomuuksissa menehtyneiden ja loukkaantuneiden määrä on johdonmukaisesti laskenut, vuoden 2013 ollessa kuitenkin poikkeus. Vuonna 2013 rattijuopumusonnettomuuksissa menehtyi 16 ja loukkaantui 65 henkilöä enemmän kuin vuonna 2012. Vuonna 2014 palattiin jälleen myönteiseen kehitykseen, lukujen ollessa alhaisemmat kuin vuonna 2012.

Vuotta 2014 koskevien ennakkotietojen mukaan rattijuopumusonnettomuuksissa menehtyi 38 ja loukkaantui 585 henkilöä. Vuoden 2014 lopulliset onnettomuustilastot julkaistaan 16.12.2015.¹⁴⁴ Vielä vuonna 2007 rattijuopumusonnettomuuksissa menehtyi yli 80 ja loukkaantui yli tuhat henkilöä.

Alkoholionnettomuuksista ja niissä sattuneista henkilövahingoista suurin osa ajoittuu touko–elokuulle.

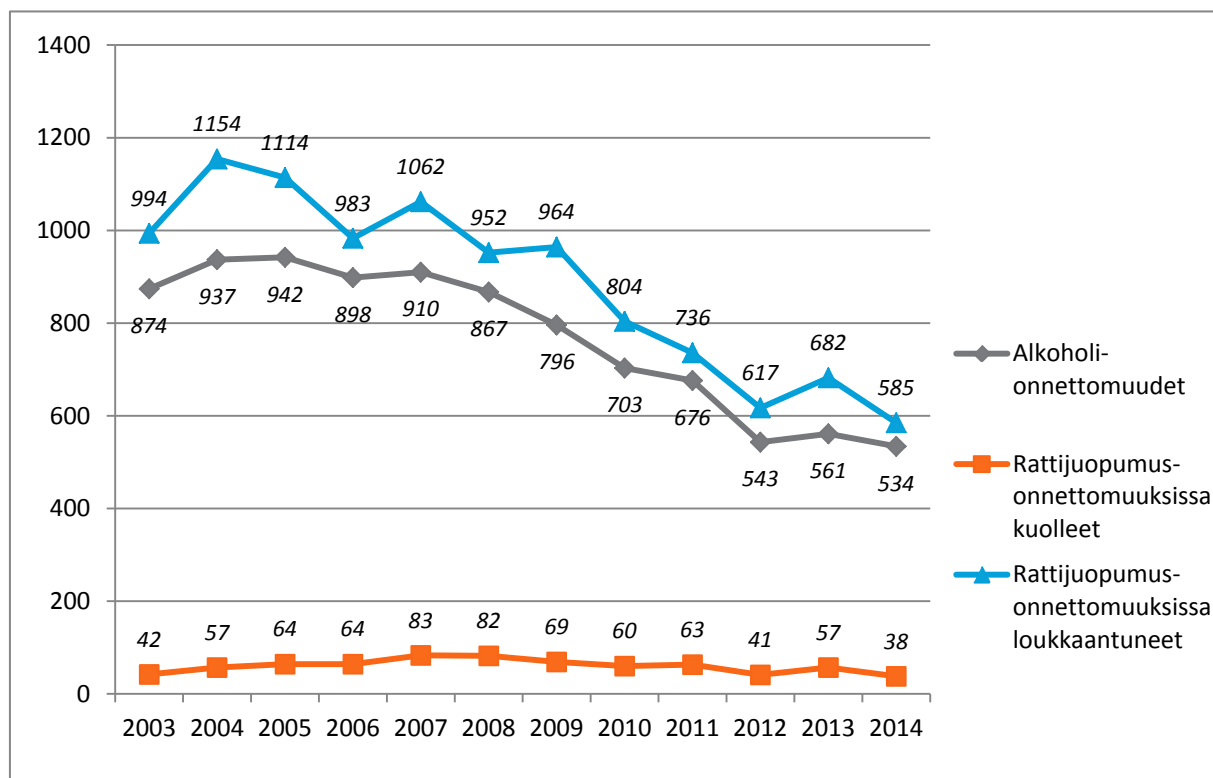
¹⁴⁰ Ajaste, T. Haastattelu 28.2.2013.

¹⁴¹ Tilastokeskus 2015. Tieliikenneonnettomuustilasto. <http://tilastokeskus.fi/til/ton/index.html>.

¹⁴² Poliisin kenttälomake 490. Tieliikenneonnettomuus.

¹⁴³ Tilastokeskus 2015. Tieliikenneonnettomuustilasto, käsitteet ja määritelmät. <http://www.stat.fi/til/ton/kas.html>.
Haettu 17.2.2015.

¹⁴⁴ Tilastokeskus 2015. Tieliikenneonnettomuustilasto, tulevat julkistukset. <http://tilastokeskus.fi/til/ton/tjulk.html>.
Haettu 17.2.2015.



Kuva 12. Henkilövahinkoon johtaneiden alkoholionnettomuuksien sekä rattijuopumus-onnettomuuksissa loukkaantuneiden ja kuolleiden henkilöiden lukumäärät vuosina 2003–2014. Vuoden 2014 luvut ovat ennakkotietoja 16.12.2015 asti. Lähde: Tilastokeskus.

11.2. Onnettomuudet maakunnittain

Henkilövahinkoon johtavia alkoholionnettomuuksia tapahtuu eniten Uudenmaan maakunnassa, jossa myös liikennesuoritteet¹⁴⁵ ovat kaikkein suurimmat. (Ks. taulukko 3.)

Seuraavaksi eniten onnettomuuksia tapahtuu Pirkanmaan, Varsinais-Suomen ja Pohjois-Pohjanmaan maakunnissa.

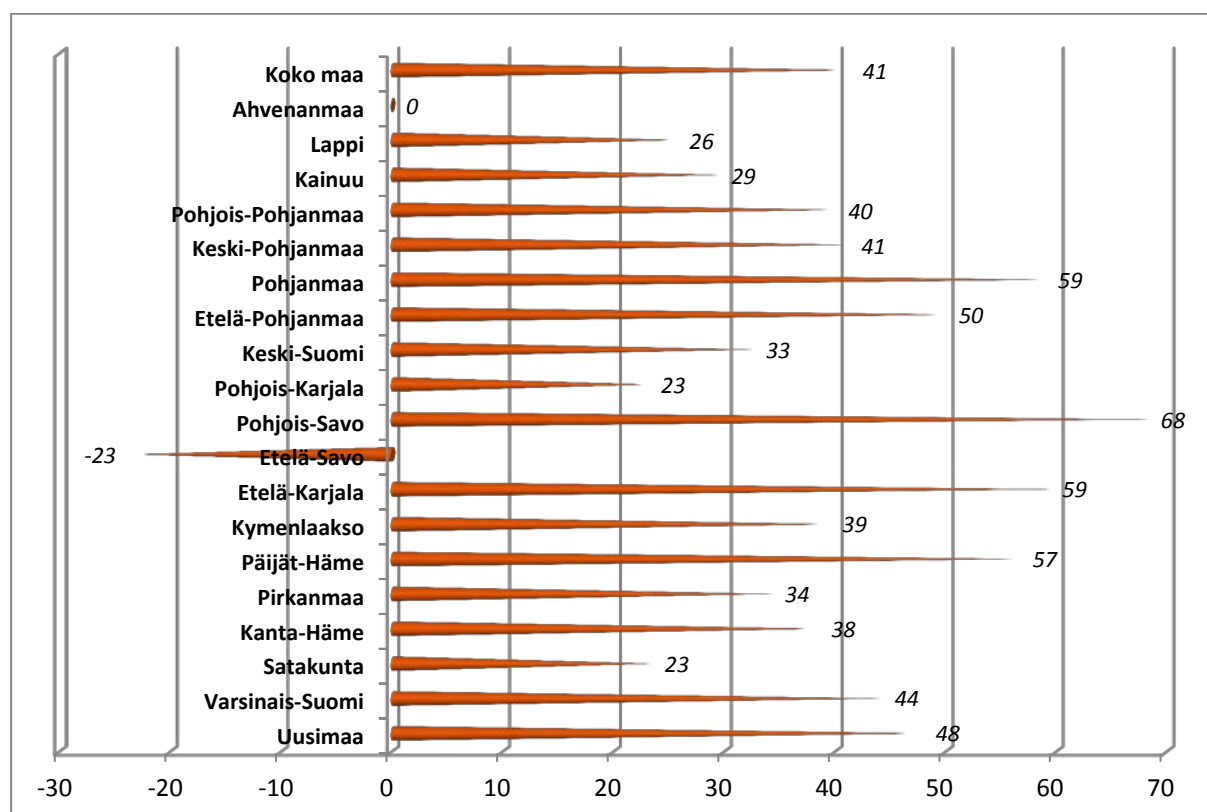
Vuodesta 2007 vuoteen 2014 henkilövahinkoon johtaneiden alkoholionnettomuuksien määrä on vähentynyt kaikkein eniten Pohjois-Savon, Pohjanmaan, Etelä-Karjalan ja Päijät-Hämeen maakunnissa. Pohjois-Savossa onnettomuudet ovat vähentyneet 68 prosenttia, Pohjanmaalla ja Etelä-Karjalassa 59 prosenttia ja Päijät-Hämeessä 57 prosenttia. (Ks. kuva 13.)

Etelä-Savon maakunnassa alkoholionnettomuuksien määrä on lisääntynyt 23 prosentilla vuodesta 2007 vuoteen 2014.

¹⁴⁵ Tilastokeskus 2014c. Liikennetilastollinen vuosikirja 2014. Suomen virallinen tilasto (SVT). Liikenne ja matkailu 2014. http://www.stat.fi/tup/julkaisut/tiedostot/julkaisuluettelo/ylili_201400_2014_12315_net.pdf. Haettu 17.2.2015.

Taulukko 3. Henkilövahinkoon johtaneiden alkoholionnettomuuksien lukumäärä maakunnittain vuosina 2007–2014. Lähde: Tilastokeskus, Tieliikenneonnettomuustilasto.

	2014	2013	2012	2011	2010	2009	2008	2007
Uusimaa	99	112	104	116	153	168	179	190
Varsinais-Suomi	48	54	48	60	70	79	87	86
Satakunta	36	37	28	45	38	52	47	47
Kanta-Häme	16	14	16	24	19	22	25	26
Pirkanmaa	46	52	56	55	51	63	61	70
Päijät-Häme	13	20	19	35	23	33	40	30
Kymenlaakso	23	28	24	31	33	37	38	38
Etelä-Karjala	13	5	23	25	20	14	28	32
Etelä-Savo	37	17	19	29	35	38	30	30
Pohjois-Savo	20	21	29	37	33	23	50	63
Pohjois-Karjala	20	28	20	20	26	28	35	26
Keski-Suomi	29	31	32	37	41	43	40	43
Etelä-Pohjanmaa	22	27	26	33	28	48	35	44
Pohjanmaa	16	23	14	16	24	18	26	39
Keski-Pohjanmaa	10	11	8	11	10	8	11	17
Pohjois-Pohjanmaa	42	46	40	55	71	74	74	70
Kainuu	12	8	8	9	4	16	23	17
Lappi	29	25	29	37	24	29	36	39
Ahvenanmaa	3	2	0	1	0	3	2	3
Yhteensä	534	561	543	676	703	796	867	910



Kuva 13. Henkilövahinkoon johtaneiden alkoholionnettomuuksien prosentuaalinen vähenemä maakunnittain vuodesta 2007 vuoteen 2014. Lähde: Tilastokeskus, Tieliikenneonnettomuustilasto.

11.3. Rattijuoppojen aiheuttamat kuolemaan johtaneet onnettomuudet

Suomessa liikenneonnettomuuksien tutkijalautakunnat tutkivat kaikki kuolemaan johtaneet tie- ja maastoliikenneonnettomuudet. Tutkinta perustuu lakiin tie- ja maastoliikenneonnettomuuksien tutkinnasta (24/2001)¹⁴⁶.

Vuosina 2006–2010 tutkijalautakunnat tutkivat 326 rattijuopon aiheuttamaa kuolemaan johtanutta moottoriajoneuvo-onnettomuutta. Liikennevakuutuskeskus julkaisi niistä koosteen vuonna 2012.¹⁴⁷

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

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

Sukupuoli:

Onnettomuuden aiheuttaneista kuljettajista 91 prosenttia oli miehiä.

Ikä:

Yli puolet (56 %) kuljettajista oli iältään 25–54-vuotiaita ja noin kolmannes (34 %) alle 25-vuotiaita. Mieskuljettajissa suurin ikäryhmä oli 15–24-vuotiaat (37 %), naiskuljettajissa 35–44-vuotiaat (45 %).

Alkoholipitoisuus:

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

Muut päihteet:

22 prosenttia onnettomuuden aiheuttaneista kuljettajista ajoi alkoholin lisäksi myös muun ajokykyyn vaikuttavan aineen alaisena.

Turvallitteet:

26 prosentilla aiheuttajakuljettajista oli käytössä turvalaite (turvavyö tai kypärä) eli toisin sanoen suurin osa kuljettajista ei käyttänyt. Rattijuopon kuljettamista henkilöauton matkustajista turvavyötä käytti 33 prosenttia.

Ajonopeus:

Onnettomuuden aiheuttaneista kuljettajista 70 prosenttia ajoi vähintään 10 km/h ylinopeutta onnettomuuden sattuessa.

¹⁴⁶ Finlex: Laki tie- ja maastoliikenneonnettomuuksien tutkinnasta (24/2001).

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

¹⁴⁷ Liikennevakuutuskeskus (LVK) 2012. Moottoriajoneuvonkuljettajien alkoholionnettomuudet. Vakuutusyhtiöiden liikenneturvallisuustoimikunta (VALT) 6.6.2012.

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

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 prosenttia kuljettajista. Vajaalla kymmenesosalla (22 kpl) kuljettajista ei ollut koskaan ollut ajokorttia.

Aikaisemmat rangaistukset:

Aiheuttajakuljettajista 66 prosentilla oli taustalla vähintään yksi aikaisempi rangaistus liikennerikoksesta tai -rikkomuksesta ja neljäsosalla vähintään viisi aikaisempaa rangaistusta. Sen sijaan kolmasosalla ei ollut onnettomuutta edeltävän viiden vuoden ajalta yhtään rangaistusta liikennerikoksesta. 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 prosenttia kuljettajista ajoi anastetulla ajoneuvolla ja 15 prosenttia luvallisesti lainatulla ajoneuvolla.

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 prosenttia työmatkalla ja yksi prosentti ammattiajossa. Kolmasosalla kuljettajista matkan tarkoitus oli ”muu” tai ”epäselvä”.

Liikenneonnettomuuksien tutkijalautakuntien tutkimista alkoholin vaikutuksen alaisena sattuneista kuolemaan johtaneista moottoriajoneuvo-onnettomuuksista vuosina 1999–2008 on lisäksi julkaistu selvitys vuonna 2011. Se on luettavissa osoitteessa <http://www.lvk.fi/templates/vinha/services/download.aspx?fid=275015&hash=ffd7e2fd3de05f0f5d25b2a56a6ad02c02bfacb9f45080a56c704fa56cb83a4f>.¹⁴⁸

¹⁴⁸ Katila, A., Keskinen, E., Laapotti, S. & Peräaho, M. 2011. Moottoriajoneuvoliikenteen kuolemaan johtaneet onnettomuudet alkoholin vaikutuksen alaisena. Liikennevakuutuskeskus (LVK), Vakuutusyhtiöiden liikenneturvallisuuksitoimikunta VALT. 29.4.2011.

<http://www.lvk.fi/templates/vinha/services/download.aspx?fid=275015&hash=ffd7e2fd3de05f0f5d25b2a56a6ad02c02bfacb9f45080a56c704fa56cb83a4f>. Haettu 18.2.2015.

11.4. Onnettomuuksien kustannukset yhteiskunnalle

Liikenneviraston vuonna 2010 julkaiseman ohjeen mukaan liikennekuoleman yksikköarvoksi on määriteltä 1 919 000 €/kuollut. 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.¹⁴⁹

Liikenneviraston maaliskuussa 2015 julkaiseman päivitetyn ohjeen mukaan kuoleman yksikköarvo vuonna 2013 oli 2 406 200 euroa ja pysyvän vamman arvo 1 349 600 euroa. Tilapäisten vammautumisten arvot vamman vakavuuden mukaan olivat 324 300 euroa vaikealle tilapäiselle vammalle ja 62 800 euroa lievälle tilapäiselle vammalle. Keskimäärin vamman (ei kuolemaan johtaneen) yksikköarvo oli 309 100 euroa.¹⁵⁰

Kustannusten muodostumiseen, kohdentumiseen ja määrittelyyn voi tutustua tarkemmin Tiehallinnon selvityksessä 50/2006¹⁵¹ sekä Liikenneviraston vuoden 2015 julkaisussa (taustaraportti julkaisulle 1/2015).¹⁵²

¹⁴⁹ Liikennevirasto 2010. 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.

