

Ajokiellot ja alkolukolla valvottu ajo-oikeus

Ajokieltotyöryhmän muistio



Sisällysluettelo

1	Muistion pääasiallinen sisältö ja keskeiset ehdotukset.....	2
1.1	Keskeiset ehdotukset	2
2	Johdanto.....	3
3	Ajokieltoprosessien nykytilanne	4
3.1	Ajokieltoprosessin päätökset ja niihin liittyvät hallintolain mukaiset toimenpiteet	4
3.2	Väliaikaiseen ajokieltoon määrääminen	5
3.3	Muita ajokieltoprosessien yhtenäistämistarpeen taustalla olevia seikkoja	6
3.4	Ajokieltopäätösten tiedoksiannosta	7
4	Liikenneturvallisuus, alkoholirattijuopumusten ja alkolukkokäytäntöjen nykytilanne.....	8
4.1	Liikenneturvallisuustilanne Suomessa	8
4.2	Rattijuopumusten vaikutus liikenneturvallisuuteen	9
4.3	Rattijuopumuksiin liittyvät ajokiellot.....	9
4.3.1	Rattijuopumusten tekemuodot ja ajokieltojen kestot	9
4.3.2	Ulkomailla tapahtuneesta rattijuopumuksesta aiheutuva ajokielto ...	12
4.3.3	Liikennerikoksista seuraavat ajokieltojen kestot Suomessa.....	12
4.4	Alkolukkojen käyttö	13
4.4.1	Alkolukkolainsäädäntö Suomessa	13
4.4.2	Alkolukkojen käyttö Suomessa rattijuopumustapauksissa.....	13
4.4.3	Alkolukon käyttäjälle aiheutuvat kustannukset.....	13
4.4.4	Asenteet rattijuopumuksiin ja alkolukon käyttöön liittyen	14
4.5	Alkolukkojen käyttö muissa Pohjoismaissa	15
4.5.1	Ruotsi.....	15
4.5.2	Tanska	17
4.5.3	Norja	18
5	Muutosehdotukset	19
5.1	Nykyistä selkeämpiin kaksivaiheisiin ajokieltoprosesseihin siirtyminen	19
5.2	Tavallisen tiedoksiannon käytön laajentaminen.....	21
5.3	Muita ajokieltoja selkeyttäviä ehdotuksia myöhemmin toteutettavaksi.....	23
5.4	Alkolukkojen käyttöön ja ajokieltojen keston kohdistuvat muutostarpeet	23
5.5	Muita alkolukkojen käyttöön ja ajokieltojen kestoihin liittyviä parannusehdotuksia	25
6	Yhteenveto ehdotuksista muutoksista ja johtopäätöksiä.....	26
6.1	Ajokieltoprosesseja koskevat ajokorttilain säännökset	26
6.2	Liikenneturvallisuus, rattijuopumukset ja alkolukkojen käyttö	26
7	Lähdeluettelo.....	29

1 Muistion pääasiallinen sisältö ja keskeiset ehdotukset

Tämä asiakirja on Liikenne- ja viestintävirasto Traficomın vetämän ajokielto-ryhmän työn päätteeksi laadittu muistio, jossa käsitellään ajokielto-prosessin sujuvoittamista sekä alkolukkojen käyttöä ja niiden käytön lisäämistä. Parannusehdotuksia peilataan Suomen liikenneturvallisuuksilanteeseen ja liikenneturvallisuuksitavoitteiden saavuttamiseen sekä hallinnollisten menettelyjen sujuvoittamiseen. Alkolukon käyttöön liittyviä käytäntöjä verrataan myös muiden Pohjoismaiden käytäntöihin ja nostetaan näiden osalta muualla toteutettuja hyviä käytäntöjä osaksi parannusehdotuksia.

Alkolukon käytön osalta käsittely rajataan muistiossa pääosin alkoholirattijuopumustapauksiin. Alkolukkolaissa (730/2016) säädetään myös alkolukon käyttämisestä terveysperustein alkolukkoehdolla myönnettävässä ajo-oikeudessa sekä koulu- ja päivähoitokuljetuksissa, niitä ei kuitenkaan tässä yhteydessä käsitellä tarkemmin.

Ajokieltoprosessien osalta muistio keskittyy erityisesti ajokieltoprosessin keventämiseen. Ajokieltoprosesseihin liittyvissä ehdotuksissa työryhmä päätyi esittämään muutoksia, joilla kevennettäisiin väliaikaista ajokieltoa sekä tiedoksiantoja koskevia menettelyitä.

1.1 Keskeiset ehdotukset

Tässä luvussa on listattu työryhmän keskeiset muutosehdotukset ja niiden perusteluita. Muutostarpeita, ehdotuksia ja niiden perusteluita on käsitelty tarkemmin luvussa 5.

- **Selkeytetään ajokieltoprosesseja luopumalla erillisistä väliaikaisen ajokiellon voimassapitämis päätöksistä ja siten yhdestä päätöksente-kovaiheesta**
 - ➔ Nykyisin poliisi määrää henkilön tietyissä tilanteissa ensin väliaikaiseen ajokieltoon ja sen jälkeen tekee viipymättä uuden päätöksen väliaikaisen ajokiellon voimassapitämisestä. Asiassa tehdään nykyisin kaksi hallinto-päätöstä ajallisesti melko lähellä toisiaan.
 - ➔ Prosessi yksinkertaistuisi, koska siitä poistuisi yksi hallintopäätös. Ajokiel-tokokonaisuus olisi helpompi ymmärtää, mikä parantaisi asianosaisen oi-keusturvaa.
 - ➔ Muutoksenhakumenettely yksinkertaistuisi. Jokaiseen hallintopäätöksen liittyä muutoksenhakumahdollisuus ja yhden hallintopäätöksen poistumi-nen kokonaisprosessista vähentäisi samalla myös muutoksenhakumenne-telyn piiriin kuuluvia päätöksiä. Tämä selkeyttäisi prosessia asianosaisen kannalta, jolloin prosessi kokonaisuutena olisi helpompi ymmärtää. Yksin-kertaisempi malli edistäisi myös oikea-aikaista muutoksenhakekeinojen käyttöä.
- **Vähennetään todisteellisen tiedoksiannon käyttöalaa silloin, kun se on oikeusturvaa vaarantamatta perusteltua**
 - Laajennetaan tavallisen tiedoksiannon käyttöä koskemaan tilanteita, joissa ajokielto on jo muusta syystä varmasti asianosaisen tiedossa ja näin tavallinen tiedoksianto olisi riittävä.
 - ➔ Ajokieltoon johtavat prosessit ovat pitkiä, monivaiheisia ja useita viran-omaisia osallistavia. Asianosaiselle ei prosessin loppuvaiheessa, eli tiedok-

siantovaiheessa, tule yllätyksenä, että hänet määrätään ajokieltoon tekonsa tai häntä koskevan olosuhteen vuoksi. Tällöin tavallisen tiedoksiannon käyttö olisi perusteltua.

- ➔ Tavallisen tiedoksiannon käyttäminen nopeuttaisi ja yksinkertaistaisi menettelyä myös tilanteissa, joissa vältellään tiedoksisaantia ajokieltoon määrämisen viivyttämiseksi.
- ➔ Tavallisen tiedoksiannon käytön lisäämisessä tulee huomioida asianosaisen oikeusturva.
- ➔ Ajokieltojen tarkoituksena on edistää liikenneturvallisuutta estämällä ajoneuvon kuljettaminen niiltä henkilöiltä, jotka voivat aiheuttaa vaaraa liikenteessä. Ajokieltoon määrämisen viivästyminen on riski liikenneturvallisuudelle. Tavallisen tiedoksiannon käytön laajentamisella voidaan edistää myös liikenneturvallisuutta.
- **Pidennetään rattijuopumuksista määrättäviä ajokieltoja ja muutetaan alkolukolla valvottua ajo-oikeutta koskevaa lainsäädäntöä ja käytäntöjä kohti pohjoismaista (Ruotsi ja Tanska) tasoa**
 - Rattijuopumuksesta 0,5–1,2 ‰ seuraa aina vähintään yhden vuoden ajokielto.
 - Törkeästä rattijuopumuksesta (yli 1,2 ‰) seuraa aina vähintään kahden vuoden ajokielto.
 - Alkolukolla valvotun ajo-oikeuden kesto vastaa ajokiellon kestoa
- ➔ Ajokieltojen keston lisääminen on toteutettavissa, mutta vaatii lainsäädännön muutoksia. Vaikka jo nykyinen lainsäädäntö sallii jopa viiden vuoden ajokiellot, käytäntö on kuitenkin muodostunut siten, että ajokieltojen kestot ovat olleet pääosin liukuman alapäästä muutamasta kuukaudesta reiluun vuoteen.
- ➔ Ajokielto tulisi jatkossakin voida muuntaa alkolukolla valvotuksi ajo-oikeudeksi, jos muut seikat eivät sitä estä. Nykyisestä poiketen, alkolukolla valvottu ajo-oikeus pitäisi asettaa saman pituiseksi ajokiellon kanssa. Esteen alkolukolla valvotun ajo-oikeuden myöntämiselle muodostaa esimerkiksi rattijuopumuksen perustuminen muuhun päihteeseen kuin alkoholiin.
- ➔ Alkolukolla valvotun ajo-oikeuden asettaminen saman pituiseksi määrätyn ajokiellon kanssa edellyttää ajokieltojen selvää pidentämistä nykykäytännöstä. Jos ajokielto olisi alkolukolla valvotun ajo-oikeuden kanssa saman pituinen, ei lyhyempikestoinen ajokielto muodostuisi valvottua ajo-oikeutta houkuttelevammaksi vaihtoehdoksi. Mikäli alkolukolla valvottua ajo-oikeutta lyhennettäisiin vastaamaan nykyisiä ajokieltojen kestoja, vain muutamaa kuukautta, ei kustannuksiltaan melko suuri alkolukko olisi houkutteleva vaihtoehto.