¹⁵⁰ Liikennevirasto 2015. Tie- ja rautatieliikenteen hankearvioinnin yksikköarvot 2013. Liikenneviraston ohjeita 1/2015.

http://www2.liikennevirasto.fi/julkaisut/pdf8/lo_2015-01_tie_rautatieliikenteen_web.pdf. Haettu 3.3.2015.

¹⁵¹ Tiehallinto 2006. Liikenneonnettomuuskustannusten muodostuminen ja kohdentuminen. Tiehallinnon selvityksiä 50/2006. http://alk.tiehallinto.fi/julkaisut/pdf/3201030-v-liikenneonnett_kustan_mu.pdf. Haettu 28.3.2013.

¹⁵² Tervonen, J. & Metsäranta, H. 2015. Tie- ja rautatieliikenteen hankearvioinnin yksikköarvojen määrittäminen vuodelle 2013. http://www2.liikennevirasto.fi/julkaisut/pdf8/lr_2015_tie_rautatieliikenteen_web.pdf. Haettu 3.3.2015.

12. KAMPANJOINTIA RATTIJUOPUMUKSEN VÄHENTÄMISEKSI ¹⁵³

Suomessa Liikenneturva ja sitä edeltänyt Talja¹⁵⁴ ovat kampanjoineet rattijuopumuksen vähentämiseksi useita vuosikymmeniä.

Myöhemmin kampanjointia tehtiin Liikenneraittuustyöryhmän¹⁵⁵ toimesta. Nyt jo lakkautetussa ryhmässä olivat edustettuina liikenne- ja viestintäministeriö, sosiaali- ja terveysministeriö, Liikkuva poliisi, Liikenneturva, Suomen sosiaali- ja terveys ry sekä Trafi.



1980-luvulla kampanjoinnissa keskityttiin tuomaan esiin negatiivisia asenteita alkoholin vaikutuksen alaisena ajamiseen. Kampanjoinnin pääviesteinä olivat itsekontrolli ja tilannekontrolli. Yhtenä esimerkkinä kontrollin korostamisesta on monien suomalaisten mieleen jäänyt ”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 rattiin 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”.

Kuva 14. Jos otat et aja. Jos ajat et ota. Lähde: Liikenneturva.

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”.

Vuoden 2013 aikana oli käynnissä ”Tyhmä saa olla, mutta ei rattijuoppo” -kampanja¹⁵⁶ (ks. kuva 15). 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.

¹⁵³ Jääskeläinen 2012.

¹⁵⁴ Liikenneturva, historia. <http://www.liikenneturva.fi/fi/liikenneturva/historia>. Liikenneturva perustettiin 22.10.1971. Sitä ennen Suomessa vastaavaa työtä tekivät Liikenneturvan edeltäjät Liikennekulttuurikomitea (1929–1938) ja Tapaturmantorjuntayhdistyksen liikennejaos TALJA (1938–1971).

¹⁵⁵ Liikenneraittuustyöryhmä. (LVM, STM, Trafi, Liikkuva poliisi, Liikenneturva, Suomen sosiaali ja terveys ry). <http://www.liikenneraittuus.fi/>.

¹⁵⁶ Liikenneraittuustyöryhmä.



Kuva 15. Tyhmä saa olla, mutta ei rattijuoppo. Lähde: Liikenneraittiuustyöryhmä.

Rattijuoppouden vastaisen kampanjoinnin aineistoon voi tutustua tarkemmin osoitteessa http://www.trafi.fi/filebank/a/1369390607/bdafc051a566e4c4c6a025ec211eb092/12557-Alkoinfo240513_Liikenneraittius- ja vesiturvallisuuskampanjointia.pdf.¹⁵⁷

¹⁵⁷ Trafi 2013. Ratti- ja ruorijuoppous kampanjoinnissa vuosien varrella. Trafin ja Liikkuvan poliisin taustainfo medialle tie- ja vesiliikenteen ratti- ja ruorijuopumuksesta 24.5.2013.

http://www.trafi.fi/filebank/a/1369390607/bdafc051a566e4c4c6a025ec211eb092/12557-Alkoinfo240513_Liikenneraittius- ja vesiturvallisuuskampanjointia.pdf. Haettu 23.2.2015.

13. KANSALAISTEN SUHTAUTUMINEN RATTIJUOPUMUKSEEN

Sisäministeriön alkuvuodesta 2015 julkaisemassa poliisibarometrissä¹⁵⁸ 15–79-vuotiaat kansalaiset arvioivat poliisin toimintaa ja poliisipalveluiden laatua. Tutkimus toteutetaan kansalaisten henkilökohtaisina haastatteluina kahden vuoden välein. Ensimmäisen kerran poliisibarometri toteutettiin vuonna 1999. Reilun tuhannen henkilön otos muodostetaan kiintiöpoiminnalla, jossa kiintiöinä ovat kohderyhmän ikä, sukupuoli, alue ja kunnan kokoluokka.

Kansalaisten mielestä liikenneturvallisuuteen voidaan vaikuttaa selvästi parhaiten rattijuopumusvalvonnan avulla. 82 prosenttia kansalaisista pitää sitä erittäin merkittävänä ja 16 prosenttia melko merkittävänä valvontamuotona. Seuraavaksi tärkeimpinä tieliikenteen valvontamuotoina pidetään nopeusvalvontaa taajamissa, nopeusvalvontaa pääteillä ja raskaan liikenteen valvontaa. Kaikkia edellä mainittuja valvontamuotoja erittäin merkittävinä pitävien määrä vähentyi vuodesta 2012¹⁵⁹.

Eri rikostyypeistä kansalaisia huolestuttavat eniten rattijuopumus, ampuma-aseella tehdyt rikokset sekä huumeiden käyttö ja myynti. Rikollisuuden ongelmalliseksi kokevien osuus on hieman pienempi kuin vuoden 2012 tutkimuksessa.¹⁶⁰

Liikenneturvan selvityksen mukaan suomalaiset pelkäävät tieliikenteessä 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 GallupKanavalla. Tutkimukseen osallistui 1031 yli 15-vuotiaasta suomalaista, joista autoilijoita oli 838.¹⁶¹

Liikenneturvan kyselytutkimuksen mukaan kahdeksan kymmenestä suomalaisesta haluaisi koventaa rattijuopumuksen rangaistuksia. Naiset olivat miehiä valmiimpia koventamaan rattijuopumukseen syyllistyneiden kuljettajien rangaistuksia. (Ks. kuva 16.) TNS Gallupin Liikenneturvalle toteuttamaan kyselyyn vastasi 1426 suomalaista loppuvuonna 2011.¹⁶²

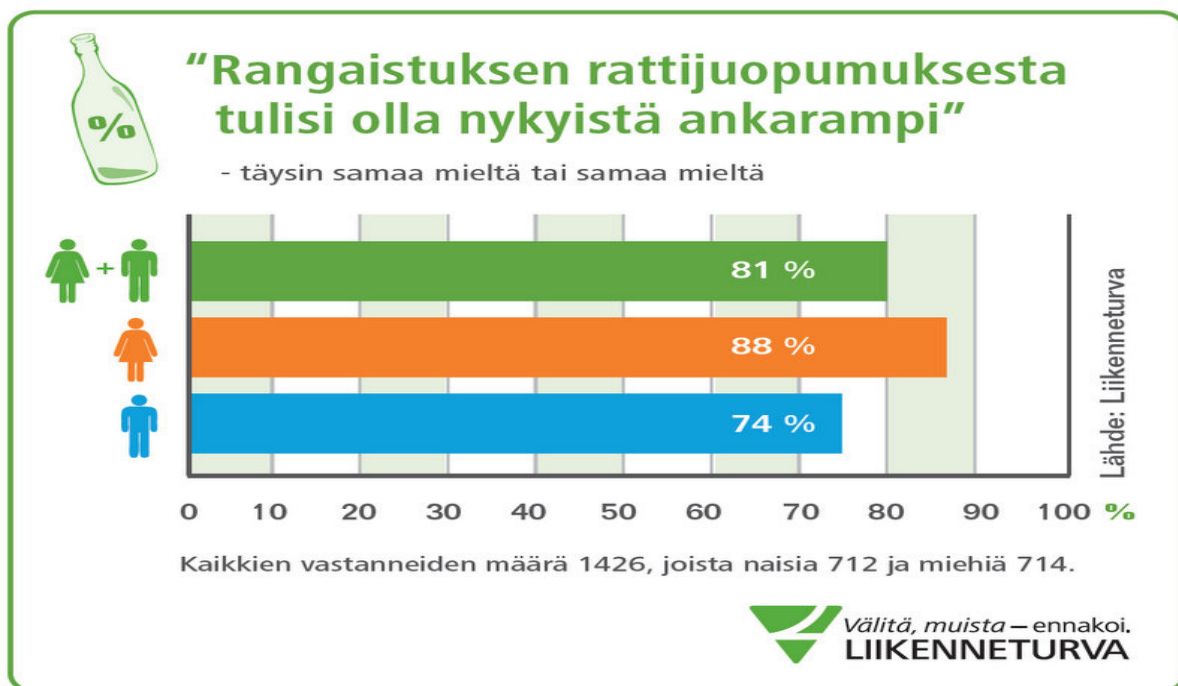
¹⁵⁸ Sisäministeriö (SM) 2015. Poliisibarometri 2014. Kansalaisten käsitykset poliisin toiminnasta ja sisäisen turvallisuuden tilasta. Sisäministeriön julkaisu 4/2015. Sisäinen turvallisuus. <http://www.intermin.fi/julkaisu/042015?docID=58278>. Haettu 18.2.2015.

¹⁵⁹ Sisäasiainministeriö (SM) 2012a. Poliisibarometri 2012. Kansalaisten käsitykset poliisin toiminnasta ja sisäisen turvallisuuden tilasta. Sisäasiainministeriön julkaisuja 47/2012. <http://www.intermin.fi/julkaisu/472012?docID=39657>. Haettu 18.2.2015.

¹⁶⁰ SM 2015.

¹⁶¹ Liikenneturva 2012a. Pelot, vaarat ja ärsytykset liikenteessä. Pöysti, L. http://www.liikenneturva.fi/sites/default/files/materiaalit/Tutkittua/Tutkimukset/2012_pelot_vaarat_liikenteessa.pdf. Haettu 14.3.2013.

¹⁶² Liikenneturva 2012b. Rattijuopumukseen puututtava laajalla keinovalikoimalla. Liikenneturvan uutispöytä 12.1.2012. http://www.liikenneturva.fi/www/fi/index.php?we_objectID=8230. Haettu 22.2.2013.



Kuva 16. Suomalaisten mielipiteet nykyisten rattijuopumusrangaistusten ankaruuden sopivuudesta.
Lähde: Liikenneturva.

14. KANSAINVÄLISIÄ POLIITTISIA LINJAUKSIA

14.1. 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 säätää alkolukkojen asentaminen pakolliseksi esimerkiksi ammattikuljetuksiin.¹⁶³

Euroopan unionin neuvosto vastasi komission suositukseen joulukuussa 2010 julkaisemalla lehdistötiedotteen johtopäätöksistään.¹⁶⁴ Neuvosto kannustaa vahvaan jäsenvaltioiden ja ajoneuvoteollisuuden yhteistyöhön, jotta ajoneuvojen turvajärjestelmien lupaavalla kehityksellä olisi edellytykset jatkua. Uusilla teknisillä ratkaisilla voidaan käsitellä liikenteen ongelmia kuten ylinopeus ja heikentynyt ajokunto (esimerkiksi ajaminen alkoholin tai huumaavien aineiden vaikutuksen alaisena tai väsyneenä).

Syyskuussa 2011 Euroopan parlamentti vastaanotti myönteisesti komission linjaukset, mutta samalla toivoi täydellisemmän ja vahvemman toimenpideohjelman käynnistämistä.¹⁶⁵ Parlamentti pyysi komissiota valmistelemaan 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.

Edellä mainittu ammattikuljettajien ja uusien kuljettajien promillerajan alentaminen nolnaan promilleen olisi jatkoa komission vuoden 2001 suositukselle, jolloin kokemattomille kuljettajille ja ammattikuljettajille suositeltiin 0,2 promillen rajaa.

Komissiossa on parhaillaan tekeillä ns. puolivälin arviointi vuosille 2011–2020 annettujen suuntaviivojen (*Policy orientations on road safety 2011–2020*) toteutumisesta. Väliarvioinnin tueksi jäsenvaltioille ja muille sidosryhmille järjestettiin työapaja marraskuussa 2014 Brysselissä¹⁶⁶. Arvioinnin tuloksia ei vielä ole julkaistu.

Rattijuopumukseen liittyen parlamentti pyysi komissiota ehdottamaan vuoteen 2013 mennessä direktiiviä alkolukkojen teknisiin vaatimuksiin ja asentamiseen. Direktiiviä ei kuitenkaan ole ehdotettu. Sen sijaan komission DG MOVE (*Directorate General for Mobility and Transport*) tilasi alkuvuodesta 2013 alkolukkoselvityksen konsulttiyritys Ecorykselta. Komissio halusi selvittää vaikutusarvioinnilla mm. tulisiko unionin tasolla säätää alkolukkolaitevaatimuksesta

¹⁶³ European Commission 2010. Towards a European road safety area: Policy orientations on road safety 2011–2020. Communication from the Commission to the European Parliament, the Council, the European Economic and Social Committee and the Committee of the Regions. COM(2010) 389 final.

http://ec.europa.eu/transport/road_safety/pdf/com_20072010_en.pdf. Haettu 31.1.2013.

¹⁶⁴ Council of the European Union 2010. Council conclusions on road safety, 3052th Transport, Telecommunications and Energy Council meeting, Brussels, 2–3 December 2010.

http://www.consilium.europa.eu/uedocs/cms_data/docs/pressdata/en/trans/118150.pdf. Haettu 31.1.2013.

¹⁶⁵ European Parliament 2011. Report on European road safety 2011–2020, (2010/2235(INI)), Committee on Transport and Tourism, Dieter-Lebrecht Koch. A7-0264/2011, 8.7.2011. <http://www.europarl.europa.eu/sides/getDoc.do?pubRef=-//EP//NONSGML+REPORT+A7-2011-0264+0+DOC+PDF+VO//EN>. Haettu 31.1.2013.

¹⁶⁶ European Commission 2014. Workshop in preparation of the mid-term evaluation of Commission road safety policy orientations 2011–2020. Directorate General for Mobility and Transport, Directorate C – Innovative & sustainable mobility. C 4. Road safety. http://ec.europa.eu/transport/road_safety/pdf/mideval17112014/discussion_paper.pdf. Haettu 25.2.2015.

tietyihin ajoneuvoihin tai tietyille kuljettajille. Selvitys löytyy komission sivuilta osoitteesta http://ec.europa.eu/transport/road_safety/pdf/behavior/study_alcohol_interlock.pdf.¹⁶⁷

Euroopan komission entinen varapresidentti, silloinen **liikennekomissaari**¹⁶⁸ Siim Kallas puhui¹⁶⁹ 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 appli-

¹⁶⁷ Ecorys 2014. Study on the prevention of drink-driving by the use of alcohol interlock devices. Final Report. Rotterdam 18.2.2014. http://ec.europa.eu/transport/road_safety/pdf/behavior/study_alcohol_interlock.pdf. Haettu 18.2.2015.

¹⁶⁸ Maaliskuussa 2015 liikennekomissaarina on slovenialainen Violeta Bulc. http://ec.europa.eu/commission/2014-2019/bulc_en.

¹⁶⁹ Kallas, S. 2012. Working together to reduce deaths on Europe's roads. 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.

cation 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.

Kevään 2012 seminaarin kaikkien esitysten aineistot ovat tutustuttavissa osoitteessa http://archive.etsc.eu/Commercial_Transport.php.

14.2. European Transport Safety Council (ETSC)

European Transport Safety Council (ETSC¹⁷⁰), jonka jäseniä Trafi, Liikenneturva ja Vakuutusyhtiöiden liikenneturvallisuuustoimikunta (VALT) ovat, julkaisi huhtikuussa 2012 raportin *Drink Driving: Towards Zero Tolerance*.

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

Unionin 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 minimitavoitteet 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);

¹⁷⁰ ETSC, www.etsc.eu.

- 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.

ETSC:n *Drink Driving Monitor* -uutiskirjeitä voi lukea ja tilata omaan sähköpostiin osoitteesta <http://etsc.eu/newsletter/>.

Viimeisin alkoholirattijuopumusta koskeva uutiskirje on julkaistu joulukuussa 2014 ([http://us3.campaign-archive2.com/?u=30dc714251cd4cee96f2b85ca&id=4e0e2d6ac0&e=\[UNIQID\]](http://us3.campaign-archive2.com/?u=30dc714251cd4cee96f2b85ca&id=4e0e2d6ac0&e=[UNIQID]))¹⁷¹).