2 Johdanto

Valtioneuvosto teki 24.3.2022 periaatepäätöksen liikenneturvallisuusstrategiasta, jonka visiona on, että kaikki liikennemuodot ovat vuoteen 2050 mennessä niin turvallisia, ettei kenenkään tarvitse kuolla tai loukkaantua vakavasti liikenteessä. Välitavoitteena on EU-tavoitteen kanssa yhtenevästi liikennekuolemien ja vakavien loukkaantumisten puolittaminen vuoden 2020 tasosta vuoteen 2030 mennessä.¹ Tällöin vuonna 2030 tieliikenteessä kuolisi enintään 112 ihmistä ja vakavia loukkaantumisia olisi enintään noin 460. Vaikka liikenneturvallisuustilanne Suomessa on parantunut ja tilanne vaikuttaa jatkuvan hyvään suuntaan, alitettiin 200 tieliikennekuoleman määrä ensimmäistä kertaa vasta vuonna 2022.²

Liikenneturvallisuustavoitteiden saavuttaminen vaatii systemaattista eri hallinnonalojen rajat ylittävää työtä eikä liikenneturvallisuustyö tarkoita pelkästään liikennepoliittisia ratkaisuja tai lainsäädännöllisiä muutoksia. Osana liikenneturvallisuusstrategiaa julkaistiin toimenpideohjelma, jossa toimenpiteenä 89. on selvittää ajokorttilain (386/2011) mukaiseen ajokieltomenettelyyn ja ajoluvan valvontaan liittyviä muutostarpeita kokonaisuutena¹. Toimenpiteen toteuttamiseksi perustettiin ajokieltotyöryhmä, jossa jäseninä olivat strategiassa mainitut vastuutahot.

Työryhmän puheenjohtajana toimi 31.1.2024 saakka Liikenne- ja viestintävirastosta päällikkö Max Fogdell ja 1.2.2024 alkaen johtava asiantuntija Marjo Immonen. Työryhmän jäseninä toimivat Liikenne- ja viestintävirastosta päällikkö Henna Antila, erityisasiantuntija Mona Mäntynen ja erityisasiantuntija Laura Väisänen, Poliisihallituksesta poliisitarkastaja Tuomo Katajisto ja ylitarkastaja Henna Salmi, liikenne- ja viestintäministeriöstä erityisasiantuntija Saara Louko ja erityisasiantuntija Monika Mutanen, oikeusministeriöstä erityisasiantuntija Kari Hämäläinen sekä sisäministeriöstä poliisitarkastaja Jari Pajunen. Ajokieltoprosessin kuvaukset ja muutosehdotukset muistiossa perustuvat poliisin ajokieltomenettelyihin.

Ajokiellot ovat yksi keino parantaa liikenneturvallisuutta sekä suojata kaikkien tielläliikkujien henkeä ja terveyttä. Ajokiellon tarkoituksena on estää henkilön osallistuminen liikenteeseen moottoriajoneuvon kuljettajana silloin, kun hän on syyllistynyt liikennერიკukseen tai useampaan liikennერიკkomukseen taikka silloin, jos hänen ajoterveydentilansa on puutteellinen tai hän on laiminlyönyt ajokorttiin liittyvän velvoitteensa. Ajokielloista säädetään ajokorttilaissa. Henkilön syyllistytessä esimerkiksi rattijuopumukseen, seuraa siitä rikosoikeudellisten seuraamusten lisäksi myös turvaamistoimenpiteenä ajokiello, jonka tarkoitus on parantaa liikenneturvallisuutta.

Rikosperusteinen ajokiello määrätään tilanteessa, jossa asianosainen on syyllistynyt liikennერიკukseen. Rikosperusteisia ajokieltoja ovat myös tietyistä toistuvasti tapahtuvista liikennერიკkomuksista määrättävät ajokiellot. Alkoholirattijuopumuksesta seurannut ajokiello voidaan useimmissa tapauksissa muuttaa tekijän niin halutessa alkolukolla valvotuksi ajo-oikeudeksi, jolloin alkoholirattijuopumukseen syyllistynyt voi jatkaa ajamista alkolukolla varustetulla ajoneuvolla.

Muut kuin rikosperusteiset ajo-oikeuden käsittelyprosessit liittyvät yleisimmin ajoterveyden valvontatoimenpiteisiin, jotka viime kädessä johtavat toistaiseksi voimassa olevaan ajokieltoon. Ajokiello voi siis tulla kyseeseen myös tilanteissa, joissa asianosainen ei ole syyllistynyt ajokieltoon johtavaan rikokseen tai rikkomuksiin, mutta esimerkiksi hänen terveydentilansa estää häntä ajamasta turvallisesti.

3 Ajokieltoprosessien nykytilanne

3.1 Ajokieltoprosessin päätökset ja niihin liittyvät hallintolain mukaiset toimenpiteet

Ajo-oikeusasioiden käsittelyssä on kyse hallintopäätösten tekemisestä, johon sovelletaan ajokorttilainsäädännön lisäksi hallintolakia (434/2003). Jokaiseen hallintopäätökseen sisältyy hallintolain mukaisesti kuuleminen, päätöksen tiedoksianto sekä muutoksenhakumenettely. Muutoksenhaussa ensimmäisenä vaiheena on oikaisuvaatimusmenettely ja sen jälkeen valitusmenettely erillisessä hallinto-oikeusprosessissa hallintotuomioistuimessa.

Ajokieltoprosessikokonaisuudet sisältävät tällä hetkellä useita vaiheita. Kokonaisuus on Poliisihallituksen näkemyksen mukaan varsin monimutkainen, vaikeasti hahmottuva ja pitkäkestoinen. Yksittäisessä ajo-oikeuden käsittelyn kokonaisuudessa tehdään useita hallintopäätöksiä. Jokaiseen hallintopäätökseen liittyy

kuuleminen sekä mahdollisesti myös asian selvittämistä hallintolainsäädännön edellyttämällä tavalla. Myös jokainen hallintopäätös annetaan erikseen tiedoksi hallintolainsäädännön edellyttämällä tavalla.

Yhteen rikosperusteiseen ajokieltoasiaan saattaa sisältyä jopa kolme erillistä hallintopäätöstä:

1. Päätös väliaikaiseen ajokieltoon määräämisestä
2. Tietyissä tilanteissa päätös väliaikaisen ajokieltopäätöksen voimassapitämisestä
3. Varsinainen, määräaikainen ajokieltopäätös rikosprosessin päätyttyä.

Prosessi käynnistyy yleensä väliaikaiseen ajokieltoon määräämisestä, kun poliisimies havaitsee tien päällä liikennerikokseen syylistymisen, ja se päättyy vasta ajokieltorikoksen tuomioistuinkäsittelyn päättymisen jälkeen annettavaan määräaikaiseen ajokieltopäätökseen. Jos asianosainen valittaa päätöksestä, pidentää se prosessia huomattavasti ja poliisin on mahdollisesti otettava asia uudelleen käsitteilyyn tuomioistuinkäsittelyn päätyttyä. Pisimmillään kokonaisprosessi voi siten kestää jopa vuosia.

Samalla asianosaisella saattaa olla yhtäaikaaisesti käynnissä useita eri vaiheissa olevia rikosperusteisia ajokieltoprosesseja. Tällöin kokonaisuus voi Poliisihallituksen mukaan muodostua erittäin monimutkaiseksi ja asianosaisen voi olla hyvin vaikea hahmottaa, missä vaiheessa mikäkin ajokieltoasia on ja miten pitkä hänen ajokieltonsa kokonaisuudessaan tulee olemaan. Kokonaisuuden monimutkaisuutta lisää myös se, että rikosperusteisia ajokieltoja koskevassa prosessissa on rikoskohtaisia eroavaisuuksia mm. sen suhteen, tuleeko tehtäväksi väliaikaista ajokieltoa koskeva voimassapitämispäätös vai onko ensimmäisenä annettu väliaikaista ajokieltoa koskeva päätös voimassa, kunnes prosessi on edennyt määräaikaisen ajokiellon määräämisvaiheeseen.

Myös muuhun syyhyn, yleisimmin terveysperusteella määrättävään ajokieltoon, voi sisältyä ensin väliaikaiseen ajokieltoon määrääminen. Näin tapahtuu, jos asianosainen on tavoitettu liikenteestä ja poliisimies on todennut ajamisen välittömän keskeyttämisen olevan tarpeellinen toimenpide. Tällöin asia etenee ajoterveydentilan selvittämiseen, jolloin asianosainen voidaan hallintopäätöksellä määrätä toimittamaan esimerkiksi lääkärinlausunto ajoterveydentilastaan. Tämän jälkeen asian käsittely jatkuu mahdollisesti varsinaisen, toistaiseksi voimassa olevan ajokiellon määräämiseen. Myös terveysperusteisen ajokiellon prosessiin sisältyy useita hallintopäätöksiä, jotka kaikki käsitellään hallintolain edellyttämällä tavalla kuulemisineen sekä päätösten tiedoksiantoineen.

Samalla asianosaisella voi olla vireillä esimerkiksi sekä rikosperusteisen että terveysperusteisen ajokiellon määrääminen. Pällekkäiset prosessit voivat aiheuttaa asianosaiselle hankaluutta hahmottaa omaa kokonaistilannettaan. Rikosperusteisen ajokieltoprosessin ja muun ajo-oikeuden käsittelyprosessin välillä on myös eroavaisuuksia, mikä on Poliisihallituksen näkemyksen mukaan omiaan lisäämään kokonaisuuden monimutkaisuutta.

3.2 Väliaikaiseen ajokieltoon määrääminen

Väliaikaista ajokieltoa koskevat perussäännökset sisältyvät ajokorttilain 70 ja 72 §:ään. Ajokieltoon johtavista liikennerikoksista on säädetty rikoslain (39/1889) 23 luvussa.