14.3. European Traffic Police Network (TISPOL)

Euroopan liikennepoliisien järjestö TISPOL¹⁷² julkaisi lokakuussa 2012 suosituksensa alkoholin ja huumaavien aineiden vaikutuksen alaisena ajamisen valvontaan Euroopan tieliikenteessä.¹⁷³

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 pysäytetään 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;

¹⁷¹ ETSC 2014b. Drink Driving Monitor. Policy update from ETSC. December 2014. [http://us3.campaign-archive2.com/?u=30dc714251cd4cee96f2b85ca&id=4e0e2d6ac0&e=%5bUNIQID\]](http://us3.campaign-archive2.com/?u=30dc714251cd4cee96f2b85ca&id=4e0e2d6ac0&e=%5bUNIQID]). Haettu 24.2.2015.

¹⁷² TISPOL, www.tispol.org.

¹⁷³ TISPOL 2012. 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.

- *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);*
- *Alkoholukojen käytön laajentaminen (kaikkiin uusiin ajoneuvoihin, rattijuopumuksen uusijoille, ihmisten ja tavaroiden ammattimaisen kuljetuksen ajoneuvoihin);*
- *Poliisien koulutuksen tehostaminen (erityisesti psykoaktiivisten aineiden merkkien ja oireiden tunnistamiskykyjen kehittämiseksi);*
- *Parhaiden käytäntöjen jakaminen jäsenvaltioiden ja sidosryhmien välillä.*

TISPOLin ohjeistuksella järjestetään koko Euroopan laajuisia rattijuopumuksen teemavalvontaviikkoja. Niistä tiedotetaan kansalaisille etukäteen. Valvontaa painotetaan riskien mukaisesti viikonpäivien, kellonaikojen ja paikkojen osalta.

Rattijuopumusvalvonnan lisäksi TISPOLin teemavalvontaviikkoja järjestetään muun muassa raskaan liikenteen, ajonopeuksien sekä turvalaitteiden käytön valvonnasta. Esimerkiksi helmikuun 2015 alkupuolella teemana oli erityisesti jakeluautoliikenteen ja kuljettajien väsymyksen valvonta.¹⁷⁴

¹⁷⁴ Poliisi 2015. Poliisi valvoo erityisesti jakeluautoliikennettä - kuljettajan väsymys on riski liikenteessä. Tiedote 9.2.2015. <http://www.poliisi.fi/poliisi/home.nsf/Pages/FD40B9CF0A18936AC2257DE7004164C2>. Haettu 24.2.2015.

15. KANSALLISIA POLIITTISIA LINJAUKSIA

15.1. Lakivaliokunnan mietintö kansalaisaloitteesta

Perustuslaki mahdollistaa suomalaisille kansalaisaloitteen jättämisen eduskunnalle lain säätämiseksi. Kansalaisaloite voi sisältää joko lakiehdotuksen tai ehdotuksen lainvalmisteluun ryhtymisestä. Aloite voi koskea myös voimassa olevan lain muuttamista tai kumoamista. Aloitteeseen vaaditaan vähintään 50 000 äänioikeutetun Suomen kansalaisen kannatus kuuden kuukauden aikana. Kansalaisaloitteen mahdollistava muutos perustuslakiin¹⁷⁵ tuli voimaan maaliskuussa 2012.^{176 177}

Eduskunta lähetti kesäkuussa 2014 lakivaliokuntaan käsiteltäväksi kansalaisaloitteen¹⁷⁸ rattijuoppouden rangaistusten tiukentamisesta. Kansalaisaloitteen oli allekirjoittanut 62 835 suomalaista.

Kaiken kaikkiaan Suomessa on käynnistetty 320 kansalaisaloitetta 3.3.2015 mennessä. Eduskuntaan asti on lähetetty viisi kansalaisaloitetta. Suurin osa kansalaisaloitteista ei ole kerännyt riittävästi kannattajia puolessa vuodessa.¹⁷⁹

Rattijuoppojen rangaistuksia koskeva kansalaisaloite sisälsi ehdotuksia lainvalmisteluun ryhtymisestä. Keinoiksi rattijuoppojen rankaisemiseen ehdotettiin seuraavia toimia:

- *Rattijuopon ajoneuvon välitöntä haltuun ottamista valtiolle riippumatta siitä, kenen ajoneuvo on.*
- *Mahdollisimman varhaista puuttumista alkoholiongelmaan. Ensimmäistä kiinnijäämistä tulisi seurata ajokiello ja hoitoonohjaus. Seuraavien kiinnijäämistien seurauksena olisi tilanteen mukainen pakkohoito ja rangaistuksena ehdoton vankeus.*
- *Rattijuoppojen aiheuttamat kuolemantapaukset pitää tulkita tapoiksi ja loukkaantumiset tapon yrityksiä.*
- *Rattijuoppouden promillerajan laskemista.*
- *Rattijuopon ilmoittamatta jättäminen pitää tehdä rangaistavaksi.*

Lakivaliokunnan 3.3.2015 julkaiseman mietinnön¹⁸⁰ mukaan kansalaisaloitteeseen sisältyvät ehdotukset lainvalmisteluun ryhtymisestä hylätään. Valiokunnan mukaan Suomen

¹⁷⁵ Finlex: Suomen perustuslaki (731/1999), 53 § (1112/2011). <http://www.finlex.fi/fi/laki/ajantasa/1999/19990731>.

¹⁷⁶ Eduskunta 2015a. Kansalaisaloite.

<http://web.eduskunta.fi/Resource.phx/eduskunta/eduskuntatyto/kansalaisaloite.htx?lng=fi>. Haettu 3.3.2015.

¹⁷⁷ Kansalaisaloite internet-sivusto. Oikeusministeriön ylläpitämä ja tuottama verkkopalvelu. www.kansalaisaloite.fi.

¹⁷⁸ Kansalaisaloite: Rattijuoppouden rangaistuksia on tiukennettava. 17.8.2013. OM 144/52/2013.

[http://www.eduskunta.fi/triphome/bin/thw/?\\$APPL=akirjat&\\$BASE=akirjat&\\$THWIDS=0.50/1425451610_218701&\\$TRIPPIFE=PDF.pdf](http://www.eduskunta.fi/triphome/bin/thw/?$APPL=akirjat&$BASE=akirjat&$THWIDS=0.50/1425451610_218701&$TRIPPIFE=PDF.pdf). Haettu 3.3.2015.

¹⁷⁹ Kansalaisaloite internet-sivusto.

¹⁸⁰ Eduskunta 2015b. Lakivaliokunnan mietintö 31/2014 vp. Kansalaisaloite: Rattijuoppouden rangaistuksia on tiukennettava (KAA 3/2014 vp).

[http://www.eduskunta.fi/triphome/bin/thw.cgi/trip/?\\$APPL=utpvm&\\$BASE=faktautpvm&\\$THWIDS=0.56/1425412736_112094&\\$TRIPPIFE=PDF.pdf](http://www.eduskunta.fi/triphome/bin/thw.cgi/trip/?$APPL=utpvm&$BASE=faktautpvm&$THWIDS=0.56/1425412736_112094&$TRIPPIFE=PDF.pdf). Haettu 3.3.2015.

lainsäädäntö vastaa jo nykyään varsin pitkälti kansalaisaloitetta. Siten aloitteessa ehdotettujen toimenpiteiden pohjalta ei ole perusteltua käynnistää lainvalmistelua.¹⁸¹

Valiokunnan mielestä kansalaisaloitteella on kuitenkin nostettu tärkeitä kysymyksiä julkiseen keskusteluun. Valiokunnan mukaan keskustelu ja kampanjointi viestivät, että alkoholi liikenteessä ei ole hyväksyttävää. Kansalaisaloitteen yhteydessä käyty keskustelu on omiaan vaikuttamaan rattijuopumuksen vastaiseen asenneilmapiiriin ja edistämään tieliikenteen turvallisuuden eteen tehtävää työtä.

Valiokunta ehdottaa hyväksyttäväksi seuraavat kuusi lausumaa toimenpiteistä rattijuopumuksen ehkäisemiseksi:

1. *Eduskunta edellyttää, että hallitus ryhtyy kiireellisesti toimiin alkolukon käytön lisäämiseksi.*
2. *Eduskunta edellyttää, että hallitus valmistelee lainsäädäntöehdotukset siitä, että valvontaviranomaiselle annetaan toimivalta keskeyttää alkoholin tai muun päihdyttävän aineen vaikutuksen alaisena ajoneuvoa kuljettavan henkilön ajo, vaikka teko ei sellaisenaan täyttäisi rattijuopumusrikoksen tunnusmerkistöä.*
3. *Eduskunta edellyttää, että hallitus laatii selvityksen, jossa sekä perustunnusmerkistön mukaisen rattijuopumuksen että törkeän rattijuopumuksen promillerajan tarkoituksenmukaisuutta arvioidaan kokonaisvaltaisesti eri näkökohdat huomioon ottaen.*
4. *Eduskunta edellyttää, että hallitus laatii selvityksen rattijuopumuksen rangaistuskäytännöstä. Selvityksessä tulee erityisesti kiinnittää huomiota kuolemantapauksiin päätyneiden rattijuopumusten rangaistuskäytäntöön ja vähimmäis- ja enimmäisrangaistuksiin.*
5. *Eduskunta edellyttää, että hallitus tehostaa nuorten rattijuopumuksesta epäiltyjen päihdetilanteen kartoitusta ja siihen liittyviä jatkotoimia.*
6. *Eduskunta edellyttää, että hallitus valmistelee uuden kokonaisvaltaisen periaatepäätöksen liikenneturvallisuuden parantamiseksi.*

15.2. Valtioneuvoston periaatepäätös tieliikenteen turvallisuuden parantamisesta

Valtioneuvosto antoi 5.12.2012 periaatepäätöksen¹⁸² 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. Päihteiden tieliikenne on nostettu esiin kolmella teesillä:

1. *Parannetaan valvontaviranomaisten mahdollisuutta puuttua päihdyneiden kuljettajien toimintaan,*
2. *Ennalta ehkäistään rattijuopumuksia ja edistetään alkolukon käyttöä, ja*

¹⁸¹ Eduskunta 3.3.2015. Lakivaliokunta esittää useita jatkotoimenpiteitä rattijuopumusten ehkäisemiseksi. <http://web.eduskunta.fi/Resource.phx/pubman/templates/2.htm?id=7308>. Haettu 3.3.2015.

¹⁸² Valtioneuvosto 2012.

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

Ensimmäisen teesin mukaan päihteettömään tieliikenteeseen pyrkivä liikennepolitiikka 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.

Lakivaliokunta lausuu 3.3.2015 julkaisemassaan mietinnössä (koskien rattijuoppojen rangaistusten tiukentamista) eduskunnan edellyttävän, että hallitus valmistelee uuden kokonaisvaltaisen periaatepäätöksen liikenneturvallisuuden parantamiseksi.¹⁸³

15.3. Tulevaisuuskatsaukset

Suomessa liikenne- ja viestintäministeriön lokakuussa 2014 julkaisemassa tulevaisuuskatsauksessa¹⁸⁴ liikenteen turvallisuudesta, toimintavarmuudesta ja sujuvuudesta todetaan seuraavasti:

Liikenteen sujuvuutta, turvallisuutta ja toimintavarmuutta on tehokkainta parantaa älyliikenteen ja liikenteen ohjauksen keinoin. Liikenneturvallisuuden parantamisessa avainasemassa on yli hallinnonalojen yltävä yhteistyö, joka keskittyy tiettyihin teemoihin (asenteet, ajokunto- ja terveys, ajoneuvokanta, aluesuunnittelu ja uuden teknologian mahdollisuudet). Yhteistyötä ohjataan ja tehdään yhdessä määritettyjen strategisten ja toiminnallisten tavoitteiden ja mittareiden pohjalta.

Ministeriön tulevaisuuskatsauksen tausta-aineistossa¹⁸⁵ esitetään kolme skenaarioita Suomelle: edistyvä, uudistuva ja rohkea. Liikennejärjestelmän turvallisuutta edistetään skenaariosta riippuen seuraavasti:

¹⁸³ Eduskunta 2015.

¹⁸⁴ Liikenne- ja viestintäministeriö (LVM) 2014. Liikenne ja viestintä digitaalisessa Suomessa. Liikenne- ja viestintäministeriön tulevaisuuskatsaus 2014.
http://www.lvm.fi/c/document_library/get_file?folderId=3082152&name=DLFE-25127.pdf&title=LVM_tulevaisuuskatsaus_2014. Haettu 24.2.2015.

¹⁸⁵ Liikenne- ja viestintäministeriö (LVM) 2014. Liikenne ja viestintä digitaalisessa Suomessa 2020. Liikenne- ja viestintäministeriön tulevaisuuskatsauksen tausta-aineisto. Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisuja 15/2014.

Edistyvä Suomi: Liikenneturvallisuutta kehitetään voimakkaasti eri ministeriöiden yhteistyönä, poikkihallinnollisen katsauksen pohjalta.

Uudistuva Suomi: Liikenneturvallisuutta kehitetään tehokkaimmin yhteisin toimin, ministeriöiden laatiman poikkihallinnollisen katsauksen pohjalta. Päätetään strategisesti tärkeimmistä turvallisuustavoitteista ja sisällytetään tavoitteet eri ministeriöiden toimenpideohjelmiin.

Rohkea Suomi: Liikenneturvallisuuden parantaminen perustuu vahvaan poikkihallinnolliseen yhteistyöhön ja sen pohjalta määriteltyihin tehokkaisiin toimenpiteisiin. Päätetään strategisesti tärkeimmistä turvallisuustavoitteista ja liitetään yhteisesti sovitut tavoitteet osaksi tulohajautusta.

Lisäksi ministeriön alaisessa liikenneturvallisuusasiain neuvottelukunnassa¹⁸⁶ on valmisteltu erillinen tieliikenteen turvallisuuteen keskittyvä poikkihallinnollinen tulevaisuuskatsaus. Se valmisteltiin ja julkaistiin vuoden 2014 aikana yhteistyössä eri ministeriöiden ja hallinnonalojen kanssa. Työn tavoitteena on poikkihallinnollisen tieliikenteen turvallisuuden ohjauksen kehittäminen ja tehostaminen. Työssä ehdotetut strategiset tavoitteet painottuvat 1) asenteisiin, ajokuntoon ja ajoterveyteen, 2) ajoneuvokantaan ja kulkutapoihin, 3) aluesuunnitteluun sekä 4) uuden teknologian mahdollisuuksiin.¹⁸⁷

Rattijuopumuksen vähentämiseen liittyviä pitkän tähtäimen (vuoteen 2030) toimenpiteitä katsauksessa ehdotetaan kaksi:

1. *Liikenne on raitista; päihdeonnettomuudet ovat harvinaisia poikkeuksia.*
 - o *Vaikutetaan alkoholin kokonaiskulutukseen ja humalahakuisen käyttäytymisen vähentämiseen.*
 - *Vastuutahoina sosiaali- ja terveysministeriö, liikenne- ja viestintäministeriö, oikeusministeriö, sisäministeriö ja valtiovarainministeriö.*
 - o *Pidetään liikenteen päihdevalvonta riittävällä tasolla ja hyödynnetään uuden teknologian mahdollisuudet (esim. alkolukot).*
 - *Vastuutahoina sisäministeriö ja liikenne- ja viestintäministeriö.*
2. *Ajoterveyden seuranta on tehokasta ja tiedonvaihto viranomaisten välillä toimii.*
 - o *Laitetaan ajoterveysprosessit – ajoterveyden arviointi, tiedonkulku ja puuttuminen kuntoon.*
 - *Vastuutahoina sosiaali- ja terveysministeriö, sisäministeriö, liikenne- ja viestintäministeriö ja oikeusministeriö.*

[http://www.lvm.fi/c/document_library/get_file?folderId=3082174&name=DLFE-24336.pdf&title=Julkaisuja 15-2014](http://www.lvm.fi/c/document_library/get_file?folderId=3082174&name=DLFE-24336.pdf&title=Julkaisuja+15-2014)
 Tulevaisuuskatsauksen tausta-aineisto. Haettu 24.2.2015.

¹⁸⁶ Liikenne- ja viestintäministeriö (LVM) 2012c. Uusi liikenneturvallisuusasiain neuvottelukunta asetettu. Tiedote 10.5.2012. <http://www.lvm.fi/tiedote/4109880/uusi-liikenneturvallisuusasiain-neuvottelukunta-asetettu>. Haettu 24.2.2015.

¹⁸⁷ Liikenne- ja viestintäministeriö (LVM) 2014b. Yhteinen tie tulevaisuuteen. Liikenneturvallisuuden tulevaisuuskatsaus. Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisuja 25/2014.
[http://www.lvm.fi/c/document_library/get_file?folderId=3082174&name=DLFE-25126.pdf&title=Julkaisuja 25-2014](http://www.lvm.fi/c/document_library/get_file?folderId=3082174&name=DLFE-25126.pdf&title=Julkaisuja+25-2014).
 Haettu 18.2.2015.

15.4. Tieliikenteen turvallisuussuunnitelmat

Suomessa ei tällä hetkellä (maaliskuun 2015 alussa) ole voimassaolevaa kansallista tieliikenteen turvallisuussuunnitelmaa. Edellisen suunnitelman (*Tavoitteet todeksi*, ks. tämä luku) voimassaolo päättyi vuoden 2014 loppuun. Parhaillaan liikenne- ja viestintäministeriössä sekä liikenneturvallisuusasiain neuvottelukunnassa käydään keskustelua siitä, valmistellaanko kansallisen liikenneturvallisuustyön ohjaamiseksi uusi strateginen suunnitelma vai tullaanko liikenneturvallisuustyötä ohjaamaan jollain muulla tavalla.¹⁸⁸

Nykytilannetta edelsivät vuosina 2005 ja 2012 julkaistut turvallisuussuunnitelmat.