Poliisimies voi hallintopäätöksellä määrätä ajo-oikeuden haltijan väliaikaiseen ajokieltoon, jos on todennäköisiä syitä epäillä hänen syylistyneen alkoholirattijuopumukseen, törkeään rattijuopumukseen tai vaarallisten aineiden kuljetusrikokseen. Väliaikainen ajokielto jatkuu pääsääntöisesti siihen saakka, kunnes poliisi tekee

päätöksen määräaikaisesta ajokiellosta. Poliisi tekee päätöksen määräaikaisesta ajokiellosta syyttäjän tai tuomioistuimen antaman rikosasiaa koskevan ratkaisun jälkeen.

Prosessi on erilainen eräiden muiden liikenn rikosten kohdalla. Jos poliisimiehellä on syytä epäillä ajo-oikeuden haltijan syylistyneen törkeään liikenneturvallisuuden vaarantamiseen tai huumausaineiden käyttöä sisältävään rattijuopumukseen, hän voi hallintopäätöksellä määrätä ajo-oikeuden haltijan väliaikaiseen ajokieltoon. Näiden rikosten kohdalla väliaikainen ajokielto ei kuitenkaan jatku sellaiseen määräämisen ajokiellon antamiseen saakka, vaan poliisin on ajokorttilain 72 §:n 1 momentin mukaan viipymättä väliaikaiseen ajokieltoon määräämisen jälkeen päätettävä, pidetäänkö väliaikainen ajokielto voimassa. Väliaikainen ajokielto pidetään voimassa, jos syylistyminen kyseessä olevaan rikokseen on todennäköistä. Väliaikaisen ajokiellon voimassapitämis päätös on erillinen hallintopäätös. Väliaikaista ajokieltoa koskeva voimassapitämis päätös on pääsääntöisesti voimassa, kunnes asiassa tehdään hallintopäätös määräämisen ajokiellosta. Tämä tehdään rikosasiaa koskevan syyttäjän tai tuomioistuimen ratkaisun tekemisen jälkeen.

Poliisimies voi myös määrätä ajo-oikeuden haltijan väliaikaiseen ajokieltoon, jos ajo-oikeuden haltija on rikkonut harjoittelu- ja syventävän vaiheen suorittamiseen liittyvän todistuksen toimittamista koskevaa ehtoa, hän on syylistynyt liikenneturvallisuuden vaarantamiseen siten, että hänen tekonsa osoittaa vakavaa piittämättömyyttä liikenneturvallisuutta kohtaan, hän on syylistynyt kulkuneuvon kuljettamiseen oikeudetta, hänet on ulkomailla tuomittu liikennejuopumuksesta moottorikäyttöisellä ajoneuvolla tai hän on siellä syylistynyt tällaiseen tekoon tai hän on syylistynyt ajokorttilain 65 §:ssä tarkoitettuihin toistuihin rikkomuksiin niin useasti, että ajokiellon määrääminen tulee ajankohtaiseksi. Poliisimies voi määrätä ajo-oikeuden haltijan väliaikaiseen ajokieltoon, jos ajokiellon määräämisen edellytykset todennäköisesti ovat olemassa. Tällöin poliisimies tekee lisäksi asiasta ilmoituksen ja asiaan liittyen tehdään hallintopäätös ajokiellosta.

Lisäksi poliisimies voi määrätä ajo-oikeuden haltijan väliaikaiseen ajokieltoon tilanteessa, jossa on ilmeistä, että ajo-oikeuden haltijan ajokyky on sairauden tai vian vuoksi tai muusta syystä heikentynyt niin, että siitä aiheutuu ajon jatkuessa olennaista vaaraa muulle liikenteelle, eikä terveydentilan selvittämistä ajokorttilain 20 §:n 1 momentin mukaisesti voida tästä syystä pitää yksinään riittävänä. Myös näissä tilanteissa poliisimies tekee asiasta lisäksi ilmoituksen. Asiasta tulee myös tehdä viipymättä hallintopäätös väliaikaisen ajokiellon voimassapitämisestä. Tämän jälkeen asian käsittely jatkuu terveydentilan selvittämällä ajokorttilain 20 §:n nojalla. Käytännössä tämä tarkoittaa esimerkiksi poliisin hallintopäätöksellä antamaa määräystä lääkärinlausunnon toimittamisvelvollisuudesta. Tilanteesta riippuen asian käsittely voi jatkua aina toistaiseksi voimassa olevaan ajokieltoon määräämiseen saakka, mitä koskien prosessissa tehdään vielä oma hallintopäätöksensä.

3.3 Muita ajokieltoprosessien yhtenäistämistarpeen taustalla olevia seikkoja

Poliisihallituksen näkemyksen mukaan nykyiset ajokieltoprosessit ovat monimutkaisia ja niiden yhtenäistäminen ja yksinkertaistaminen on tarpeen selkeyden ja tehokkuuden saavuttamiseksi sekä prosessien kehittämiseksi. Selkeät ja tehokkaasti toimivat prosessit olisivat myös asianosaisten oikeusturvan kannalta parannus nykyiseen tilanteeseen, kun prosessin eteneminen olisi helpompi hahmottaa ja kokonaisuus ymmärrettävämpi.

Ajokieltoprosessien monimutkaisuus vaikuttaa myös tietojärjestelmiin. Monimutkaisen ja monivaiheisen prosessin vuoksi tietojärjestelmistä muodostuu monimutkaisia sekä niiden rakentamisvaiheessa että järjestelmien kehittämisen ja ylläpidon näkökulmasta. Digitalisaation hyötyjä ei saada, koska tietojärjestelmien ra-

kentaminen ja ylläpito on erittäin kallista ja aikaa vievää. Lainsäädännön monimutkaisuus lisää osaltaan tietojärjestelmien kehittämisen ja ylläpidon kustannuksia.

Merkittävänä tekijänä on myös ajokieltoasioiden suuri lukumäärä. Poliisihallituksen arvion mukaan poliisissa käsitellään vuosittain 80 000 – 100 000 ajokieltoasiaa. Prosessien suoraviivaistaminen mahdollistaisi osaltaan vaikuttamisen poliisin henkilöstön työn painopisteisiin siten, että työ olisi mahdollisimman vaikuttavaa ja resurssit siten järkevimmällä tavalla käytössä.

3.4 Ajokieltopäätösten tiedoksiannosta

Ajokorttilainsäädännössä on pääsääntöisenä menettelytapana päätösten tiedoksiantojen suhteen todisteellinen tiedoksianto hallintolain 60 §:n mukaisesti. Ajo-oikeutta koskevissa päätöksissä on kyse velvoittavista päätöksistä, joiden tiedoksiannosta alkaa kulua muutoksenhaku aika. Näin ollen päätökset annetaan tiedoksi asianosaisille pääsääntöisesti postitse saantitodistusta vastaan. Tästä pääsäännöstä voidaan yleisesti hallintoasioissa poiketa ainoastaan, jos laissa on juuri kyseessä olevaa asiaa koskeva nimenomainen säännös. Ajo-oikeusasioiden osalta tämä nimenomainen poikkeussäännös on ajokorttilain 76 a §:n 3 momentissa.

Nykyinen sääntely mahdollistaa ajokorttilain 76 a §:n 3 momentin mukaan ajokieltopäätöksen tiedoksiannon tavallisena tiedoksiantona silloin, jos kuljettaja on ajokieltopäätöksen antamishetkellä määrättyinä väliaikaiseen ajokieltoon tai jos hänellä ei muusta syystä ole ajo-oikeutta. Tavallisen tiedoksiannon käyttämismahdollisuutta rajoittaa myös se, että se koskee ainoastaan ajokorttilain 64 §:n 1 momentissa, 2 momentin 3 ja 4 kohdassa sekä lain 65 §:ssä tarkoitettuja ajokieltoja. Muissa tilanteissa on käytettävä todisteellista tiedoksiantoa.

Tavallisen tiedoksiannon käyttämismahdollisuus koskee rikosperusteisia ajokieltoja, lukuun ottamatta ulkomailla tapahtunutta rattijuopumusta sekä toistuvista rikkomuksista määrättäviä ajokieltoja. Lisäksi sen käyttö edellyttää, että henkilö on jo määrättyinä väliaikaiseen ajokieltoon tai että ajo-oikeutta ei muusta syystä ole, eli hänen ajo-oikeutensa on esimerkiksi rauennut tai sen voimassaolo on päättynyt.

Todisteellista tiedoksiantoa on käytettävä myös rikosperusteisten ajokieltojen tiedoksiannossa, jos väliaikaista ajokieltoa ei ole määrätty ja jos henkilöllä on voimassa oleva ajo-oikeus. Tällaiset tilanteet eivät ole Poliisihallituksen mukaan lainkaan tavattomia. Osaltaan ajokieltoprosessia monimutkaistaa myös se, että tiedoksiannon tapa vaihtelee riippuen siitä, onko kuljettajalla voimassa oleva ajokortti vai ei, vaikka peruste ajokiellon määräämiselle olisi sama.

Nykytilanteessa todisteellinen tiedoksianto on tiedoksiantotapa kaikkien muiden paitsi yllä kuvattujen ajo-oikeusasioissa tehtävien päätösten kohdalla. Tämän vuoksi esimerkiksi kaikki toistaiseksi voimassa olevat ajokieltopäätökset ja ajoterveystietojen valvontaan liittyvät erilaiset poliisin määräykset edellyttävät todisteellisen tiedoksiannon käyttämistä. Hyvin suuri osa poliisin tekemistä päätöksistä on annettava tiedoksi todisteellisesti.