Joulukuussa 2005 liikenne- ja viestintäministeriö julkaisi suunnitelman tieliikenteen turvallisuuden parantamiseksi vuosille 2006–2010.¹⁸⁹ Suunnitelman laati eri ministeriöiden, virastojen, liittojen ja tutkimuslaitosten asiantuntijoista koostunut liikenneturvallisuusasiain neuvottelukunta. Suunnitelman tavoitteena oli osoittaa liikenneturvallisuustoimet, joilla valtioneuvoston vuonna 2001 asettama tavoite (vuonna 2010 liikennekuolemien vuotuisen määrän tulee olla alle 250) voitaisiin saavuttaa. Suunnitelmassa esitetyt toimet rattijuopumuksen vähentämiseksi ovat tutustuttavissa osoitteessa <http://www.lvm.fi/julkaisu/821130/tieliikenteen-turvallisuus-2006-2010>.

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.

Alkuvuodesta 2012 liikenne- ja viestintäministeriö julkaisi uuden suunnitelman tieliikenteen turvallisuuden parantamiseksi. Tavoitteet todeksi -suunnitelman¹⁹⁰ liikenneturvallisuustoimenpiteet ulottuivat vuoden 2014 loppuun asti. Suunnitelma oli edellisen tavoin liikenneturvallisuusasiain neuvottelukunnan valmistelema.

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 esitettiin seuraavia toimenpiteitä:

A) Rattijuopumuksen promilleraja lasketaan 0,2 promilleen.

- 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.

¹⁸⁸ Autero, V. Trafi, yksikönpäällikkö. Suullinen tiedonanto 18.2.2105.

¹⁸⁹ Liikenne- ja viestintäministeriö (LVM) 2005. Tieliikenteen turvallisuus 2006–2010. Liikenne- ja viestintäministeriön ohjelmia ja strategioita 8/2005. <http://www.lvm.fi/julkaisu/821130/tieliikenteen-turvallisuus-2006-2010>. Haettu 15.1.2013.

¹⁹⁰ Liikenne- ja viestintäministeriö (LVM) 2012b. 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](http://www.lvm.fi/c/document_library/get_file?folderId=1986563&name=DLFE-15604.pdf&title=Tavoitteet%20todeksi). [Tieliikenteen turvallisuussuunnitelma vuoteen 2014](http://www.lvm.fi/c/document_library/get_file?folderId=1986563&name=DLFE-15604.pdf&title=Tavoitteet%20todeksi). Haettu 15.1.2013.

- Liikenne- ja viestintäministeriön perustama työryhmä valmistelee alkolukon käytön laajentamista koskevan lainsäädäntöehdotuksen.
- Alkolukko kytketään kiinteämmin ajoterveyden arviointiin ja seurantaan. Ilmoitusvelvollisuutensa puitteissa lääkäri voisi jatkossa suositaa poliisille, että hänen potilaansa ajo-oikeuteen liitetään alkolukkoehto.
- Trafi selvittää alkolukon käytön laajentamisen edellytykset ja vaikutukset ammattiliikenteessä.
- 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 rattijuopuvovalvontaan 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 syyllystyneiden 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 lääkitarkastuksen yhteydessä selvittää.

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

- Rattijuopumukseen syylistyneiden hoito- ja tukitoimia tehostetaan rikosseuraamusten yhteydessä.

Suunnitelmassa esitetyn laskennallisen arvion mukaan rattijuopumuksen vähentämistoimenpiteillä saavutettaisiin 5,6 liikennekuoleman vähenemä vuoteen 2014 (ks. taulukko 4). Vaikutusarviot perustuvat vuosina 2004–2008 sattuneiden kuolemaan johtaneiden onnettomuuksien ominaisuustietoihin sekä tutkimusten vaikutustietoihin.¹⁹¹

Taulukko 4. Liikenneturvallisuuksuunnitelmassa esitettyjen rattijuopumuksen vähentämistoimenpiteiden kustannukset ja turvallisuusvaikutukset.¹⁹²

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 raportoitiin liikenneturvallisuusasiain neuvottelukunnalle vuosittain. Toimien toteutumista mitattiin ja arvioitiin tavoitteiden saavuttamisen sekä liikenneturvallisuutta kuvaavien tunnuslukujen perusteella.

Liikenteen turvallisuusvirasto Trafissa kerättiin vuoden 2014 loppupuolella liikenne- ja viestintäministeriön toimeksiannosta turvallisuussuunnitelman toimenpiteiden toteumatietoja

¹⁹¹ Rajamäki, R. Peltola, H. 2012. Tieliikenteen turvallisuussuunnitelman liikenneturvallisuusvaikutusten arvio. LINTU-julkaisu 3/2012. <http://www.lintu.info/TEPAJATKO.pdf>. Haettu 27.3.2013.

¹⁹² LVM 2012b.

eri tahoilta ja sidosryhmiltä, joille suunnitelmassa oli asetettu vastuuta ja toimenpiteitä toteutettavaksi. Muistio on toistaiseksi julkaisematon.¹⁹³

15.5. Sisäisen turvallisuuden ohjelma

Sisäasiainministeriö julkaisi vuonna 2012 kolmannen sisäisen turvallisuuden ohjelman. Se ulottuu vuoden 2015 loppuun asti. Suunnitelmassa liikkumisen turvallisuuden lisääminen on omana kohtanaan.

Suunnitelmassa on yhtenä toimenpide-ehdotuksena 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.¹⁹⁴

Tammikuussa 2015 ohjelmasta ja siihen liittyvästä poikkihallinnollisesta toimintatavasta julkaistiin vaikuttavuusarviointi. Se on luettavissa osoitteessa http://www.intermin.fi/download/58640_Sisaisen_turvallisuuden_ohjelman_arviointi_Tempo_Loppuraportti_28_1_2015.pdf?d634da899019d288.¹⁹⁵

¹⁹³ Rajamäki, R. 2014. Valtakunnallisen tieliikenteen turvallisuussuunnitelman 2011–2014 toimenpiteiden toteutuminen. Suppea analyysi 20.11.2014. Trafi. (Julkaisematon muistio.)

¹⁹⁴ Sisäasiainministeriö (SM) 2012b. Turvallisempi huominen. Sisäisen turvallisuuden ohjelma. Sisäasiainministeriön julkaisuja 26/2012. http://www.intermin.fi/download/34893_262012_STO_III_fi.pdf. Haettu 27.3.2013.

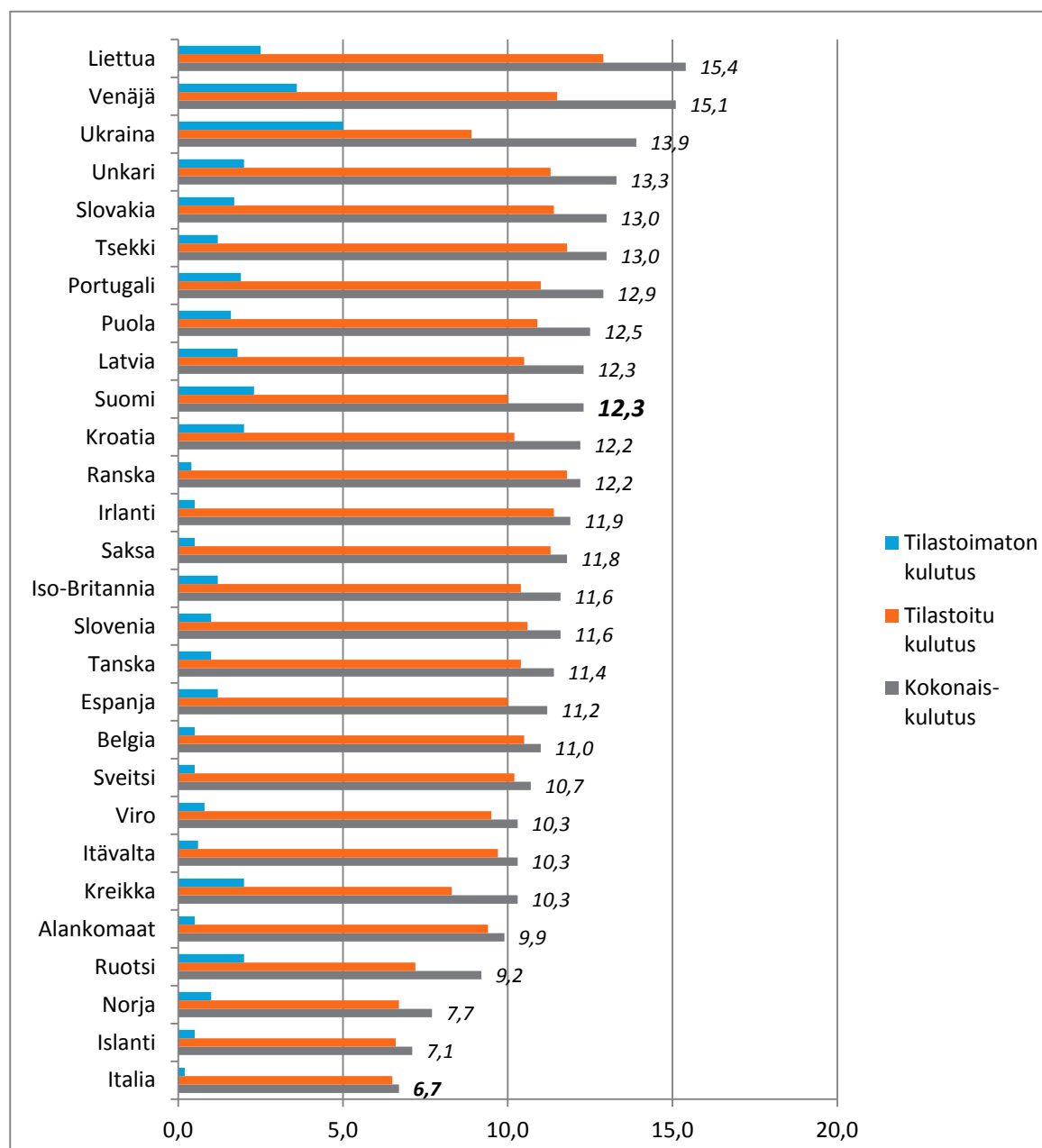
¹⁹⁵ TempoEconomics 2015. Sisäisen turvallisuuden ohjelman ja siihen liittyvän poikkihallinnollisen toimintatavan vaikuttavuusarviointi. Muistio 28.1.2015. http://www.intermin.fi/download/58640_Sisaisen_turvallisuuden_ohjelman_arviointi_Tempo_Loppuraportti_28_1_2015.pdf?d634da899019d288. Haettu 18.2.2015.

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.¹⁹⁶

Alkoholin kulutusluvut 15 vuotta täyttäneitä asukkaita kohden vuodelta 2010 ovat nähtävissä kuvassa 17. 28 maan keskimääräinen kulutus oli 11,5 litraa. Suomessa kulutus oli 12,3 litraa.



Kuva 17. 100-prosenttisen alkoholin keskimääräinen kulutus 15 vuotta täyttäneitä asukkaita kohden (litraa/asukas) vuonna 2010 Euroopassa. Lähde: WHO.¹⁹⁷

¹⁹⁶ WHO 2014. Global status report on alcohol and health 2014.

http://www.who.int/substance_abuse/publications/global_alcohol_report/en/. Haettu 17.2.2015.

¹⁹⁷ WHO 2014.

16.2. Promilleraja

Euroopan maista suurimassa osassa tieliikenteen rattijuopumuksen promilleraja on 0,5. Muutamassa maassa on nollaraja, muutamassa 0,2, yhdessä 0,4 ja kahdessa 0,8. Joissain maissa ammattikuljettajille ja uusille tai nuorille kuljettajille on alhaisempi raja kuin tieliikenteen yleinen promilleraja. Maakohtaiset rajat on kerrottu taulukossa 5.

Taulukko 5. Tieliikenteen promillerajat Euroopan eri maissa. Lähde: ETSC.¹⁹⁸

	Yleinen raja	Ammattikuljettajat	Uudet tai nuoret kuljettajat
Alankomaat	0.5	0.5	0.2
Belgia	0.5	0.2	0.5
Bulgaria	0.5	0.5	0.5
Espanja	0.5	0.3	0.3
Irlanti	0.5	0.2	0.2
Iso-Britannia (Englanti, Wales ja Pohjois-Irlanti)	0.8	0.8	0.8
Iso-Britannia (Skotlanti)	0.5	0.5	0.5
Italia	0.5	0.0	0.0
Itävalta	0.5	0.1	0.1
Kreikka	0.5	0.2	0.2
Kroatia	0.5	0.0	0.0
Kypros	0.2	0.2	0.2
Latvia	0.5	0.5	0.2
Liettua	0.4	0.0	0.0
Luxemburg	0.5	0.2	0.2
Malta	0.8	0.8	0.8
Portugali	0.5	0.2	0.2
Puola	0.2	0.2	0.2
Ranska	0.5	0.5 (0.2 bus drivers)	0.5
Romania	0.0	0.0	0.0
Ruotsi	0.2	0.2	0.2
Saksa	0.5	0.0	0.0
Slovakia	0.0	0.0	0.0
Slovenia	0.5	0.0	0.0
Suomi	0.5	0.5	0.5
Sveitsi	0.5	0.0	0.0
Tanska	0.5	0.5	0.5
Tsekki	0.0	0.0	0.0
Unkari	0.0	0.0	0.0
Viro	0.2	0.2	0.2

¹⁹⁸ European Transport Safety Council (ETSC) 2014a. Blood Alcohol Content (BAC) Drink Driving Limits across Europe. [http://etsc.eu/blood-alcohol-content-bac-drink-driving-limits-across-europe/?utm_source=ETSC&utm_campaign=4e0e2d6ac0-Drink Driving Monitor 22 Dec 2014&utm_medium=email&utm_term=0_3a7b55edbf-4e0e2d6ac0-103275897](http://etsc.eu/blood-alcohol-content-bac-drink-driving-limits-across-europe/?utm_source=ETSC&utm_campaign=4e0e2d6ac0-Drink%20Driving%20Monitor%2022%20Dec%202014&utm_medium=email&utm_term=0_3a7b55edbf-4e0e2d6ac0-103275897). Haettu 17.2.2015.

16.3. Rattijuopumuksen valvonta ja yleisyys

Rattijuopumuksen valvontaan ja yleisyyteen Euroopan eri maissa voi tutustua European Transport Safety Councilin (ETSC) vuonna 2012 julkaiseman *Drink Driving: Towards Zero Tolerance* -politiikkapaperin luvussa 4.3. (http://etsc.eu/wp-content/uploads/2014/02/Drink_Driving_Towards_Zero_Tolerance.pdf)¹⁹⁹.

16.4. Onnettomuudessa olleiden kuljettajien puhalluttaminen

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

Muissa Euroopan maissa puhallutus- ja verinäytekäytännöt vaihtelevat. Seuraavassa esitetään esimerkki muutamasta maasta (alkuperäisellä vastauskielellä englanniksi).²⁰⁰

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 happen 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 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, 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.*

¹⁹⁹ ETSC 2012.

²⁰⁰ Lähteenä sähköpostit ko. maiden viranomaisten edustajilta helmikuussa 2013. Tarkemmat lähdetiedot luvussa 15.6.