Todisteellinen tiedoksianto tarkoittaa, että tiedoksianto toimitetaan kirjeellä saantitodistusta vastaan. Asianosaisen on noudettava lähetys ja poliisi saa asiasta todistuksen. Asianosaisella on yleensä 14 vuorokautta aikaa käydä noutamassa lähetys. Jos hän ei nouda päätöstä, palautuu lähetys poliisille. Tämän jälkeen poliisi suorittaa toisen todisteellisen tiedoksiannon. Jos asianosainen ei nouda tätäkään lähetystä, poliisi siirtyy käyttämään muita tiedoksiantokeinoja, viimeisenä yleistiedoksiantoa. Yleistiedoksiantoon siirryttäessä asiasta laaditaan virallinen asiakirja, joka julkaistaan poliisin verkkosivuilla. Ilmoituksessa mainitaan määräaika, jonka ajan ilmoitus on julkaistuna ja asiakirja poliisilaitoksella nähtävillä. Tiedoksiannon katsotaan tapahtuneen hallintolain mukaisesti seitsemäntenä päivänä ilmoituksen

julkaisemisesta lukien. Koko tiedoksiantoprosessi saattaa siten kestää varsin pitkään, ja se tarjoaa myös asianosaiselle mahdollisuuden viivyttää asian etenemistä. Poliisihallituksen mukaan nykyisen sääntelyn mukaiseen toimintatapaan sisältyy riski siitä, että asianosaisten mahdollisuudet ymmärtää prosessin kulkua heikentyvät, kun saantitodistuksella vastaanotettavia kirjeitä käytetään paljon. Tilanne selkeytyisi sekä hallinnon että asianosaisen näkökulmasta, mikäli tiedoksiantotavat olisivat yhdenmukaisempia ja saantitodistuksella lähetettävien kirjeiden määrää vähennettäisiin. Käytännössä tiedoksiannon merkitys tässä prosessin kokonaisuudessa on siinä, että asianosainen saa todisteellisesti tiedon ajokiellon alkamispäivästä ja muutoksenhakuajan alkamisesta.

Poliisi on havainnut, että ajo-oikeusasioissa ne prosessien vaiheet, joissa asian eteneminen edellyttää asianosaisen reagointia, muodostuvat melko usein haasteelliseksi. Näitä vaiheita ovat kuuleminen ja päätösten tiedoksianto. Erityisesti päätöksen tiedoksiantovaiheessa asianosaisen toiminnalla on suuri vaikutus asian etenemiseen. On tilanteita, joissa todisteellinen tiedoksianto ei onnistu useammasta yrityksestä huolimatta, koska jotkut asianosaiset ovat jopa passiivisia tai ääritapauksissa välttelevät asian hoitamista. Tiedoksiantojen toteuttaminen nykyisen sääntelyn mukaisesti on siten aikaa vievää. Tilanne muodostuu näissä tapauksissa usein sellaiseksi, ettei todisteellinen tiedoksianto onnistu useammasta yrityksestä huolimatta lainkaan ja asiassa päädytään yleistiedoksiantoon.

Yleistiedoksianto on välttämätön viimesijaisena tiedoksiannon muotona myös ajo-oikeusasioissa muiden hallintoasioiden tapaan. Ilman yleistiedoksiannon käyttömahdollisuutta hallintoasia jäisi kokonaan saattamatta loppuun tilanteissa, joissa tiedoksianto ensisijaisilla menettelytavoilla ei ole onnistunut. Yleistiedoksianto on asianosaisen kannalta epätoivottava tiedoksiannon muoto, sillä se ei palvele asianosaisen etua parhaalla mahdollisella tavalla. Tosiasiassa tieto hallintopäätöksen sisällöstä ei yleistiedoksiannolla välttämättä tule asianosaisen tietoon, mikä vaarantaa asianosaisen oikeusturvaa. Yleistiedoksiantoon voi tietyissä tapauksissa liittyä myös asian tietyntyylinen julkisuus, koska tieto päätöksen olemassaolosta julkaistaan. Poliisin kokemuksen mukaan osa asianosaisista kokee tämän negatiivisena seikkana. Tavallisella tiedoksiannolla todisteellisen tiedoksiannon sijaan voitaisiin välttää tilanteita, joissa tiedoksianto nykyään tapahtuu vasta yleistiedoksiannon kautta.

4 Liikenneturvallisuus, alkoholirattijuopumusten ja alkolukkokäytäntöjen nykytilanne

4.1 Liikenneturvallisuustilanne Suomessa

Viimeisten kymmenen vuoden aikana Suomessa tieliikenteessä on loukkaantunut vakavasti noin 800–900 henkilöä ja kuollut noin 200–250 henkilöä vuodessa. Vuonna 2023 tieliikenteessä kuoli ennakkotietojen (toukokuu 2024) mukaan 181 ihmistä ja loukkaantui noin 3 600 ihmistä. Loukkaantuneiden määrän osalta on huomattava, että vain osa loukkaantumisista tulee tilastoihin, joten sen osalta luku edustaa vain osaa onnettomuusmäärästä.² Tieliikenne on liikennemuodoista turvattomin useiden eri taustasyiden takia. Usein kuolonkolareihin liittyy myös merkittävää riskinottoa.¹

Liikenneturvallisuutta edistäviä toimia tarvitaan yhteiskunnan eri tasoilla, sekä valtakunnallisia toimenpiteitä että alueellista liikenneturvallisuustyötä ja yksilöiden tasolle asti menevää toimintaa.¹

4.2 Rattijuopumusten vaikutus liikenneturvallisuuteen

Valtioneuvoston vuonna 2022 asettamassa liikenneturvallisuusstrategiassa on useita mainintoja alkoholin vaikutuksesta tieliikenneturvallisuuteen ja yhdeksi toimenpiteeksi on nostettu ajokieltojen tarkastelu kokonaisuutena sekä alukolun käytön edistäminen esimerkiksi yhteiskunnan korvaamisissa kuljetuksissa.¹

Valvonnassa havaituissa tapauksissa joka 560:s kuljettaja ylittää rattijuopumuksen rajan ja joka 160:s kuljettaja ajaa alkoholia veressään (0,1–0,4 ‰). Yleisin päihde on edelleen alkoholi, mutta joka kolmannessa tapauksessa on kyse sekakäytöstä.³

On arvioitu, että yleisesti noin puolet rattijuopumukseen syyllistyneistä uusii tekonsa. Koska kiinnijäämisriski on melko pieni, voi humalassa ajaa noin 220 kertaa ennen kiinnijäämistä.³

Alkoholi on väärin käytettynä tieliikenteen suurimpia onnettomuusriskejä lisääviä tekijöitä. Siksi alkoholin käytön vähentäminen on tärkeimpiä liikenneturvallisuustyön osatekijöitä. Kaikista vuosina 2017–2021 tapahtuneista 758:sta kuolemaan johtaneista moottoriajoneuvo-onnettomuudesta päihtyneet kuljettajat aiheuttivat noin kolmanneksen.³

75 % alkoholionnettomuuden aiheuttaneista kuljettajista ylitti törkeän rattijuopumuksen rajan eli 1,2 promillea. Törkeän rattijuopumusrajan ylittävillä riski joutua onnettomuuteen on noin 900-kertainen verrattuna selvin päin ajavaan kuljettajaan.⁴

Vuonna 2023 rattijuopumuksesta johtuvissa onnettomuuksissa kuolleita oli ennakkotietojen mukaan 20 ja loukkaantuneita 363. Rattijuopumustapauksissa on viimeisen kolmen vuoden aikana kuollut keskimäärin 49 ja loukkaantunut yli 400 henkilöä vuosittain. Rattijuopumuksista johtuu lähes neljännes kaikista tieliikenneonnettomuuksien kuolemista ja loukkaantumisista joka kymmenes.³

Menehtyneistä neljä viidestä ja loukkaantuneista kolme neljästä oli miehiä. Rattijuopumustapauksissa kuolee ja loukkaantuu myös paljon nuoria. Kuolleista viidennes ja loukkaantuneista kolmannes oli 15–24-vuotiaita. Menehtyneistä lähes kolme neljästä oli juopuneita kuljettajia, joka kuudes juopuneen matkustajia ja joka kymmenes sivullinen uhri. Suurin osa rattijuopumusonnettomuuksista tapahtuu taajamien ulkopuolella. Uhreista yli 60 % menehtyi ulosajoissa ja 30 % koh-taamisonnettomuuksissa.³

Poliisin tietoon tuli vuonna 2022 yli 16 000 rattijuopumustapausta. Määrä oli 7 % edellisvuotista alhaisempi. Rattijuopumuksista johtuvien onnettomuuksien määrä onkin noin puolittunut viimeisen 10 vuoden aikana.³

Liikenneturvallisuusstrategiassa todetaan, että on tarpeen tarkastella sekä lainsäädäntöä että sen kehittämistä liittyen alkoholin liikennehaittojen ehkäisyyn. Alkoholin ja muiden päihteiden käyttö liikenteessä nähdään riskinä etenkin nuorten kuljettajien osalta. Rattijuopumuksien vähentämiseen tähtäävät kampanjat on nostettu edelleen yhdeksi toimenpiteeksi, jolla on mahdollista vaikuttaa asenteisiin ja lisätä tietoutta. Strategia nostaa päihteettömän liikenteen yhdeksi tekijäksi pyrittäessä kohti nollavisiota.¹

4.3 Rattijuopumuksiin liittyvät ajokiellot

4.3.1 Rattijuopumusten tekemuodot ja ajokieltojen kestot

Ajokielloista ja niiden kestoon vaikuttavista seikoista säädetään ajokorttilain 7 luvussa. Poliisi määrää ajokiellon syyttäjän vahvistettua sakon tai käräjäoikeuden annettua tuomion rikosasiaan. Ajokorttilain 66 §:n mukaan rattijuopumuksesta on

määrättävä ajokielto vähintään yhdeksi kuukaudeksi ja törkeästä rattijuopumuksesta vähintään kolmeksi kuukaudeksi. Uusintarikos pidentää määrättävän ajokiellon vähimmäiskeston teosta riippuen kuuteen kuukauteen tai vuoteen. Kesto riippuu myös siitä, onko taustalla olevassa teossa kyse perusmuotoisesta vai törkeästä tekemuodosta. Ajokorttilain 66 §:n mukaan ajokiellon maksimipituus on viisi vuotta.