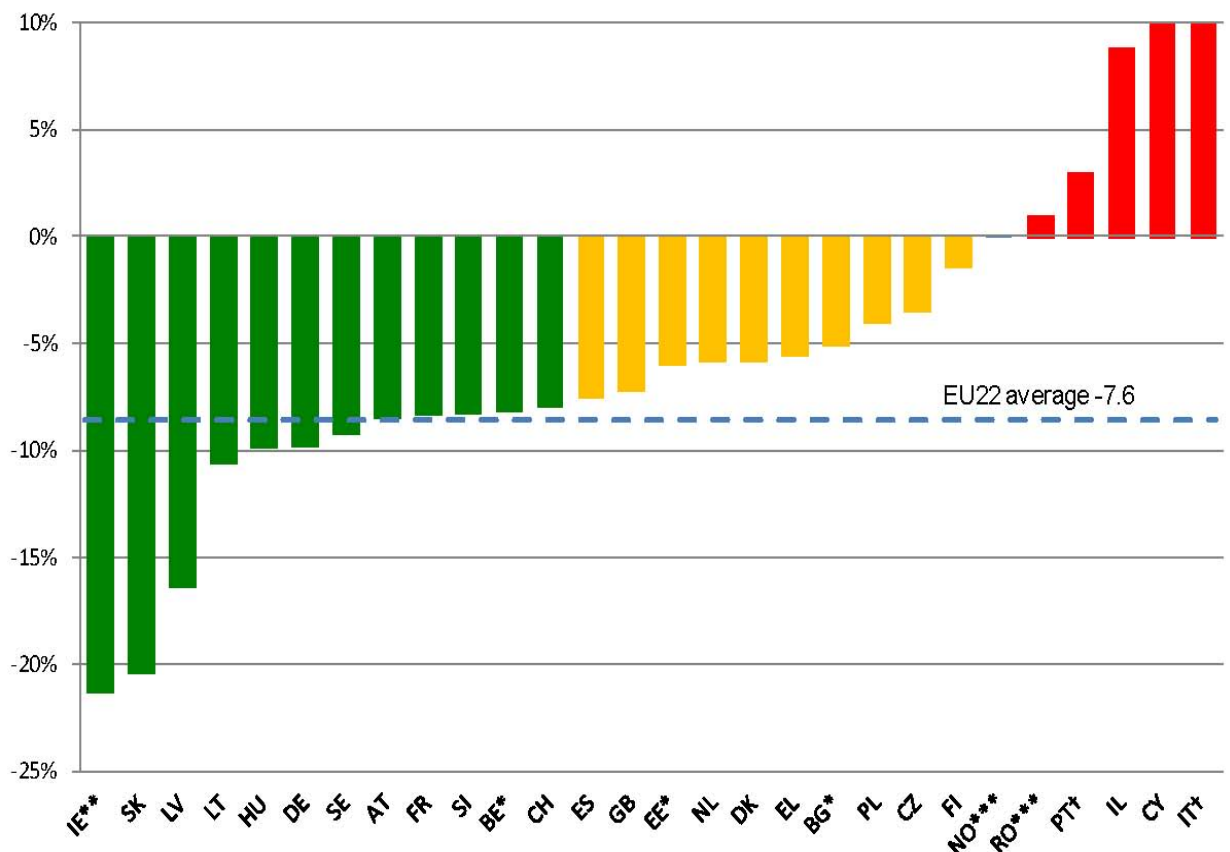
Belgia: Yes, every driver involved in an accident will have to give a breath sample. If the driver is killed, a blood test could be taken as part of a criminal investigation (if there is one), but this does not happen automatically.

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.

16.5. Rattijuopumussonnettomuudet

European Transport Safety Council (ETSC) on edellä mainitussa vuoden 2012 julkaisussaan vertaillut rattijuopumussonnettomuuksissa kuolleiden määrän kehitystä Euroopan 22 eri maassa vuodesta 2001 vuoteen 2010. (Ks. kuva 18.) Tuoreempaa eurooppalaista vertailutietoa ei ole käytettävissä.

Suomessa kehitys jää noin miinus kahden prosenttiyksikön lukemalla alle EU:n keskiarvon, joka on -7,6 prosenttia. Kaikkein myönteisintä kehitys on ollut Irlannissa, Slovakiassa ja Latviassa.²⁰¹



Kuva 18. Alkuperäinen kuvaotsikko: Average annual percentage change in the number of road deaths attributed to alcohol over the 2001–2010 period. Lähde: ETSC 2012.

²⁰¹ ETSC 2012.

16.6. Rattijuopumuksesta seuraavien ajokieltojen pituudet ²⁰²

Rattijuopumuksen ajo-oikeusseuraamuksista ei ole olemassa Euroopan unionin yhteistä 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 kirjassa²⁰³ 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. Erityisen tarpeellisenä pidettiin rattijuopumusta ja ylinopeutta sekä rangaistuksia ja valvontaa koskevien sääntöjen yhdenmukaistamista.



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 kuljettajantutkinto 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 liittynä onnettomuus on vakava, ajokiellon pituudeksi määrätään

²⁰² Tiedot saatu sähköpostilla ko. maiden viranomaisilta lokakuussa 2011 liikenne- ja viestintäministeriön alkolukkotyöryhmän (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: Eva Ronne, RAD FP Sikker; Norja: Jan Morgan Guttormsen, National Police Directorate; Belgia: Bruno Jansen, Belgian Federal Public Service Mobility and Transport; Luxembourgi: 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, Interministériel Delegate for Road Safety; Hollanti: Desirée Schaap, Ministry of Transport].

²⁰³ European Commission 2001. 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.

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 syyllistynä määrätään kolmen vuoden ajokieltoon ja kolmatta kertaa tekoon syyllistynä viiden vuoden ajokieltoon. Promillevälillä 1,21–2,00 ensikertalainen määrätään kolmen vuoden ajokieltoon, toista kertaa tekoon syyllistynä määrätään viiden vuoden ajokieltoon ja kolmatta kertaa tekoon syyllistynä 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 promillemäärällä 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

syyllystyneen kuljettajan ajoneuvo tuomitaan valtiolle menetetyksi ja ajokiellon pituudeksi määrätään kolmesta neljään vuotta. Jos ajokiellon pituus on alle vuoden, on kuljettajan ennen ajo-oikeuden palauttamista osallistuttava ajo-opetukseen ja lääketieteelliseen arviointiin. Vähintään vuoden mittaisen ajokiellon jälkeen kuljettajan on edellä mainittujen lisäksi suoritettava uusi kuljettajantutkinto teoria- ja ajokokeineen.



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, liikenne rikkeiden perusteella ja peruuttamista vakavampien liikenne rikosten ja myös muiden rikosten kohdalla. Tuomioistuimien 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 pidentää aiemmat ajokorttiin kohdistuneet toimenpiteet. Toisaalta peruuttamisaikaa voi lyhentää osallistumalla koulutukseen. Jos peruuttamisaika ylittää kaksi vuotta, vaaditaan uusi ajokoe. Uutta ajokorttia varten kuljettaja joutuu yleensä myös osoittamaan sopivuutensa lääketieteellisellä tai psykologisella lausunnolla.



Ranskassa (promilleraja 0,5) tuomioistuimien 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

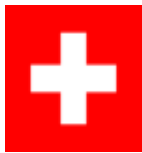
vähintään kolmeen vuoteen asti. Jos alkoholin vaikutuksen alainen kuljettaja ajamisellaan aiheuttaa toisen henkilön menehtymisen, ajokiellon pituus on vähintään kaksi vuotta, aikaisempia rikoksia ollessa pohjalla edellisen kymmenen vuoden ajalta, vähintään kolme vuotta.

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 lääkäriellä 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 pienemmilläkin 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 ajokortiltaan 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 määritelty 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 uudelleen koulutukseen ennen kuin hän saa ajo-oikeutensa takaisin.

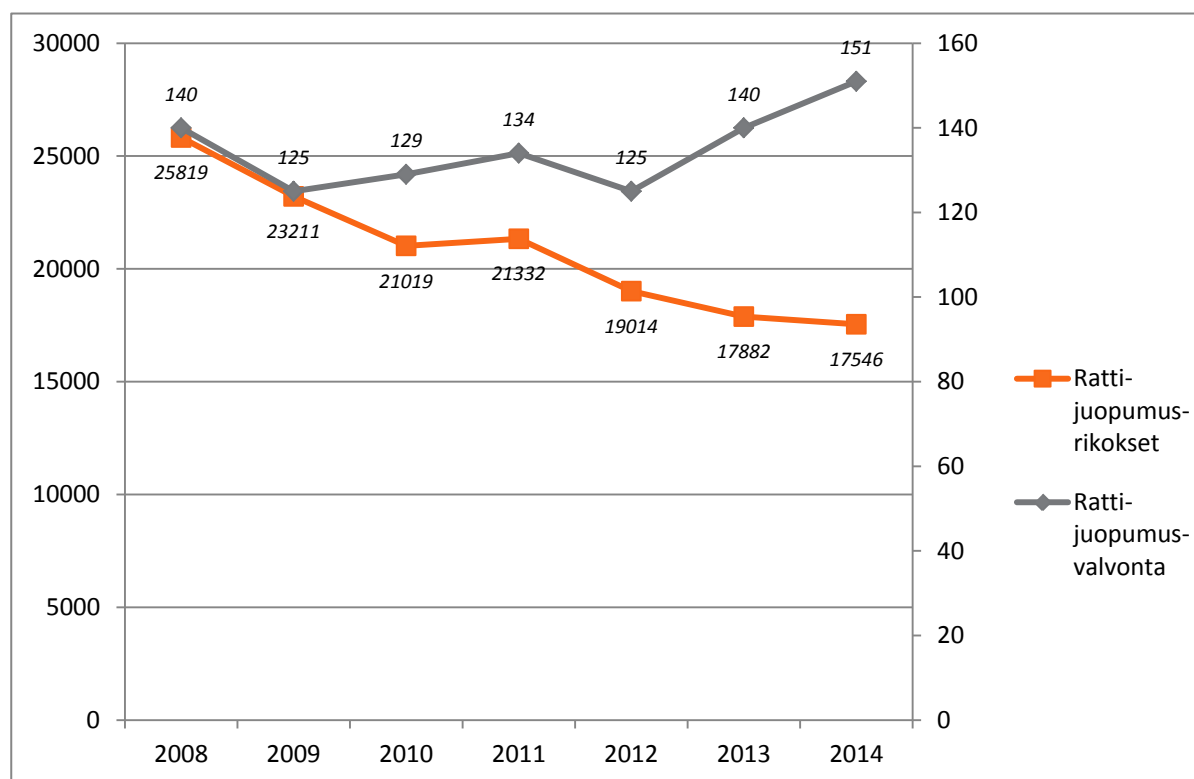
17. YHTEENVETO JA KESKEISET JOHTOPÄÄTÖKSET

Alkoholin vaikutuksen alaisena ajamiseen ja sen yleisyyteen tieliikenteessä vaikuttavat useat tekijät: alkoholin kokonaiskulutus, ajokorttien myöntämiseen ja uudistamiseen liittyvien terveysvaatimusten täyttymisen valvominen, päihdeseurannan, päihdearvioinnin ja päihdehoidon onnistuminen, promilleraja, rattijuopumuksen sanktioiden toimivuus, liikenteen rattijuopumusvalvonnan määrä ja tehokkuus, kuljettajien kokemaa kiinnijäämisriskiä, ajokorttien määrä ja jakautuminen ikäryhmiin ja sukupuoliin, väestön ikärakenne, ajoneuvojen ja liikennesuoritteiden määrä sekä yhteiskunnallinen taloudellinen tilanne.

Alkoholirattijuopumuksen kustannukset yhteiskunnalle ovat merkittävät. Liikenneviraston laskelmien mukaan yhden liikennekuoleman arvo on reilusti yli kaksi miljoonaa euroa ja yhden pysyvän vamman arvo lähes 1,5 miljoonaa euroa. Lisäksi alkoholin käytöstä aiheutuu yhteiskunnalle vuosittain yli miljardin euron haittakustannukset. Rattijuopumusonnettomuuksista ja muista alkoholin käytön haittavaikutuksista aiheutuvia inhimillisiä kärsimyksiä ei voi eikä ole tarpeenkaan mitata euroissa.

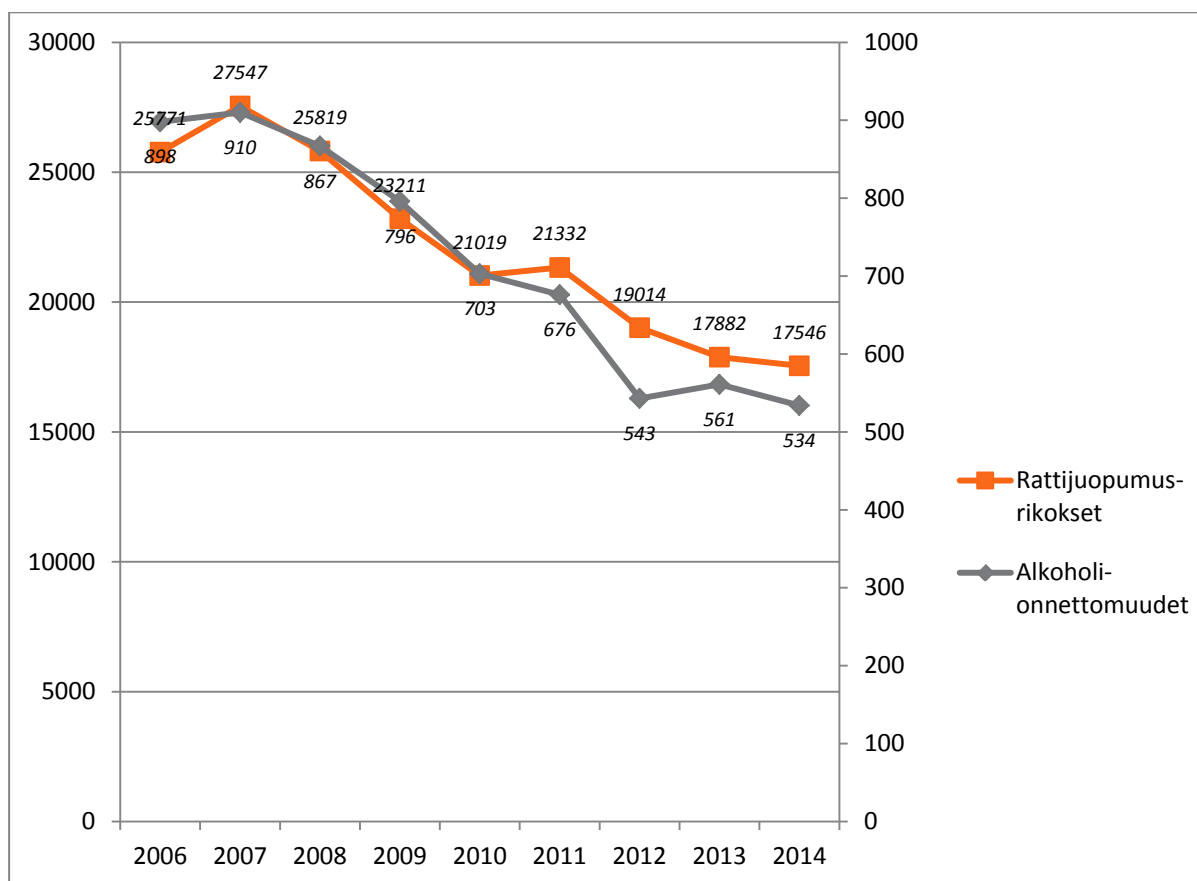
Sekä poliisin tietoon tulleiden rattijuopumusrikosten määrä että henkilövahinkoon johtaneiden alkoholionnettomuuksien määrä on vähentynyt poliisin rattijuopumusvalvonnan lisääntyessä (ks. kuvat 19 ja 20). Alkoholirattijuopumuksen vähentyessä huumaavien aineiden käyttöön perustuvan rattijuopumuksen määrä on kasvanut huolestuttavasti, jopa hälyttävästi. Tämän negatiivisen kehityksen pysäyttämiseksi poikkihallinnollinen yhteistyö ja erityisesti sosiaali- ja terveydenhuoltosektorin panostus ovat ensiarvoisen tärkeitä toimia.

Myönteisen kehityksen ylläpitämiseksi ja jatkumiseksi alkoholirattijuopumuksen ehkäisyssä ja vähentämisessä on jatkettava pitkäjänteistä työtä. Hyviksi ja toimiviksi havaittujen ja koettujen keinojen lisäksi on edelleen etsivä myös uusia lähestymistapoja ja hyödynnettävä etenkin teknisiä apuvälineitä, kuten alkolukkoa ajonestolaitteena.



Kuva 19. Poliisin tietoon tulleiden rattijuopumusrikosten lukumäärä (kpl) ja poliisin rattijuopumusvalvontaan käyttämän työajan (hvt) määrä vuosina 2008–2014.

Rattijuopumusrikosluvut sisältävät myös huumaavan aineen käyttöön perustuvat rattijuopumukset.
Lähde: PolStat.



Kuva 20. Poliisin tietoon tulleiden rattijuopumusrikosten lukumäärä (kpl) ja henkilövahinkoon johtaneiden alkoholi-onnettomuuksien lukumäärä (kpl) 2006–2014. Rattijuopumusrikosluvut sisältävät myös huumaavan aineen käyttöön perustuvat rattijuopumukset. Lähde: PolStat ja Tilastokeskus.

A. Alkoholin kulutus suunnilleen ennallaan

Muutokset alkoholin kulutuksen ja poliisin tietoon tulleen rattijuopumuksen määrässä mukailevat yleensä toisiaan. Maaliskuun 2015 alussa ei vielä ole käytettävissä tietoa alkoholin kokonaiskulutuksesta vuonna 2014. Se on kuitenkin todennäköisesti suunnilleen sama kuin vuonna 2013. Alkoholin kokonaiskulutus Suomessa on ollut laskussa vuodesta 2007 lähtien.

B. Maistelleiden osuus liikennevirrassa kasvussa

Alkoholia maistelleiden (< 0,5 ‰) kuljettajien osuus liikennevirrassa on ollut kasvussa vuodesta 2012 lähtien. Myös rattijuopumuksen promillerajan ($\geq 0,5$ ‰) ylittävien kuljettajien osuus liikennevirrassa on ollut lievässä kasvussa.

C. Rattijuopumusvalvonnan määrä lisääntynyt

Poliisin rattijuopumusvalvontaan käyttämä työaika on lisääntynyt vuodesta 2012 vuoteen 2013 ja edelleen vuoteen 2014. Vuonna 2014 poliisi käytti 151 henkilötyövuotta rattijuopumusvalvontaan. Vuonna 2013 valvonnan määrä oli 140 ja vuonna 2012 125 henkilötyövuotta.

D. Poliisin tietoon tullut rattijuopumus vähentynyt, huumaavien aineiden osuus rattijuopumuksista kasvanut

Suomessa poliisin tietoon tullut rattijuopumusrikollisuus on vähentynyt viime vuosina. Erityisen selvästi on vähentynyt alkoholirattijuopumus. Sen määrä jäi alle 13 000 tapauksen vuonna 2014, kun vielä vuonna 2007 poliisin tietoon tuli yli 23 000 alkoholirattijuopumusta.

Huumaavien aineiden käyttöön perustuvan rattijuopumuksen määrä on lisääntynyt ja osuus kasvanut. Vuonna 2014 poliisin tietoon tulleista rattijuopumuksista noin 74 prosenttia perustui alkoholin käyttöön, noin 4 prosenttia alkoholin ja huumaavan aineen yhteiskäyttöön ja noin 22 prosenttia huumaavan aineen käyttöön. Vuonna 2006 vastaavat luvut olivat 86, 3 ja 11 prosenttia.

E. Alkoholionnettomuuksien ja niissä sattuneiden henkilövahinkojen määrä vähentynyt

Alkoholionnettomuuksien sekä niissä menehtyneiden ja loukkaantuneiden henkilöiden määrä on vähentynyt, ollen linjassa rattijuopumusrikollisuuden vähentymisen sekä yleisen myönteisen liikenneturvallisuuskehityksen²⁰⁴ kanssa. Onnettomuuksien ja niissä sattuneiden henkilövahinkojen määrän vähentyminen on viime vuosina ollut johdonmukaista, poikkeuksena vuosi 2013. Onnettomuuksien määrä on lähes puolittunut vuoden 2005 huipusta (942) vuoden 2014 534 tapaukseen.

F. Naisten osuus rattijuopoista jatkaa kasvuaan

Naisten osuus rattijuopumukseen syyllistyneistä kuljettajista on kasvanut vuosi vuodelta. Vuoden 1989 reilusta kuudesta prosentista naisten osuus on kasvanut vuoden 2013 noin kahteentoista prosenttiin. Naisten osuus myös rattijuopumuksen uusijoista on ollut kasvussa.

G. Rattijuopoista reilu kymmenesosa ulkomaalaisia

Rattijuopumukseen syyllistyneistä kuljettajista hieman yli kymmenesosa on ulkomaalaisia. Vuonna 2013 ulkomaalaisten osuus oli 11,4 prosenttia, kun vuonna 2006 se oli 7,2 prosenttia. Eri kansallisuuksista virolaisten ja venäläisten osuus rattijuopoista on kasvanut.

H. Rattijuopumuksen uusijat yhä nuorempia

Alle 30-vuotiaiden kuljettajien osuus rattijuopumuksen uusijoista kasvoi vuoden 2007 noin viidenneksestä (19,7 %) vuoden 2012 yli neljännekseen (27,2 %). Vuosilta 2013 ja 2014 ei ole käytettävissä vastaavaa tietoa rattijuopumuksen uusijoista.

I. Lähes kymmenesosa rattijuopoista ammattikuljettajia

Uudenmaan maakunnan liikennevirrasta tehdyn seurantatutkimuksen mukaan vuosina 1990–2008 ammattikuljettajien osuus rattijuopoista oli 8,6 prosenttia. Vuoden 2008 jälkeiseltä ajalta ei ole käytettävissä vastaavaa tietoa.

J. Rattijuoppojen hoitoonohjaus ja päihderiippuvuuden arviointiohjelma eivät toimi tarkoituksenmukaisesti

Euroopan unionin ajokorttidirektiiviin kirjattujen terveysvaatimusten mukaisesti Suomen kansalliseen ajokorttilainsäädäntöön on implementoitu vaatimus ajo-oikeuden haltijan alkoholiriippumattomuudesta. Siten teoriassa tieliikenteessämme ei pitäisi ajaa kuljettajia, joilla on alkoholiriippuvuus tai jotka eivät kykene olla lähtemättä auton rattiin alkoholin vaikutuksen alaisena.

²⁰⁴ Liikenneturva 2014. Tieliikenteen turvallisuudessa askel parempaan vuonna 2014. Tiedote 30.12.2014.
<https://www.liikenneturva.fi/fi/ajankohtaista/tiedote/tieliikenteen-turvallisuudessa-askel-parempaan-vuonna-2014>.
 Haettu 24.2.2015.

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

Rattijuopumuksen on havaittu olevan yhteydessä terveyteen liittyviin ongelmiin sekä sosiaaliseen asemaan yhteiskunnassa. Rattijuoppojen keskimääräistä korkeammasta alkoholikuolleisuudesta päätellen rattijuopumusta voidaan pitää yhtenä haitallisen alkoholinkäytön indikaattorina. Rattijuopumuksen ehkäisyssä tarvitaankin laajoja poikkihallinnollisia toimenpiteitä, jotka kohdistuvat liikenne- ja viestintäministeriön lisäksi vahvasti myös muiden ministeriöiden, esimerkiksi sosiaali- ja terveystieteiden hallinnon alalle.

K. Ajokieltojen pituudet Suomessa lyhyitä, Euroopassa eivät yhdenmukaisia

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

Suomessa ajokieltojen pidentämistä on ehdottanut mm. liikenneministerin asettama alkolukkotyöryhmä helmikuussa 2012.²⁰⁵ Ajokieltojen pidentämistä on ehdotettu myös alkolukolla valvotun ajo-oikeuden toimivuudesta ja vaikuttavuudesta julkaistussa tutkimuksessa.²⁰⁶ Myös valtioneuvoston periaatepäätöksessä joulukuulta 2012 tieliikenteen turvallisuuden parantamisesta otetaan harkittavaksi rattijuopumusrikoksista määrättävien ajokieltojen vähimmäispituuksien pidentäminen.²⁰⁷

L. Promillerajan laskemisen turvallisuushyödyistä ei näyttöä

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

Tieliikenteen promillerajakeskustelu kävi vilkkaana erityisesti keväästä 2012 alkuvuoteen 2013 (ks. liite 1). Promillerajan laskemistavoitteisiin (0,5 promillesta 0,2 promilleen) oikeusministeriö on esittänyt eriävän mielipiteensä (esim. kansallisessa liikenneturvallisuussuunnitelmassa vuoteen 2014²⁰⁸). Oikeusministeriön yhteenvedon mukaan alle 0,5 promillen alkoholipitoisuudet veressä eivät aiheuta sellaista onnettomuusriskiä, että niihin ja niiden seuraamusmenettelyyn olisi syytä kohdistaa poliisin ja oikeuslaitoksen rajallisia voimavaroja. Oikeusministeriön mukaan ei ole näyttöä myöskään siitä, että promillerajan alentaminen vähentäisi alkoholionnettomuuksia. Myöskään Ruotsin ja Norjan kokemukset promillerajan alentamisesta eivät osoita onnettomuuksien vähentymistä.

M. Kampanjointia alkoholin ja liikenteen yhteenkuuluvuudesta jatkettava

Vaikka promillerajaa ei laskettaisi, kansalaisille ja tienkäyttäjille tulee johdonmukaisesti ja pitkäjänteisesti viestiä ja kampanjoida 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 esimerkiksi entinen liikenneministeri Merja Kyllönen totesi

²⁰⁵ LVM 2012a.

²⁰⁶ Vehmas & Löytty 2013.

²⁰⁷ Valtioneuvosto 2012.

²⁰⁸ LVM 2012b.

useaan otteeseen, että viestin kansalaisille tulee olla, että liikenne ja alkoholi eivät sovi lainkaan yhteen.

N. Alkolukkoja ei hyödynnetä riittävästi

Alkolukkojen käytön yleistymisellä voidaan osittain selittää poliisin tietoon tulleen rattijuopumusrikollisuuden vähentymistä. Alkolukot ovat estäneet useita tuhansia kertoja vähintään 0,5 promillen humalatilassa olevan henkilön lähdön ajoneuvon rattiin kuljettajana. Alkolukkojen käyttäjien osalta hyvin positiivinen tutkimustieto on se, että vähintään kolmasosa laitteen käyttäjistä jättää sen vapaaehtoisesti autoonsa oikeuden määräämän pakollisen käyttöajan (1–3 vuotta) päättymisen jälkeen.²⁰⁹

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 valvotusti rattijuopumuksen jälkeen. Trafin selvityksen mukaan alkolukon käyttäjistä jopa kolmasosa on säilyttänyt työpaikkansa laitteen käytön tuella.²¹⁰ Alkolukon käyttö yhtä päivää kohden ei maksa keskimäärin sen enempää kuin yksi keskioluttuoppi maksaa ravintolassa.

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 ohella alkolukkoja on mahdollista hyödyntää ajonestolaitteina.

Alkolukkojen käytön lisäämistä rattijuopumukseen syyllistyneille kuljettajille on ehdotettu useaan kertaan, usean eri työryhmän mietinnössä ja tutkimusraportissa.²¹¹ Liikenne- ja viestintäministeriössä istui hiljattain alkolukkolainsäädännön uudistamista käsitellyt työryhmä. Ryhmän työstä on olemassa luonnos hallituksen esitykseksi eduskunnalle. Ehdotuksen mukaan tuomioistuimen olisi määrättävä alkolukolla valvottu ajo-oikeus aina, kun henkilö on syyllistynyt rattijuopumukseen. Valvottua ajo-oikeutta ei kuitenkaan voisi määrätä ilman henkilön suostumusta siihen. Tämän muutoksen kuitenkin toivotaan ja odotetaan lisäävän alkolukkojen käyttöä sen myötä, että enää valvotun ajo-oikeuden pyytäminen ei olisi kiinni rattijuopumukseen syyllistyneen henkilön omasta aloitteellisuudesta.

Erityisesti alkoholiongelmiaisten henkilöiden hoidossa alkolukko on alihyödynnetty väline. Alkoholia haitallisesti käyttävien kuljettajien päihdehoidossa on ehdotettu hyödynnettäväksi alkolukosta purettavia käyttötietoja. Käyttötiedoista on nähtävissä esimerkiksi trendejä alkoholin liiallisesta käytöstä.

O. Poliittisten linjausten tavoitteiden toteutuminen ja seuranta puutteellista

Suomessa liikenne- ja viestintäministeriö on julkaissut liikenneturvallisuusasiain neuvottelukunnan valmistelemia strategisia suunnitelmia liikenneturvallisuuden edistämiseksi. Suunnitelmat ovat sisältäneet kymmeniä toimenpide-ehdotuksia tieliikenteen rattijuopumuksen vähentämiseksi. Lukumääräisiä tavoitteita rattijuopumuksen ja rattijuopumuseroitteiden vähentämiselle suunnitelmissa ei ole esitetty.

Sekä ehdotettujen toimenpiteiden toteutuminen että niiden toteutumisen seuranta on ollut puutteellista. Toimenpide-ehdotusten toteutumisen arviointi on myös ollut haasteellista, koska kaikki ehdotukset eivät ole olleet riittävän konkreettisia eikä selkeästi eri tahoille ja tekijöille vastuutettuja.

²⁰⁹ Vehmas & Löytty 2013.

²¹⁰ Vehmas & Löytty 2013.

²¹¹ Esim. LVM:n julkaisut 20/2010 ja 3/2012, LINTU-julkaisu 1/2011 ja Trafin julkaisu 5/2013.

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

P. Yhtä monenlaista taustaa kuin rattijuoppoa

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

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

Trafin julkaisemassa tutkimuksessa²¹² alkolukolla valvotun ajo-oikeuden toimivuudesta ja vaikuttavuudesta saatiin kirjallista palautetta noin 700 rattijuopumukseen syyllistyneeltä kuljettajalta. Vastausten 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 seuraavana aamuna;
- osa kuljettajista on em. vahingon jälkeen tajunnut todennäköisesti ajaneensa yli 0,5 promillen humalatilassa aikaisemminkin;
- osa kuljettajista ei koe olevansa yli 0,5 promillen humalassa, vaan ”vain” krapulassa seuraavana aamuna.

²¹² Vehmas & Löytty 2013.

18. EHDOTUKSIA 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 vaikuttavuudesta²¹³ antoi rohkaisevan osoituksen siitä, että rattijuopumuksesta kiinni jääneet kuljettajat kertovat omakohtaisesti taustojaan, kokemuksiaan ja näkemyksiään. Postikyselyn vastausprosentti tässä haastavassa kuljettajajoukossa oli 45.

Tämän analyysin ehdotuksena 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 prosenttia 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. Törkeään rattijuopumukseen syyllistyneellä kuljettajalla rattijuopumuksen uusimisriski on noin 2,5-kertainen muihin rattijuoppoihin (eli tavalliseen rattijuopumukseen syyllistyneisiin) verrattuna. Toisaalta tutkimuksessa ei sovi unohtaa rattijuopumuksen ensikertalaisia. Heidät tulisi saada jättämään tekonsa ensimmäiseksi ja viimeiseksi kerraksi.

Lisäksi tutkimuksessa olisi syytä keskittyä alkoholin lisäksi myös huumaavien aineiden alaisuudessa tapahtuvaan rattijuopumukseen, sillä se on hälyttävän nopeasti kasvanut ja edelleen kasvava ongelma suomalaisessa tieliikenteessä. Huumerattijuopumuksesta voisi toteuttaa myös oman erillisen tutkimuksen.

Ehdotuksena on myös alkolukolla valvotun ajo-oikeuden toimivuudesta ja vaikuttavuudesta tehdyn, helmikuussa 2013 julkaistun tutkimuksen toistaminen. Tutkimuksessa saatiin lupaavaa näyttöä siitä, että alkolukon käyttäjillä rattijuopumuksen uusiminen on hyvin vähäistä myös alkolukon käytön päättymisen jälkeen. Asiaa tulisi kuitenkin tarkastella useamman vuoden ajanjaksolta sen jälkeen, kun kuljettaja saa tavallisen ajokorttinsa takaisin alkolukkoajokortin sisältämän valvonta-ajan jälkeen.

²¹³ Vehmas & Löytty 2013.

LÄHTEET

Henkilölähteet

Ajaste, T. Poliisihallitus, poliisitarkastaja. Haastattelu 28.2.2013 ja sähköposti 25.2.2015.

Autero, V. Trafi, yksikönpäällikkö. Suullinen tiedonanto 18.2.2015.

Berg, H.-Y. Swedish Transport Agency, Ruotsi. Sähköpostit lokakuussa 2011 ja helmi–maaliskuussa 2013.

Davies, A. The Driver and Vehicle Licensing Agency (DVLA), Iso-Britannia. Sähköpostit lokakuussa 2011 ja helmi–maaliskuussa 2013.

Gazdik, J. National Police (ORFK), Unkari. Sähköpostit lokakuussa 2011 ja helmi–maaliskuussa 2013.

Guttormsen, J. M. National Police Directorate, Norja. Sähköpostit lokakuussa 2011 ja helmi–maaliskuussa 2013.

Helenius, J. Poliisiammattikorkeakoulu, erikoissuunnittelija. Sähköposti 11.1.2013.

Ihalainen, H. Poliisihallitus, poliisitarkastaja. Sähköposti 28.1.2015.

Jansen, B. Belgian Federal Public Service Mobility and Transport, Belgia. Sähköpostit lokakuussa 2011 ja helmi–maaliskuussa 2013.

Kaakinen, I. Trafi, yksikönpäällikkö, analyysiyksikkö. Sähköposti 24.1.2013.

Kemppainen, P. Liikkuvan poliisin esikunta, ylikomisario. Sähköposti 3.4.2013 ja haastattelu 15.4.2013.

Käo, H. Estonian Road Administration, Viro. Sähköpostit lokakuussa 2011 ja helmi–maaliskuussa 2013.

Laine, V. Trafi, erityisasiantuntija, analyysiyksikkö. Sähköposti 3.8.2012.

Lamesch, J. Société Nationale de Contrôle Technique, Luxemburg. Sähköpostit lokakuussa 2011 ja helmi–maaliskuussa 2013.

Nevala, P. Liikkuva poliisi, ylikomisario (eläkkeellä). Haastattelu 28.3.2013.

Pajunen, J. Sisäasiainministeriön poliisiosasto, poliisitarkastaja. Sähköpostit 24.1.2013 ja 27.3.2013.

Pirttimäki, J. Trafi, ryhmäpäällikkö, liikennevälineiden valvonta –yksikkö. Sähköposti 3.4.2013.

Ruutu, J. Poliisihallitus, ylitarkastaja. Sähköpostit 2.2.2015 ja 24.2.2015.

Rønne, E. RAD FP Sikker, Tanska. Sähköpostit lokakuussa 2011 ja helmi–maaliskuussa 2013.

Schaap, D. Ministry of Transport, Alankomaat. Sähköpostit lokakuussa 2011 ja helmi–maaliskuussa 2013.