Rattijuopumusrikokset on rikoslaissa porrastettu eri törkeysastetta ilmentäviin tekemuotoihin. Näitä ovat rikoslain 23 luvun 3 §:ssä säädetty rattijuopumus ja 4 §:ssä säädetty törkeä rattijuopumus. Myös teon uusiminen vaikuttaa rangaistuksiin sekä ajokiellon pituuteen. Ajokiellon kestoon vaikuttavat muun muassa ajokieltorikoksen vakavuus ja aiemmat ajokieltorikokset sekä ajokiellon vaikutukset asianosaisen toimeentuloon ja välttämättömään liikkumiseen.

Ajokielto katsotaan ennen kaikkea turvaamistoimenpiteeksi, jonka tarkoituksena on estää henkilön osallistuminen liikenteeseen moottoriajoneuvon kuljettajana silloin, kun hänellä ei katsota olevan siihen edellytyksiä.⁵

Rattijuopumus

Rikoslain 23 luvun 3 §:ssä määriteltäyn rattijuopumukseen syyllistyy, jos ajoneuvolla ajettaessa veren alkoholipitoisuus on vähintään 0,5 ‰ tai uloshengitysilmassa on vähintään 0,22 mg alkoholia/l tai kuljettaja on käyttänyt huumausaineita tai hän on käyttänyt huumaavia aineita ja alkoholia siten, että kyky ajamiseen on heikentynyt.

Rattijuopumuksesta tuomitaan sakkoon tai vankeuteen enintään kuudeksi kuukaudeksi sekä määrätään ajokorttilain mukaan ajokielto 1 kuukaudeksi – 5 vuodeksi. Poliisi määrää ajokiellon keston syyttäjän rangaistusmääräyksen tai asiaa käsitelleen tuomioistuimen ratkaisun, itse teon ja sen olosuhteiden, rikosten toistumisen sekä asianosaisen olosuhteiden perusteella.

Rattijuopumustapauksissa ajokiellon ns. normaalikesto on, promillemäärästä riippuen, ensikertalaisella 2–6 kuukautta (liukuma 1 kuukausi – 5 vuotta) ja uusijalla 7–10 kuukautta (liukuma 6 kuukautta – 5 vuotta).⁵

Taulukko alkoholirattijuopumuksen perusteella määrättävän ajokiellon normaalista kestoista ensikertalaiselle ja uusijalle (lähde: <https://poliisi.fi/ajokiellot>)

Veren alkoholipitoisuus (‰)	Alkoholia litrassa uloshengitysilmaa (mg/l)	Ajokiellon normaali kesto ensikertalainen (min. 1 kk)	Liukuma ensikertalainen	Ajokiellon normaali kesto uusija (min. 6 kk)	Liukuma uusija
0,50–0,59	0,22–0,26	2 kk	1 kk–3 kk	7 kk	6 kk–8 kk
0,60–0,69	0,27–0,30	2 kk 2 vko	1 kk 2 vko–3 kk 2 vko	7 kk 2 vko	6 kk 2 vko–8 kk 2 vko
0,70–0,79	0,31–0,35	3 kk	2 kk–4 kk	8 kk	7 kk–9 kk
0,80–0,89	0,36–0,39	3 kk 2 vko	2 kk 2 vko–4 kk 2 vko	8 kk 2 vko	7 kk 2 vko–9 kk 2 vko
0,90–0,99	0,40–0,43	4 kk	3 kk–5 kk	9 kk	8 kk–10 kk
1,00–1,09	0,44–0,48	5 kk	4 kk–6 kk	9 kk 2 vko	8 kk 2 vko–10 kk 2 vko
1,10–	0,49–	6 kk	5 kk–5 vuotta	10 kk	9 kk–5 vuotta

- Ensikertalainen on kuljettaja, joka ei edeltävän viiden vuoden aikana ole syyllistynyt rattijuopumukseen, törkeään rattijuopumukseen, törkeään liikenneturvallisuuden vaarantamiseen tai vaarallisten aineiden kuljetusrikokseen.
- Uusija on kuljettaja, joka edeltävän viiden vuoden aikana on syyllistynyt rattijuopumukseen, törkeään rattijuopumukseen, törkeään liikenneturvallisuuden vaarantamiseen tai vaarallisten aineiden kuljetusrikokseen

Törkeä rattijuopumus

Rikoslain 23 luvun 4 §:ssä määriteltäyn törkeään rattijuopumukseen syyllistyy, jos ajoneuvolla ajettaessa veren alkoholipitoisuus on vähintään 1,2 ‰ tai uloshengitysilmassa on vähintään 0,53 mg/l alkoholia tai kyky ajamiseen on tuntuvasti heikentynyt tai on käytetty muita huumaavia aineita tai näitä ja alkoholia niin, että kyky ajamiseen on tuntuvasti huonontunut ja olosuhteet ovat omiaan aiheuttamaan vaaraa toisten turvallisuudelle.

Törkeästä rattijuopumuksesta tuomitaan vähintään 60 päiväsakkoon tai vankeuteen enintään kahdeksi vuodeksi sekä määrätään ajokorttilain perusteella ajokielto 3 kuukaudeksi – 5 vuodeksi. Poliisi määrää ajokiellon keston samoin perustein kuin rattijuopumuksenkin kohdalla.

Törkeissä rattijuopumuksissa ajokiellon kesto on promillemäärästä riippuen, ensikertalaisella 7 kuukautta – 1 vuosi ja 10 kuukautta (liukuma 3 kuukautta – 5 vuotta) ja uusijalla 11 kuukautta – 1 vuosi ja 5 kuukautta (liukuma 6 kuukautta – 5 vuotta).⁵

Alla olevissa taulukoissa on esitetty poliisin ohjeellisia ajokieltojen kestoja eri tapauksissa alkoholin vaikutuksen alaisena kuljettamisesta kiinnijääneiden osalta.

Taulukko törkeän alkoholirattijuopumuksen perusteella määrättävän ajokiellon normaalista kestoista ensikertalaiselle ja uusijalle (lähde: <https://poliisi.fi/ajokiellot>)

Veren alkoholipitoisuus (‰)	Alkoholia litrassa uloshengitysilmaa (mg/l)	Ajokiellon normaali kesto ensikertalainen (min. 3 kk)	Liukuma ensikertalainen	Ajokiellon normaali kesto uusija A (min. 6 kk)	Liukuma uusija A	Ajokiellon normaali kesto uusija B (min. 1 vuosi)	Liukuma uusija B
1,20–1,49	0,53–0,65	7 kk	3 kk–8kk	11 kk	6 kk–1 vuosi	1 v 2 kk	1 v–1 v 4 kk
1,50–1,99	0,66–0,87	8 kk	6 kk–10 kk	1 v	11 kk–1 v 1 kk	1 v 4 kk	1 v 2 kk–1 v 6 kk
2,00–2,49	0,88–1,09	10 kk	8 kk–1 v	1 v 1 kk	1 v–1 v 3 kk	1 v 6 kk	1 v 4 kk–1 v 8 kk
2,50–2,99	1,10–1,31	1 v	10 kk–1 v 2 kk	1 v 3 kk	1 v 1 kk–1 v 5 kk	1 v 8 kk	1 v 6 kk–1 v 10 kk
3,00–	1,32–	1 v 2 kk	1 v–5 vuotta	1 v 5 kk	1 v 3 kk–5 vuotta	1 v 10 kk	1 v 8 kk–5 vuotta

- **Ensikertalainen** on kuljettaja, joka ei edeltävän viiden vuoden aikana ole syyllistynyt rattijuopumukseen, törkeään rattijuopumukseen, törkeään liikenneturvallisuuden vaarantamiseen tai vaarallisten aineiden kuljetusrikokseen.
- **Uusija A** on kuljettaja, joka edeltävän viiden vuoden aikana on syyllistynyt rattijuopumukseen tai vaarallisten aineiden kuljetusrikokseen.
- **Uusija B** on kuljettaja, joka edeltävän viiden vuoden aikana on syyllistynyt törkeään rattijuopumukseen tai törkeään liikenneturvallisuuden vaarantamiseen.

4.3.2 Ulkomailla tapahtuneesta rattijuopumuksesta aiheutuva ajokielto

Ajokorttilain 64 §:ssä on poliisille säädetty velvollisuus määrätä ajokielto, jos ajo-oikeuden haltija on tuomittu tai syylistynyt rattijuopumukseen ulkomailla. Ajokiellon määräämisen edellytyksenä ei ole teon rikosoikeudellinen rangaistavuus Suomessa⁵.

Ajokielto on ensisijainen seuraamus ulkomailla tapahtuneesta rattijuopumuksesta. Siitä voidaan antaa myös tietyin perustein varoitus. Varoituksen ehdot on määritelty ajokorttilain 73 §:ssä.

Ajokorttilain 66 §:n 3 momentin mukaan ulkomailla tapahtuneesta rattijuopumuksesta määrätään vähintään kuukauden ja enintään kuuden kuukauden mittainen ajokielto. Ajokiellon kestoon vaikuttaa mm. se, katsotaanko ajo-oikeus välttämättömäksi henkilön jokapäiväisen elämän tai toimeentulon kannalta. Tietojen välittymiseen Suomen viranomaisille ulkomailla tapahtuneesta rattijuopumuksesta ei ole mitään vakiintunutta tapaa, mutta tieto voi saavuttaa Suomen viranomaiset satunnaisesti⁵. Euroopan komissio on ehdottanut keväällä 2023 uutta ajokielto-direktiiviä, jonka tarkoituksena on varmistaa, että toisessa EU-maassa tehty liikenneriikkomukset johtavat seuraamuksiin. Direktiiviehdotus mahdollistaa koko unionin laajuisen ajokiellon asettamisen, jos toinen EU-maa määrää kuljettajan ajokieltoon alueellaan tapahtuneen rikkomuksen vuoksi. Ehdotus kattaa tietyt vakavat liikenneriikkomukset, kuten rattijuopumuksen. Direktiivi koskisi rikkomuksia, joista määrätään vähintään yhden kuukauden mittainen ajokielto. Direktiiviehdotuksen mukaan ilmoitus ajokiellosta tulisi tehdä ajokortin myöntäneelle jäsenvaltiolle määrääjässä. Ehdotuksen käsittely on kesken.