Šciuplys, S. Regitra, Liettua. Sähköpostit lokakuussa 2011 ja helmi–maaliskuussa 2013.

Seppä, K. Tampereen yliopisto, päihdelääketieteen professori. Sähköposti 14.3.2013.

Stenlund, O. Swedish Transport Agency, Ruotsi. Sähköpostit lokakuussa 2011 ja helmi–maaliskuussa 2013.

Teteris, J. Road Traffic Safety Directorate, Latvia. Sähköpostit lokakuussa 2011 ja helmi–maaliskuussa 2013.

Tuominen, I. Sosiaali- ja terveysministeriö (STM). Sähköposti 9.1.2013.

Valmain, J. Interministerial Delegate for Road Safety, Ranska. Sähköpostit lokakuussa 2011 ja helmi–maaliskuussa 2013.

Viljakainen, V. Trafi, erityisasiantuntija. Sähköposti 2.2.2015.

Kirjallisuuslähteet

Asset Project 2010. 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.

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

Ecorys 2014. Study on the prevention of drink-driving by the use of alcohol interlock devices. Final Report. Rotterdam 18.2.2014. http://ec.europa.eu/transport/road_safety/pdf/behavior/study_alcohol_interlock.pdf.

Eduskunta 3.3.2015. Lakivaliokunta esittää useita jatkotoimenpiteitä rattijuopumusten ehkäisemiseksi. <http://web.eduskunta.fi/Resource.phx/pubman/templates/2.htx?id=7308>.

Eduskunta 2015a. Kansalaisaloite. <http://web.eduskunta.fi/Resource.phx/eduskunta/eduskuntatyo/kansalaisaloite.htx?lng=fi>.

Eduskunta 2015b. Lakivaliokunnan mietintö 31/2014 vp. Kansalaisaloite: Rattijuoppouden rangaistuksia on tiukennettava (KAA 3/2014 vp). [http://www.eduskunta.fi/triphom/bin/thw.cgi/trip/?\\${APPL}=utpvm&\\${BASE}=faktau tpvm&\\${THWIDS}=0.56/1425412736_112094&\\${TRIPPIFE}=PDF.pdf](http://www.eduskunta.fi/triphom/bin/thw.cgi/trip/?${APPL}=utpvm&${BASE}=faktau tpvm&${THWIDS}=0.56/1425412736_112094&${TRIPPIFE}=PDF.pdf).

Eurlex: Directive 2006/126/EC of the European Parliament and of the Council of 20 December 2006 on Driving Licences. <http://eurlex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2006:403:0018:0060:EN:PDF>.

Eurlex: 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 Commission 2010. 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.

http://ec.europa.eu/transport/road_safety/pdf/com_20072010_en.pdf.

European Commission 2014. Workshop in preparation of the mid-term evaluation of Commission road safety policy orientations 2011–2020. Directorate General for Mobility and Transport, Directorate C – Innovative & sustainable mobility. C 4. Road safety.

http://ec.europa.eu/transport/road_safety/pdf/mideval17112014/discussion_paper.pdf

European Parliament 2011. Report on European road safety 2011–2020, (2010/2235(INI)), Committee on Transport and Tourism, Dieter-Lebrecht Koch. 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>.

European Transport Safety Council (ETSC) 2012. Drink Driving: Towards Zero Tolerance. ETSC Policy Paper 24.4.2012.

http://www.etsc.eu/documents/Drink_Driving_Towards_Zero_Tolerance.pdf.

European Transport Safety Council (ETSC) 2014a. Blood Alcohol Content (BAC) Drink Driving Limits across Europe. http://etsc.eu/blood-alcohol-content-bac-drink-driving-limits-across-europe/?utm_source=ETSC&utm_campaign=4e0e2d6ac0-Drink_Driving_Monitor_22_Dec_2014&utm_medium=email&utm_term=0_3a7b55edbf-4e0e2d6ac0-103275897.

European Transport Safety Council (ETSC) 2014b. Drink Driving Monitor. Policy update from ETSC. December 2014. <http://us3.campaign-archive2.com/?u=30dc714251cd4cee96f2b85ca&id=4e0e2d6ac0&e=%5bUNIQID>.

Filpus, K. 2001. Alkoholien salakuljetus ja sen valvonta Perämeren rannikolla kieltolain aikana 1919–1932. Oulun yliopisto, Historian laitos.

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

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

Finlex: Alkoholilaki (1143/1994),

<http://www.finlex.fi/fi/laki/ajantasa/1994/19941143?search%5Btype%5D=pika&search%5Bpika%5D=alkoholilaki>.

Finlex: Asetus alkoholilla valvotusta ajo-oikeudesta (474/2008).

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

Finlex: Hallintolaki (434/2003). <http://www.finlex.fi/fi/laki/ajantasa/2003/20030434>.

Finlex: Hallituksen esitys Eduskunnalle laeiksi ajokorttilain ja eräiden lakien muuttamisesta (HE 313/2014). <http://www.finlex.fi/fi/esitykset/he/2014/20140313>

Finlex: Hallituksen esitys Eduskunnalle laeiksi rikoslain 23 luvun, tieliikennelain 76 §:n ja liikennevakuutuslain 7 ja 20 §:n muuttamisesta (90/2002).
<http://finlex.fi/fi/esitykset/he/2002/20020090>.

Finlex: Hallituksen esitys Eduskunnalle menettämisseuraamuksia koskevan lainsäädännön uudistamiseksi (80/2000).
<http://www.finlex.fi/fi/esitykset/he/2000/20000080>.

Finlex: Laki alkoholi- ja alkoholijuomaverosta (1471/1994).
<http://www.finlex.fi/fi/laki/ajantasa/1994/19941471>.

Finlex: Laki alkolukolla valvotun ajo-oikeuden kokeilemisestä (360/2005.)
<http://www.finlex.fi/fi/laki/ajantasa/2005/20050360>.

Finlex: Laki alkolukolla valvotusta ajo-oikeudesta (439/2008).
<http://www.finlex.fi/fi/laki/ajantasa/2008/20080439>.

Finlex: Laki tie- ja maastoliikenneonnettomuuksien tutkinnasta (24/2001).
<http://www.finlex.fi/fi/laki/ajantasa/2001/20010024>.

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

Finlex: Sosiaali- ja terveysministeriön asetus ajoterveydestä (1181/2011).
<http://www.finlex.fi/fi/laki/ajantasa/2011/20111181>.

Finlex: Suomen perustuslaki (731/1999), 53 § (1112/2011).
<http://www.finlex.fi/fi/laki/ajantasa/1999/19990731>.

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

Helldán, A., Helakorpi, S., Virtanen, S. & Uutela, A.. Suomalaisen aikuisväestön terveyskäyttäytyminen ja terveys, kevät 2013. Terveiden ja hyvinvoinnin laitos (THL). Raportti 21/2013.
http://www.julkari.fi/bitstream/handle/10024/110841/URN_ISBN_978-952-302-051-1.pdf?sequence=1.

Helsingin Sanomat 5.4.2012. Kieltolaki päättyi 80 vuotta sitten.
<http://www.hs.fi/kotimaa/a1305559328675>.

Hinkkanen, V. 2014. Rikollisuuden kustannukset. Rikollisuustilanne 2013. Rikollisuus ja seuraamusjärjestelmä tilastojen valossa. Oikeuspoliittisen tutkimuslaitoksen tutkimuksia 266.
http://www.optula.om.fi/material/attachments/optula/julkaisut/rikollisuustilanne/ydBPKZu19/Rikollisuuskontrolli_2013.pdf.

Impinen, A. 2011. Arrested Drunk Drivers. Trends, social background, recidivism and mortality. 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>.

Impinen, A., Rahkonen, O., Ojaniemi, K. Lillsunde, P., Lahelma, E. & Ostamo, A. 2008. Rattijuoppo on yhä useammin 18-vuotias. Suomen Lääkärilehti 24/2008.

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

Jääskeläinen, P. 2012. Drink Driving in Finland. Esitys ETSC:n Safe & Sober -seminaarissa 15.3.2012. Liikenneturva.

http://archive.etsc.eu/documents/copy_of_Liikenneturva%20-%20Petri%20Jaaskelainen.pdf.

Kallas, S. 2012. Working together to reduce deaths on Europe's roads. 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.

Kansalaisaloite internet-sivusto. Oikeusministeriön ylläpitämä ja tuottama verkkopalvelu. www.kansalaisaloite.fi.

Kansalaisaloite: Rattijuoppouden rangaistuksia on tiukennettava. 17.8.2013. OM 144/52/2013.

[http://www.eduskunta.fi/triphome/bin/thw/?\\${APPL}=akirjat&\\${BASE}=akirjat&\\${THWIDS}=0.50/1425451610_218701&\\${TRIPPIFE}=PDF.pdf](http://www.eduskunta.fi/triphome/bin/thw/?${APPL}=akirjat&${BASE}=akirjat&${THWIDS}=0.50/1425451610_218701&${TRIPPIFE}=PDF.pdf).

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

Katila, A., Keskinen, E., Laapotti, S. & Peräaho, M. 2011. Moottoriajoneuvoliikenteen kuolemaan johtaneet onnettomuudet alkoholin vaikutuksen alaisena.

Liikennevakuutuskeskus (LVK), Vakuutusyhtiöiden liikenneturvallisuustoimikunta VAL. 29.4.2011.

<http://www.lvk.fi/templates/vinha/services/download.aspx?fid=275015&hash=ffd7e2fd3de05f0f5d25b2a56a6ad02c02bfac9f45080a56c704fa56cb83a4f>.

Kemppainen, P. 2014. Road Policing – Poliisin toimintakulttuuri murroksessa. Teoksessa Poliisin toimintaympäristö. Poliisiammattikorkeakoulun katsaus. Muttilainen, V, & Huotari, V. (toim.)

[http://www.polamk.fi/poliisi/poliisioppilaitos/home.nsf/files/7F5D1EBE712AABF6C2257D3A0029EA8A/\\$file/Raportteja_112_web.pdf](http://www.polamk.fi/poliisi/poliisioppilaitos/home.nsf/files/7F5D1EBE712AABF6C2257D3A0029EA8A/$file/Raportteja_112_web.pdf)

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

Keskusrikospoliisi (KRP) 2014. Liikennejuopumustutkimusten vuositilasto 2013. Muistio 12.3.2014.

[http://www.poliisi.fi/poliisi/home.nsf/files/A1ACFB12EA5FF8D8C2257C9E002BCAB4/\\$file/Liikennejuopumustutkimusten%20tilasto%202013.pdf](http://www.poliisi.fi/poliisi/home.nsf/files/A1ACFB12EA5FF8D8C2257C9E002BCAB4/$file/Liikennejuopumustutkimusten%20tilasto%202013.pdf).

Laapotti, S., Hernetkoski, K., Katila, A., Peräaho, M. & Keskinen, E. 2012. 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.

http://www.cash-project.eu/tiedostot/CASH%20report%204_2012%20FINAL%20PDF%20nettiin1.pdf.

Lampinen, R. 2011. Liikenteen turvallisuusvirasto Trafin tulevaisuuden näköaloja. Trafin julkaisuja 8/2011.

http://www.trafi.fi/filebank/a/1322207626/ff11117c3565bee3803c5573a3251c52/1650-Trafin_julkaisuja_8-2011_-_Trafin_tulevaisuuden_nakoaloja.pdf.

Liikenne- ja viestintäministeriö (LVM) 2005. Tieliikenteen turvallisuus 2006–2010. Liikenne- ja viestintäministeriön ohjelmia ja strategioita 8/2005.

<http://www.lvm.fi/julkaisu/821130/tieliikenteen-turvallisuus-2006-2010>.

Liikenne- ja viestintäministeriö (LVM) 2012a. 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.

Liikenne- ja viestintäministeriö (LVM) 2012b. 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.

Liikenne- ja viestintäministeriö (LVM) 2012c. Uusi liikenneturvallisuusasiain neuvottelukunta asetettu. Tiedote 10.5.2012. <http://www.lvm.fi/tiedote/4109880/uusi-liikenneturvallisuusasiain-neuvottelukunta-asetettu>.

Liikenne- ja viestintäministeriö (LVM) 2014a. Ajokorttien myöntäminen Trafin tehtäväksi. LVM:n tiedote 4.12.2014. <http://www.lvm.fi/tiedote/-/view/4427233>.

Liikenne- ja viestintäministeriö (LVM) 2014b. Yhteinen tie tulevaisuuteen. Liikenneturvallisuuden tulevaisuuskatsaus. Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisuja 25/2014.

http://www.lvm.fi/c/document_library/get_file?folderId=3082174&name=DLFE-25126.pdf&title=Julkaisuja_25-2014.

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

Liikennetietojärjestelmän (LTJ) ajokorttirekisteri 2013. Käräjäoikeuksien ratkaisut. Erillispöytä 28.1.2013.

Liikenneturva 2012a. Pelot, vaarat ja ärsytykset liikenteessä. Pöysti, L.

http://www.liikenneturva.fi/www/fi/tutkimus/liitetiedostot/pelot_vaarat_arsytykset_2012.pdf.

Liikenneturva 2012b. Rattijuopumukseen puututtava laajalla keinovalikoimalla. Liikenneturvan uutispöytä 12.1.2012.

http://www.liikenneturva.fi/www/fi/index.php?we_objectID=8230.

Liikenneturva 2014. Tieliikenteen turvallisuudessa askel parempaan vuonna 2014.

Tiedote 30.12.2014. <https://www.liikenneturva.fi/fi/ajankohtaista/tiedote/tieliikenteen-turvallisuudessa-askel-parempaan-vuonna-2014>.

Liikennevakuutuskeskus (LVK) 2012. Moottoriajoneuvonkuljettajien alkoholionnettomuudet. Vakuutusyhtiöiden liikenneturvallisuustoimikunta (VALT) 6.6.2012.

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

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

Liikennevirasto 2015. Tie- ja rautatieliikenteen hankearvioinnin yksikköarvot 2013. Liikenneviraston ohjeita 1/2015. http://www2.liikennevirasto.fi/julkaisut/pdf8/lo_2015-01_tie_rautatieliikenteen_web.pdf.

Liikkuva poliisi. Toimintakertomus 1.1.–31.12.2013. [http://www.poliisi.fi/poliisi/lp/home.nsf/files/AB875FDE51CD1A4BC2257B33002F4D1F/\\$file/LP_toimintakertomus_2012_web.pdf](http://www.poliisi.fi/poliisi/lp/home.nsf/files/AB875FDE51CD1A4BC2257B33002F4D1F/$file/LP_toimintakertomus_2012_web.pdf).

Lääkärikirja Duodecim, terveyskirjasto. <http://www.terveyskirjasto.fi/>.

Lääkäriliitto 2008. Lääkärikysely 2008. Tilastoja. Suomen Lääkäriliitto. <http://www.laakariliitto.fi/files/laakarikysely2008.pdf>.

Löytty, M. Alkoholirattijuopumus tieliikenteessä ja juopumuksen yleisyys ilma-, juna- ja vesiliikenteessä. Trafin julkaisuja 11/2013. http://www.trafi.fi/filebank/a/1369306802/582fc43663a84dde0d2423ef1cb55bea/12542-Trafin_julkaisuja_11-2013_-_Alkoholirattijuopumus_tieliikenteessa.pdf.

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

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

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

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

Niemi, H. 2014a. Rikollisuuden kehityspiirteitä pitkällä aikavälillä. Teoksessa Poliisin toimintaympäristö. Poliisiammattikorkeakoulun katsaus. Muttilainen, V, & Huotari, V. (toim.) [http://www.polamk.fi/poliisi/poliisioppilaitos/home.nsf/files/7F5D1EBE712AABF6C2257D3A0029EA8A/\\$file/Raportteja_112_web.pdf](http://www.polamk.fi/poliisi/poliisioppilaitos/home.nsf/files/7F5D1EBE712AABF6C2257D3A0029EA8A/$file/Raportteja_112_web.pdf).

Niemi, H. 2014b. Liikennerikokset. Rikollisuustilanne 2013. Rikollisuus ja seuraamusjärjestelmä tilastojen valossa. Oikeuspoliittisen tutkimuslaitoksen tutkimuksia 266. http://www.optula.om.fi/material/attachments/optula/julkaisut/tutkimuksia-sarja/VfwyB59L1/266_Rikollisuustilanne_2013_2014.pdf.

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.

Poikolainen, K. & Seppä, K. 2005, päivitetty 2013. Alkoholin terveyshaitat. Päihdelinkki, A-Klinikkasäätiö. <http://www.paihdelinkki.fi/fi/tietopankki/tietoiskut/paihteet-ja-terveys/alkoholin-terveyshaitat>.

Poliisi 2015. Liikenne, päihteiden käytön valvonta. <http://www.poliisi.fi/poliisi/home.nsf/pages/A3F4F45BF9B26AB5C2256BC7002DF2D5?opendocument>.

Poliisi 2006. Poliisin liikenneturvallisuusstrategia 2007–2010. Poliisin ylijohdon julkaisusarja 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).