4.3.3 Liikennerekoksista seuraavat ajokieltojen kestot Suomessa

Suomessa liikennerekoksista asetettavat ajokiellot⁵:

- toistuvat liikenneriikkomukset, ajokiellon kesto 1–6 kuukautta
- kulkuneuvon kuljettaminen oikeudetta, ajokiellon kesto 1–6 kuukautta
- vakavaa piittaamattomuutta osoittava liikenneturvallisuuden vaarantaminen, ajokiellon kesto 1–6 kuukautta
- liikennejuopumus ulkomailla, ajokiellon kesto 1–6 kuukautta
- rattijuopumus, ajokiellon kesto 1 kuukausi – 5 vuotta (uusijalla vähintään 6 kuukautta tai 1 vuosi)
- vaarallisten aineiden kuljetusrikos, ajokiellon kesto 1 kuukausi – 5 vuotta (uusijalla vähintään 6 kuukautta tai 1 vuosi)
- törkeä rattijuopumus, ajokiellon kesto 3 kuukautta – 5 vuotta (uusijalla vähintään 6 kuukautta tai 1 vuosi)
- törkeä liikenneturvallisuuden vaarantaminen, ajokiellon kesto 3 kuukautta – 5 vuotta (uusijalla vähintään 6 kuukautta tai 1 vuosi)

Liukuma ajokiellon kestoissa on pääsääntöisesti pieni. Rattijuopumus, liikenneturvallisuuden vaarantaminen ja vaarallisten aineiden kuljetusrikos ovat tekoja, joista määrättävien ajokieltojen kestoissa on suurempi liukuma. Koska rattijuopumustapauksissa käytetään pääosin liukuman alapäätä, käytännössä ajokielto vastaa kestoiltaan muista teoista määrättävien ajokieltojen kestoja. Ruotsissa ajokieltojen kestot muissa kuin rattijuopumustapauksissa ovat vastaavat kuin Suomessa (luku 4.5.1).

Erityisesti ylinopeuksilla on suuri vaikutus liikenneturvallisuuteen. Vuonna 2022 kuolemaan johtaneista moottoriajoneuvo-onnettomuuksista 59 %:ssa onnettomuuden pääaiheuttaja ajoi vähintään 10 km/h ylinopeutta. Tutkijalautakunnat arvioivat ajonopeuden olleen onnettomuuden syntyyn tai seurauksiin vaikuttanut

riskitekijä 55 %:ssa kuolemaan johtaneista moottoriajoneuvo-onnettomuuksista vuonna 2022.⁶ Tämän perusteella olisi hyvä tarkastella liikenneturvallisuusstrategian tavoitteiden saavuttamiseksi myös muista kuin rattijuopumuksista seuraavia ajokieltoja ja niiden kestoja, erityisesti törkeiden ylinopeuksien osalta.

4.4 Alkolukkojen käyttö

4.4.1 Alkolukkolainsäädäntö Suomessa

Suomessa alkolukon käyttöön liittyvistä asioista säädetään alkolukkolaissa.

Alkolukkolaissa säädetään alkolukon hyväksymisestä, markkinoille saattamisesta ja käytöstä tieliikenteessä alkolukolla valvotussa ajo-oikeudessa, terveysperustein alkolukkoehdolla myönnettävässä ajo-oikeudessa sekä koulu- ja päivähoitokuljetuksissa. Alkolukosta ajo-oikeuteen liittyen ja sen määrittämisestä ajo-oikeuden ehtona säädetään ajokorttilaissa (6 §, 12 §, 16 §, 18 §, 67 §, 67a §, 68a §, 69 §, 72 § ja 101 §).

Alkolukkolain perusteella Liikenne- ja viestintävirasto Traficom voi antaa tarkempia määräyksiä alkolukon teknisestä toiminnasta ajon aikana ja hylätyn puhalluksen jälkeen sekä alkolukon hyväksymän puhalluksen tilavuuden määrästä. Traficom on antanut määräyksen näihin liittyen vuonna 2016 (TRAFI/118120/03.04.03.00/2016).

4.4.2 Alkolukkojen käyttö Suomessa rattijuopumustapauksissa

Saadakseen alkoholirattijuopumuksen seurauksena ehdollisen ajokiellon ja alkolukolla valvotun ajo-oikeuden, tulee ajokieltorikokseen syyllistyneen pyytää sitä itse poliisilta. Ajokorttiin merkitään tällöin sekä EU:n erityisehto 69 että kansallinen erityisehto 111, jotka tarkoittavat alkolukon käyttövelvollisuutta ja ko. kuljettajalla on oikeus kuljettaa vain alkolukolla varustettua ajoneuvoa.⁷

Poliisi asettaa alkolukolla valvottavalle kuljettajalle koeajan, jonka kesto on vähintään vuosi ja enintään kolme vuotta. Kuljettajan on käytettävä alkolukkoa koko koeajan riippumatta hänelle määrätyn ehdollisen ajokiellon kestosta.

Valvottavan on ennen alkolukkoajokortin myöntämistä käytävä lääkärin tai muun terveydenhuollon ammattihenkilön luona keskustelemassa päihteiden käytöstä, niiden vaikutuksista terveyteen sekä päihteiden käyttöön liittyvistä hoitomahdollisuuksista. Käynnistä on pyydettävä todistus, joka tulee esittää poliisille.⁷

Tutkimuksen mukaan valvottavista kuljettajista vähintään kolmasosa jättää alkolukon vapaaehtoisesti autoonsa sen pakollisen käyttöajan jälkeen.⁸ Tällöin alkolukkoon voidaan vaihtaa niin sanotun vapaaehtoisikäytön asetukset, jolloin ajon aikainen puhalluspakko ja vähintään 12 kk välein tehtävän kalibroinnin vaatimus poistuvat.⁷

Traficomin tilastojen mukaan 1 099 suomalaisella oli 1.1.2022 käytössään rattijuopumuksen seurauksena valvottuun ajo-oikeuteen liittyvä alkolukko, joka estää ajoneuvon käynnistämisen päihtyneenä.

4.4.3 Alkolukon käyttäjälle aiheutuvat kustannukset

Alkolukon käyttöönoton ja käytön kustannuksista vastaa alkolukon käyttäjä. Alkolukon asentaminen ja käyttö on sen verran kallista, ettei alkolukolla valvotun ajo-oikeuden valitseminen ajokiellon sijaan ole kaikille mahdollista. Alkolukon korkeat kustannukset ja nykyään rattijuopumuksesta seuraava melko lyhyt ajokielto eivät ohjaa valitsemaan alkolukolla valvottua ajo-oikeutta ajokiellon sijaan. Tällöin ajokieltoon määrätty henkilö ei myöskään ohjaudu avun tai hoidon piiriin ja mahdollisuus rattijuopumuksen uusimiseen säilyy korkeampana.

Alkolukon käyttäjälle koituvat kustannukset riippuvat jonkin verran siitä ostaako laitteen omaksi vai vuokraako sen. Alkolukon hankkiminen vuokrattuna maksoi esimerkiksi vuonna 2024 eräällä alkolukkotoimijalla 109 €/kk sisältäen laitevuokran, teknisen tuen, tilinavaus- ja laskutuskulut ja ohjelmistopäivitykset⁹. Omaksi hankittuna alkolukko maksoi vuonna 2024 noin 1 400 €¹⁰. Vuokraus- tai hankintakustannusten lisäksi käyttäjälle tulee maksettavaksi pakolliset alkolukolla valvotun ajo-oikeuteen liittyvät terveydenhuollon käynnit, alkolukon asennus ajoneuvoon, muutostaksastus, kalibroinnit vähintään 12 kuukauden tai laitetoimittajan määrittelemän välin mukaisesti sekä mahdollinen alkolukon poisto ja tämän jälkeinen muutostaksastus. Ensimmäisen käyttövuoden kokonaiskustannukset nousevat noin 2 500 – 3 000 euroon. Seuraavien vuosien osalta kustannukset voivat jäädä pienemmiksi, jos laitteen on hankkinut omaksi. Lisäksi alkolukon jäädessä vapaaehtoiseksi laitteeksi alkolukolla valvotun ajo-oikeuden jälkeen, poistuu myös laitteen kalibrintipakko. Laitetoimittajat kuitenkin suosittelevat kalibrintia säännöllisesti laitteelle määritellyin aikavälein, jotta laitteen oikea toiminta voidaan taata.¹¹ Traficom on laatinut alkolukon käyttöön liittyen esitteen "Alkolukolla valvottu ajo-oikeus" 4.9.2020 (https://ajokortti-info.fi/sites/default/files/media/file/Alkolukolla_valvottu_ajo-oikeus_esite.pdf).

Asennuksen lisäksi alkolukon vaatimien vähintään 12 kuukauden välein tehtävien kalibrintihuoltojen kustannukset olivat alkolukkojen kalibrintia tekevien tahojen hinnastojen perusteella vuonna 2024 noin 50–60 €/kalibrinti. Alkolukon kalibroinnista on säädetty alkolukkolaissa. Kalibrinti on tehtävä Traficomien valtuuttamassa huoltoliikkeessä, joka antaa siitä todistuksen. Traficomien määräyksen "Alkolukon tekninen toiminta" (TRAFI/118120/03.04.03.00/2016) mukaan kalibrintitodistus on pidettävä ajossa aina mukana. Alkolukolla valvotusta ajo-oikeudesta annetun määräyksen mukaan alkolukon on estettävä auton käynnistyminen, mikäli alkolukolle säädetty kalibrintiväli ylittyy vähintään seitsemällä vuorokaudella.

Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) 2019/2144, eli ns. yleinen turvallisuusasetus varmistaa, että alkolukon asentaminen ajoneuvoon on jatkossa suoraan vaadittavaa. Valmistajien tulee asetuksen perusteella antaa asennusohjeet, jotta autoihin voidaan asentaa tai jälkiasentaa eurooppalaisen standardin mukainen alkolukko. Asetus vaatii uusilta ajoneuvoilta standardoitua liittymää, joka helpottaa jälkiasennettavien alkolukkojen asentamista moottoriajoneuvoihin.¹² Tämä ei poista katsastusvelvollisuutta tilanteissa, joissa ajo-oikeus riippuu alkolukosta.

4.4.4 Asenteet rattijuopumuksiin ja alkolukon käyttöön liittyen

Liikenneturva selvitti suomalaisten mielipiteitä päihteistä liikenteessä syksyllä 2022. Kyselyyn vastanneista 85 % koki, että tarvitaan nykyistä tehokkaampia keinoja ehkäistä päihteiden käyttöä liikenteessä. Vastanneista 79 % oli sitä mieltä, että yhteiskunnan pitäisi puuttua enemmän päihtyneenä ajamiseen. Suurin piirtein yhtä moni katsoi, että olisi hyvä ehkäistä päihtyneenä ajamista erilaisin teknisin keinoin, kuten alkolukoilla.¹³

Jopa 20 % alkoholirattijuopumuksesta kiinnijääneistä on uusijoita, mikä tarkoittaa vuositasolla noin 4 000 toistuvasti humalassa ajavaa kuljettajaa, joilla usein on taustalla alkoholismia ja muita elämänhallinnan ongelmia. Alkolukko olisi toimiva rattijuopumuksia ennaltaehkäisevä väline erityisesti tälle riskiryhmälle. Alkolukko ehkäisee tutkitusti rattijuopumusten uusimista ja saattaa myös vaikuttaa kuljettajan asenteisiin ja alkoholinkäyttöön yleisemmin. Yli 80 % Liikenneturvan kyselyyn vastanneista toivoi rattijuopumuksiin kovempia rangaistuksia.¹³ Eurooppalaisen vertailututkimuksen (ESRA2) mukaan suomalaisten asenteet rattijuopumuksia kohtaan ovat Euroopan tiukimpia. Yli 99 % suomalaisista pitää täysin tuomittavana ajamaan lähtöä yli 0,5 ‰ humalassa.¹⁴

Suhtautuminen humaltuneena ajamiseen on jossain määrin ristiriitaista. Vaikka päihtyneenä ajaminen tuomitaan ja teosta toivotaan kovempia rangaistuksia ja

tukea alkoholin liikakäytön kanssa kamppaileville, samanaikaisesti suhtaudutaan kuitenkin melko lievästi siihen, että ajoneuvoa kuljetetaan alkoholia nauttineena, jos rattijuopumusraja ei ylity. Liikenneturvan keväällä 2022 toteuttamaan kyselyyn vastanneista 10 % paheksui, mutta samalla kuitenkin jossain määrin hyväksyi autolla ajamisen alkoholia nauttineena, jos rattijuopumusraja ei ylity, ja saat-taisi myös itse ajaa lievästi juopuneena. Toisaalta selvä enemmistö (62 %) ilmoitti paheksuvansa alkoholin vaikutuksen alaisena ajamista ja ei koskaan itse tekisi niin.¹⁵ Myös EU:n Baseline-hankkeen tutkimuksessa käy ilmi, että vaikka alkoholin käyttöä liikenteessä paheksutaan, silti alkoholin vaikutuksen alaisena saatetaan lähteä auton rattiin. Tutkimuksen vastaajista 10,4 % raportoi tutkimusta edeltäneen 30 päivän sisällä ajaneensa autoa juotuaan alkoholia. Vastaajista 3,9 % raportoi ajaneensa juotuaan alkoholia niin, että promillemäärä on saattanut ylittää rangaistavuuden rajan, tutkimusta edeltäneen 30 päivän aikana.¹⁶

4.5 Alkolukkojen käyttö muissa Pohjoismaissa

4.5.1 Ruotsi

Taustaa

Ruotsissa alkoholi- ja huumerattijuopumukset aiheuttivat vuonna 2022 noin 25 % liikennekuolemista, alkoholi oli mukana 18 %:ssa liikennekuolemista joko ainoana huumaavana aineena tai sekakäyttönä.¹⁷ Ruotsissa rattijuopumuksen raja on 0,2 ‰¹⁷, joka on selvästi alhaisempi kuin Suomessa käytössä oleva 0,5 ‰:n raja.

Ruotsissa rangaistus rattijuopumuksesta on sakkoa tai enintään kuusi kuukautta vankeutta. Törkeästä rattijuopumuksesta voidaan tuomita vankeuteen enintään kahdeksi vuodeksi. Rangaistuksen lisäksi rattijuopumus johtaa Ruotsissa lähes aina ajokieltoon. Vain pitoisuuksilla 0,2–0,3 ‰ on mahdollista saada varoitus. Yleensä rattijuopumuksesta asetetaan 12 kuukauden ajokielto ja törkeästä rattijuopumuksesta 24 kuukauden ajokielto. Jos on raskauttavia olosuhteita, ajokielto voi olla näitä pidempi.¹⁸

Kuten Suomessa, myös Ruotsissa alkoholin vaikutuksen alaisena ajamisesta epäilty tai syyllinen voi hakea alkolukolla valvottua ajo-oikeutta, mutta viran-omaisenmenettelyt, jotka liittyvät valvotun ajo-oikeuden hakemiseen, myöntä-miseen ja seuraamiseen, eroavat Suomen käytännöistä. Suomessa alkolukon käyt-töön liittyvistä asioista säädetään alkolukkolaissa, kun taas Ruotsissa sääntely on osa ajokorttilakia.

Alkolukon käyttö Ruotsissa

Ruotsi otti vuonna 2012 käyttöön alkolukolla valvotun ajo-oikeuden. Samalla, kun otettiin käyttöön ehdollinen alkolukolla valvottu ajo-oikeus, pidennettiin ratti-juopumuksesta seuraavia ajokieltoja.¹⁹ Vuonna 2018 lakiin tehtiin EU:n vaatimia muutoksia liittyen alkoholin väärinkäytöstä epäiltyjen alkolukon saamisen ehtoi-hin. Tällöin alkoholiriippuvaisiksi todetuille lisättiin vaatimus 6 kk raittiudesta en-nen alkolukolla valvotun ajo-oikeuden myöntämistä. Samalla tehtiin joitain muita-kin muutoksia lähinnä terveydenhuollon käyntien ja seurannan ehtoihin.²⁰ Muu-toksen on koettu vähentävän alkolukon käyttöä ja siitä saatavia hyötyjä, koska 6 kuukauden ehdottomaan raittiuteen sitoutuminen on monelle vaikeaa. Alkolukon tarkoitus ei ole vain estää päihtyneenä ajoa, vaan myös aikomusta ajaa alkoholin vaikutuksen alaisena ja näin vaikuttaa henkilön alkoholin käyttöön yleisemmin.

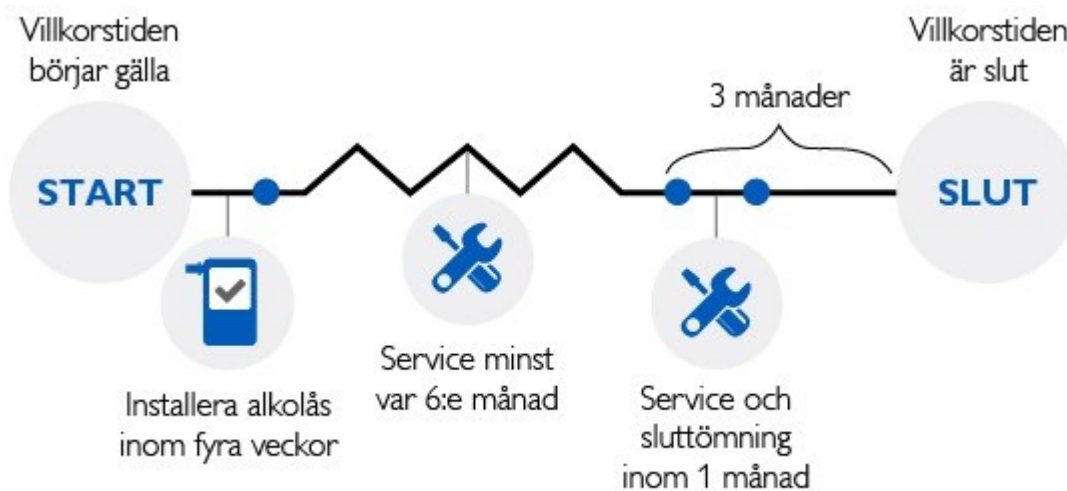
Alkolukolla valvotun ajo-oikeuden käyttöönoton jälkeen Ruotsin Transportstyrel-sen on vuoteen 2022 mennessä myöntänyt yli 16 000 alkolukolla valvottua ajo-oikeutta. Ruotsi on Euroopan ”johtava maa” alkolukon käytössä, noin kolmannes rattijuopumuksista tuomitusta hakee alkolukolla valvottua ajo-oikeutta. Vuonna 2022 sellainen myönnettiin noin 25 %:lle rattijuopumukseen syyllistyneistä (noin

71 % sitä hakeneista). Alkolukkoajokortteja myönnetään vuosittain noin 1 500 – 2 000 kappaletta. Vuonna 2022 ehdollisia alkolukkoajokortteja rattijuopumukseen perustuen oli käytössä noin 2 150.¹⁹

Ruotsissa on havaittu tutkimuksissa ainakin viitteitä siitä, että alkolukkojen käytön myötä rattijuopumusrikosten uusimiset ovat vähentyneet ja alkoholin käyttötottumukset tuomituilla muuttuneet pysyvästi, lisäksi sairaalomien ja sairaalajaksojen määrien arvioidaan vähentyneen.²¹ Noin 80 % alkolukolla valvotun ajo-oikeuden valinneista ei syyllisty uuteen rattijuopumukseen valvonta-aikana.