Poliisi 2015. Poliisi valvoo erityisesti jakeluauto liikennettä - kuljettajan väsymys on riski liikenteessä. Tiedote 9.2.2015. <http://www.poliisi.fi/poliisi/home.nsf/Pages/FD40B9CF0A18936AC2257DE7004164C2>.

Poliisihallitus 2014. Puhalluskoe, sylkitesti ja henkilönkatsastus rattijuopumustapauksissa. Ohje POL-2014-9220, 22.12.2014.

Poliisin tulostietojärjestelmä (PolStat) 2015. Rattijuopumukset Suomessa. Poliisin tietoon tulleet rikokset ilmoituspäivän mukaan.

Poliisin tulostietojärjestelmä (PolStat) 2015. Uudet alkolukkoajokortit vuosina 2010–2014.

Portman, M., Penttilä, A., Haukka, J., Eriksson, P., Gunnar, T., Kuoppasalmi, K. & Koskimaa, H. 2011. Rattijuopon profiili ja uusimisen riskitekijät. Tuloksia rattijuopumuksen esiintyvyydestä ja kehityksestä Uudenmaan ratsiatutkimuksesta vuosina 1990-2008. LINTU-julkaisuja 1/2011. <http://www.lintu.info/RATTIJUOPUMUS.pdf>.

Portman, M., Penttilä, A., Haukka, J., Eriksson, P., Gunnar, T., Kuoppasalmi, K., Muuriaisniemi-Skippari, K. & Koskimaa, H. 2012. Maistelleet liikenteessä. Tuloksia Uudenmaan ratsiatutkimuksesta 1990–2008. LINTU-julkaisuja 4/2012. http://www.lintu.info/LINTU_MAISTELLEET.pdf.

Päihdelinkki-internetpalvelu päihteistä ja riippuvuuksista. <http://www.paihdelinkki.fi>

Päihdelinkki. Alkoholin käytön riskit – AUDIT. <http://www.paihdelinkki.fi/fi/testit-jalaskurit/alkoholi/alkoholin-kayton-riskit-audit>.

Rajamäki, R. Peltola, H. 2012. Tieliikenteen turvallisuussuunnitelman liikenneturvallisuusvaikutusten arvio. LINTU-julkaisuja 3/2012. <http://www.lintu.info/TEPAJATKO.pdf>.

Rajamäki, R. 2014. Valtakunnallisen tieliikenteen turvallisuussuunnitelman 2011–2014 toimenpiteiden toteutuminen. Suppea analyysi 20.11.2014. Trafi. (Julkaisematon muistio.)

Sarna, S. 2012. Kliinisen biostatistiikan kurssi, sanasto. Helsingin yliopiston HJELT-Instituutti.

Simojoki, K. 2008. Kannattaako rattijuoppojen hoitoonohjaus? 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.

Simojoki, K., Ojala, M. & Vanhanen, M. 2013. Arviointiperusteet ns. terveystieteistä alkoholua suositeltaessa. Julkaisematon muistioluonnos 25.2.2013.

Sirén, R. 2012. Ehdoton vankeus, yhdyskuntapalvelu ja rikosuusiminen. Ehdoton vankeus ja yhdyskuntapalvelu törkeän rattijuopumuksen seuraamuksina. Helsinki 2012, julkisuuteen 25.3.2013. Oikeuspoliittisen tutkimuslaitoksen tutkimustiedonantoja 116. https://helda.helsinki.fi/bitstream/handle/10138/152497/TTA116_Siren_2012.pdf?sequence=1.

Sisäasiainministeriö (SM) 2008. Päihderiippuvuus ja ajo-oikeus. Poliisiosaston ohje 14.11.2008.

[http://www.poliisi.fi/poliisi/home.nsf/ExternalFiles/Paihderiippuvuus_ajo_oikeus/\\$file/Paihderiippuvuus_ajo_oikeus.pdf](http://www.poliisi.fi/poliisi/home.nsf/ExternalFiles/Paihderiippuvuus_ajo_oikeus/$file/Paihderiippuvuus_ajo_oikeus.pdf).

Sisäasiainministeriö (SM) 2012a. Poliisibarometri 2012. Kansalaisten käsitykset poliisin toiminnasta ja sisäisen turvallisuuden tilasta. Sisäasiainministeriön julkaisu 47/2012.

<http://www.intermin.fi/julkaisu/472012?docID=39657>.

Sisäasiainministeriö (SM) 2012b. Turvallisempi huominen. Sisäisen turvallisuuden ohjelma. Sisäasiainministeriön julkaisu 26/2012.

http://www.intermin.fi/download/34893_262012_STO_III_fi.pdf.

Sisäministeriö (SM) 2013. Vuodenvaihteen muutoksia SM:n hallinnonalalla: Poliisin hallintorakenneuudistus voimaan. Mediatiedote 20.12.2013.

http://www.intermin.fi/fi/ajankohtaista/uutiset/poliisitoimi/1/0/vuodenvaihteen_muutoksia_sm_n_hallinnonalalla_poliisin_hallintorakenneuudistus_voimaan_49599.

Sisäministeriö (SM) 2014. Poliisin liikenneturvallisuusstrategian valmistelu on käynnissä. Verkkouutinen 5.6.2014.

http://www.intermin.fi/fi/ajankohtaista/uutiset/1/1/poliisin_liikenneturvallisuusstrategian_valmistelu_on_kaynnissa_53983

Sisäministeriö (SM) 2015. Poliisibarometri 2014. Kansalaisten käsitykset poliisin toiminnasta ja sisäisen turvallisuuden tilasta. Sisäministeriön julkaisu 4/2015. Sisäinen turvallisuus. <http://www.intermin.fi/julkaisu/042015?docID=58278>.

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

Sokolowski, L. (toim.) 2014. Alkoholi ja ihmisen elämänskaari. Edita Prima Oy 3/2014. Tekstit Alko Oy ja Terveystieteiden ja hyvinvoinnin laitos (THL).

<http://www.alko.fi/contentassets/fa8595d0f9254b3cbbb61e99a1e72a68/fi/alkoholi-ja-ihmisen-elamankaari.pdf>.

Sosiaali- ja terveysministeriö (STM) 2003. Hallitus tahtoo vähentää alkoholihaittoja.

Tiedote 282/2003, 9.10.2003. <http://www.stm.fi/tiedotteet/tiedote/-/view/1231037#fi>.

Sosiaali- ja terveysministeriö (STM) 2006. Lääkärin ilmoitusvelvollisuutta ajoterveysasioissa koskevat soveltamisohjeet.
http://www.stm.fi/c/document_library/get_file?folderId=40880&name=DLFE-7921.pdf.

Sosiaali- ja terveysministeriö (STM) 2009. 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.

Sosiaali- ja terveysministeriö (STM) 2011. Perustelumuistio sosiaali- ja terveysministeriön asetukseen ajoterveydestä. Koskela, A. 21.1.2011.
http://www.stm.fi/c/document_library/get_file?folderId=40880&name=DLFE-16938.pdf.

Sosiaali- ja terveysministeriö (STM) 2015. Alkoholipolitiikka.
<http://www.stm.fi/hyvinvointi/paihdehaitat/alkoholipolitiikka>.

Sundqvist, M. 2013. Päihdeongelman ajokykyarvio – arvion käytännön toteutus. A-klinikkasäätiö. Päihdelääketieteen päivät, 8.3.2013.
http://www.terveysportti.fi/kotisivut/docs/f-1437894376/pala_paivat_2013_markus_sundqvist.pdf.

Tapani, J. & Tolvanen, M. 2005. Lain vai perustelujen mukaan – pohdintoja rattijuopon ajoneuvon konfiskaatiosta. DL 2005, ss. 1201–1212.

TempoEconomics. Sisäisen turvallisuuden ohjelman ja siihen liittyvän poikkihallinnollisen toimintatavan vaikuttavuusarviointi. 28.1.2015.
http://www.intermin.fi/download/58640_Sisaisen_turvallisuuden_ohjelman_arviointi_Tempo_Loppuraportti_28_1_2015.pdf?d634da899019d288.

Terveyden ja hyvinvoinnin laitos (THL) 2010. Suomi juo. Suomalaisten alkoholinkäyttö ja sen muutokset 1968–2008. Mäkelä, P., Mustonen, H. & Tigerstedt, C. (toim.)
<https://www.julkari.fi/bitstream/handle/10024/80301/371e1e08-9bc1-47ea-81aa-68b04f27088c.pdf?sequence=1>.

Terveyden ja hyvinvoinnin laitos (THL) 2011a. Tautiluokitus ICD-10. Luokitukset, termistöt ja tilasto-ohjeet. THL:n julkaisu 5/2011. Lääkkeiden ja päihteiden aiheuttamien elimellisten aivo-oireyhtymien ja käyttäytymisen häiriöiden luokittelu, luokat F10–F19, Muut hermoston rappeutumissairaudet G30–G32.

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

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

Terveyden ja hyvinvoinnin laitos (THL) 2013a. Alkoholilainsäädännön kehitys.
http://www.thl.fi/fi/fi_FI/web/neuvoa-antavat-fi/alkoholilainsaadannon-kehitys.

Terveyden ja hyvinvoinnin laitos (THL) 2013b. Päihdetilastollinen vuosikirja 2012. Alkoholi ja huumeet. Sosiaaliturva 2012. Suomen virallinen tilasto (SVT).

http://www.julkari.fi/bitstream/handle/10024/103099/URN_ISBN_978-952-245-805-6.pdf?sequence=1.

Terveiden ja hyvinvoinnin laitos (THL) 2013c. Päihdetilastollinen vuosikirja 2013. Sosiaaliturva 2013. Suomen virallinen tilasto (SVT).

http://www.julkari.fi/bitstream/handle/10024/103099/URN_ISBN_978-952-245-805-6.pdf?sequence=1.

Terveiden ja hyvinvoinnin laitos (THL) 2014. Alkoholiohjelma.

<http://www.thl.fi/fi/tutkimus-ja-asiantuntijatyo/hankkeet-ja-ohjelmat/alkoholiohjelma>.

Terveiden ja hyvinvoinnin laitos (THL) 2015. Alkoholijuomien matkustajatuonti 2014.

9.2.2015. <http://www.thl.fi/fi/tilastot/tilastot-aiheittain/paihteet-ja-riippuvuudet/alkoholi/alkoholijuomien-matkustajatuonti>.

Tervonen, J. & Metsäranta, H. 2015. Tie- ja rautatieliikenteen hankearvioinnin yksikköarvojen määrittäminen vuodelle 2013.

http://www2.liikennevirasto.fi/julkaisut/pdf8/lr_2015_tie_rautatieliikenteen_web.pdf.

Tiehallinto 2006. Liikenneonnettomuuskustannusten muodostuminen ja kohdentuminen.

Tiehallinnon selvityksiä 50/2006. http://alk.tiehallinto.fi/julkaisut/pdf/3201030-v-liikenneonnettu_kustan_mu.pdf.

Tilastokeskus. Tilastokeskuksen StatFin-palvelu, PX-Web-tietokannat: Oikeus/Rikos- ja pakkokeinotilasto/Selvitettyihin rikoksiin syylliseksi epäillyt henkilöt kansalaisuuden mukaan. http://pxweb2.stat.fi/database/statfin/oik/rpk/rpk_fi.asp.

Tilastokeskus. Tilastokeskuksen StatFin-palvelu, PX-Web-tietokannat: Oikeus/Rikos- ja pakkokeinotilasto/Selvitettyihin rikoksiin syylliseksi epäillyt henkilöt sukupuolen mukaan. http://pxweb2.stat.fi/database/statfin/oik/rpk/rpk_fi.asp.

Tilastokeskus. Tilastokeskuksen PX-Web-tietokannat. Taulukot tilastossa: Rikos- ja pakkokeinotilasto. http://pxweb2.stat.fi/database/statfin/oik/rpk/rpk_fi.asp.

Tilastokeskus 2014a. Katsaus poliisin, tullin ja rajavartiolaitoksen tietoon tulleet rikollisuuteen. http://tilastokeskus.fi/til/polrik/2013/polrik_2013_2014-04-02_kat_001_fi.html.

Tilastokeskus 2014b. Kuolemansyyt 2013. Alkoholiperäisiin syihin kuolleet entistä vanhempia. Suomen virallinen tilasto (SVT). Terveys 2014.

http://www.tilastokeskus.fi/til/ksyyt/2013/ksyyt_2013_2014-12-30_fi.pdf.

Tilastokeskus 2014c. Liikennetilastollinen vuosikirja 2014. Suomen virallinen tilasto (SVT). Liikenne ja matkailu 2014.

http://www.stat.fi/tup/julkaisut/tiedostot/julkaisuluettelo/ylii_lii_201400_2014_12315_net.pdf.

Tilastokeskus 2015. Kuolemansyyt. <http://www.tilastokeskus.fi/til/ksyyt/index.html>.

Tilastokeskus 2015. Tieliikenneonnettomuustilasto. <http://www.stat.fi/til/ton/index.html>.

Tilastokeskus 2015. Tieliikenneonnettomuustilasto, tulevat julkistukset.

<http://tilastokeskus.fi/til/ton/tjulk.html>.

Tilastokeskus 2015. Terveys/Alkoholijuomien kulutus (THL).
<http://www.stat.fi/til/ajkul/index.html>.

Tilastokeskus ja Trafi 2013. Ajokorttitilasto nro 6, Ajo-oikeuspäätökset 1.1.–31.12.2012.

Tilastokeskus ja Trafi 2015. Ajokorttitilasto nro 3. Voimassaolevat ajokortit koontiluokittain esitettynä ajankohtana 01.01.2015.

TISPOL 2012. 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>.

TISPOL 2013. 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>.

Trafi 2013. Liikennetietojärjestelmän (LTJ) ajokorttirekisteri, käräjäoikeuksien ratkaisut. Erillispoiminta 28.1.2013.

Trafi 2013. Ratti- ja ruorijuoppous kampanjoinnissa vuosien varrella. Trafin ja Liikkuvan poliisin taustainfo medialle tie- ja vesiliikenteen ratti- ja ruorijuopumuksesta 24.5.2013.
http://www.trafi.fi/filebank/a/1369390607/bdafc051a566e4c4c6a025ec211eb092/12557-Alkoinfo240513_Liikenneraittius- ja vesiturvallisuuskampanjointia.pdf.

Trafikverket 2015. Smadit. <http://www.trafikverket.se/Foretag/Trafikera-och-transportera/Trafikera-vag/Sakerhet-pa-vag/Alkohol-och-droger/Smadit/>.

Vaa, T. 2003. Impairments, diseases, age and their relative risk of accident involvement: Results from meta-analysis. TØI Report 690/2003.
<https://www.toi.no/getfile.php/Publikasjoner/T%C3%98I%20rapporter/2003/690-2003/690-2003-el.pdf>.

Valtioneuvosto 2012. 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+periaatep%C3%A4%C3%A4t%C3%B6s+tieliikenneturvallisuuden+parantamisesta+5.12.2012).

Valvira 2015. Alkoholijuomien myynti tammi–marraskuussa 2014.
<http://www.valvira.fi/files/Alkoholimyyntitilasto%20marraskuu%202014.xls>.

Vehmas, A., Sirkiä, A. & Kinnunen, T. 2012. Alkolukon käyttöönotto ja vaikutukset ammattimaisissa kuljetuksissa. Trafin julkaisuja 1/2012.
[http://www.trafi.fi/filebank/a/1329481916/2a7ab633c60cc447c32a9afb6eb4ace5/9296-Trafin julkaisuja 01-2012 - Alkolukon kayttoonotto ja vaikutukset.pdf](http://www.trafi.fi/filebank/a/1329481916/2a7ab633c60cc447c32a9afb6eb4ace5/9296-Trafin_julkaisuja_01-2012_-_Alkolukon_kayttoonotto_ja_vaikutukset.pdf).

Vehmas, A., & Löytty, M. 2013. Alkolukolla valvotun ajo-oikeuden toimivuus ja vaikuttavuus. Trafin julkaisuja 5/2013.
[http://www.trafi.fi/filebank/a/1361776725/594fc340012ca9a45ac627944e4133bb/11613-Trafin julkaisuja 05-2013 - alkolukko.pdf](http://www.trafi.fi/filebank/a/1361776725/594fc340012ca9a45ac627944e4133bb/11613-Trafin_julkaisuja_05-2013_-_alkolukko.pdf).

Viljanen, P. 2004. Voidsaanko tai pitäisikö rattijuopon auto konfiskoida? Lakimies 3/2004.

Viljanen, P. 2006. Vielä rattijuopon ajoneuvo konfiskoinnista. Defensor Legis N:o 3/2006.

WHO 2014. Global status report on alcohol and health 2014.
http://www.who.int/substance_abuse/publications/global_alcohol_report/en/.

Liite 1. Lehtiartikkeleita rattijuopumuksen promillerajan alentamisesta

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 promilleesta. 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 printtiversion 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 tähtäviä konkreettisia päätöksiä ja lainsäädäntöä.

Periaatepäätös kuitenkin hautaa alleen aiemmin linjauksen. Hallitus noudattaa loppukautenaan tuoretta periaatepäätöstään.