Alkolukon käyttöön liittyvät menettelyt

Ruotsissa alkolukon rikkomustiedot käsitellään Transportstyrelsenissä. Alkolukkojen käyttötiedot puretaan kuuden kuukauden välein korjaamoilla, jotka toimittavat tiedot salattuina valvovalle viranomaiselle Transportstyrelseniin. Transportstyrelsen säilyttää tietoja viisi vuotta. Kuljettajaa voidaan pyytää myös ylimääräiseen käyttötietojen purkuun, jos hän on usein antanut yli 0,2 ‰ sisältävän puhallusnäytteen (yli viisi kertaa käynnistyspuhalluksessa tai yli kolme kertaa ajonaikaisessa uudelleenpuhalluksessa) tai muuten käyttäytynyt alkolukko-ohjelman sääntöjen vastaisesti.²²



Kuva 1. Alkolukon käyttöön liittyvät menettelyt koeajan alusta loppuun. (Lähde: <https://www.transportstyrelsen.se/sv/vagtrafik/Korkort/forlorat-korkort/alkolasefter-rattfylleri/villkorstid/>)

Ruotsi näkee oman ohjelmansa tehokkaana osittain johtuen aikaisempaa pidemmistä ajokielloista.¹⁹ Ajokielto on merkittävästi pidempi kuin Suomessa vastaavasta rikoksesta seuraava ajokielto.

Ruotsissa alkolukolla valvottu ajo-oikeus on yhtä pitkä kuin asetettu ajokielto, mikä eroaa suuresti Suomen järjestelmästä, jossa ajokielto on usein merkittävästi lyhyempikestoinen kuin alkolukolla valvotuksi ajo-oikeudeksi muutettu seuraamus.

Myös Ruotsissa nähdään ongelmana ja osin alkolukon käytön esteenä alkolukon asennuksen ja käytön korkeat kustannukset.¹⁹

Ajokiellot muista liikenne rikoksista

Ruotsissa Transportstyrelsen voi määrätä ajokiellon myös muista liikenne rikoksista kuin rattijuopumuksista. Muista liikenne rikkomuksista määrättyjen ajokiel-

tojen kestot ovat tyypillisesti selvästi lyhyempiä kuin rattijuopumuksesta määrätty. Suomessa ajokiellot muista liikenneriikkomuksista ovat lähempänä rattijuopumuksesta määrättävien ajokiellojen kestoja.²³

- Pako onnettomuuspaikalta, ajokiellon kesto 2–6 kuukautta.
- Toistuvat liikenneriikkomukset (syyllistyminen toistuvasti kahden vuoden sisällä, esim. lievempään ylinopeuteen tai turvavyön käyttämättä jättämiseen, ajokiellon kesto kaksi kuukautta.
- Piittaamattomuutta osoittava liikenneturvallisuuden vaarantaminen (esim. ylinopeus 31–40 km/h, punaisen valon ohittaminen, huolimaton ajo, ajo-oikeudetta ajaminen, turvavälistä piittaamattomuus), ajokiellon kesto keskimäärin 2–4 kuukautta.²³

4.5.2 Tanska

Taustaa

Tanskassa rattijuopumuksen rajat ovat samat kuin Suomessa, eli rattijuopumuksen raja ylittyy, jos veren alkoholipitoisuus ajon aikana tai sen jälkeen ylittää 0,5 ‰ tai uloshengityksen alkoholipitoisuus ajon aikana tai sen jälkeen 0,25 mg/l uloshengitysilmaa. Rangaistukset kovenevat, kuten Suomessakin 1,2 ‰ ylittyessä. Lisäksi rattijuopumuksesta voidaan tuomita, mikäli katsotaan, että ajoneuvoa on kuljetettu alkoholin vaikutuksen alaisena siten, ettei sen voida katsoa olleen turvallista.²⁴

Rattijuopumuksista seuraavat ajokiellot

Tanskassa rattijuopumuksen seuraus riippuu alkoholin määrästä, siitä kuinka kauan ajo-oikeus on ollut voimassa ja mahdollisista aikaisemmista rattijuopumuksista. Rattijuopumuksesta 0,5–1,2 ‰ seuraa ehdollinen ajokielto, joka tarkoittaa, että rattijuopumukseen syyllistyneen on suoritettava ns. "alkoholi ja liikenne" -kurssi sekä läpäistävä ajo- ja teoriakoe kuuden kuukauden sisällä ajo-oikeuden ehdollisesta menettämisestä. Kurssin suorittamiseen menee noin kuukausi, joten sen suhteen tulee toimia ripeästi. Mikäli koetta ei läpäise, tulee ajokielto voimaan 1–3 vuodeksi. Jos rattijuopumukseen syyllistyneen ajo-oikeus on myönnetty alle kolme vuotta aiemmin, määrätään hänet suoraan ajokieltoon. Ajo-oikeuden saa tällöin takaisin suorittamalla uudelleen ajo- ja teoriakokeen ja käymällä vaadittavat ajokurssit.²⁵

Törkeästä rattijuopumuksesta seuraa ehdoton kolme vuotta kestävä ajokielto. Ajo-oikeuden saa takaisin kolmen vuoden päästä suorittamalla alkoholi ja liikenne -kurssin sekä läpäisemällä ajo- ja teoriakokeen.²⁴

Jos henkilö syyllistyy uuteen rattijuopumukseen viiden seuraavan vuoden aikana ensimmäisestä tuomiostaan, seurauksena on aina vähintään kolmen vuoden ehdoton ajokielto, vaikka ilman taustalla olevaa rattijuopumusta tilanteesta seuraisi ehdollinen ajokielto. Lisäksi tietty määrä muita liikenneriikkomuksia, esimerkiksi ylinopeuksia, viiden vuoden sisällä rattijuopumuksesta, johtaa ehdottomaan ajokieltoon. Toistuvien rattijuopumusten (jos rattijuopumuksesta jää kiinni kahdesti kahden vuoden sisällä) seurauksena ajoneuvo voidaan takavarikoida lopullisesti ja lisäksi tästä voi seurata vankeutta ja ehdoton 10 vuoden ajokielto.²⁴

Alkolukkojen käyttö Tanskassa rattijuopumustapauksissa

Kuten Suomessa myös Tanskassa on käytössä alkolukko-ohjelma, jolla voidaan korvata ajokielto alkolukolla valvotulla ajo-oikeudella. Tanskassa alkolukko-ohjelma otettiin käyttöön vuonna 2015, mutta sen sisältöä on muutettu vähäiseksi jääneiden käyttäjämäärien vuoksi ja uusi laki tuli voimaan joulukuussa 2017. Al-

kuun alkolukon saattoi saada kolmen vuoden ajokiellossa käyttöön vasta viimeiseksi vuodeksi ja lisäksi sitä piti käyttää tällöin kaksi vuotta. Järjestely ei kannustanut valitsemaan alkolukolla valvottua ajo-oikeutta, koska ajokiellon haitat olivat jo konkretisoituneet ja kärsittävästä ajokiellosta oli jäljellä enää kolmannes.²⁶ Lakimuutoksen jälkeen alkolukon on voinut saada käyttöön heti ajokiellon alusta alkaen. Mikäli henkilö täyttää alkolukon käytön ehdot, voi hän ottaa alkolukon käyttöön missä tahansa ajokiellon vaiheessa.²⁷ Alkolukkojen käyttö ei edelleenkaan ole kovin suosittua, vain noin 600 rattijuopumukseen syyllistyneellä on tällä hetkellä alkolukolla valvottu ajo-oikeus. Vuonna 2022 alkolukon otti käyttöön noin 400 kuljettajaa. Alkolukkojen potentiaalin on arvioitu olevan nykyistä käyttäjämäärää suurempi. Vuonna 2013 arvioitiin, että alkolukkojen potentiaalinen käyttäjämäärä olisi noin 500 – 1 000 kuljettajaa.²⁶ Voimassa oleva alkolukkojen käyttö jakautuu vapaaehtoiseen ja pakolliseen alkolukko-ohjelmaan²⁸.

Vapaaehtoinen alkolukko-ohjelma

Ajokiellon voi muuttaa alkolukolla valvotuksi ajo-oikeudeksi, mikäli saa ensikertalaisena tuomion rattijuopumuksesta ja alkoholipitoisuus verestä on ollut korkeintaan 2,0 ‰. Mikäli saa rattijuopumuksesta tuomion toistamiseen, voi ajokiellon muuttaa alkolukolla valvotuksi ajo-oikeudeksi, mikäli veren alkoholipitoisuus on ensimmäisellä kerralla ollut korkeintaan 2,0 ‰ ja toisella kerralla korkeintaan 1,2 ‰. Lisäksi edellytyksenä on, ettei rattijuopumuksen vuoksi ole aiheutunut henkilövahinkoja. Alkolukon saamisen ehtona on myös käynti terveydenhuollossa. Mikäli käynnin yhteydessä todetaan riippuvuus alkoholista, on mentävä hoitoon ja hoidon toteutumista seurataan koko ehdollisen ajokiellon ajan.²⁸

Pakollinen alkolukko-ohjelma

Tanskassa on käytössä myös ns. pakollinen alkolukko-ohjelma. Alkolukon käyttö on pakollista kaksi vuotta ehdottoman ajokiellon jälkeen, mikäli on syyllistynyt yli 2,0 ‰ humalassa ajamiseen, syyllistyy toistamiseen rattijuopumukseen eikä vapaaehtoisen alkolukon käytön edellytykset täyty (yllä) tai on tuomittu vähintään kolmesti rattijuopumuksesta promillemäärästä riippumatta. Mikäli alkolukkoa ei tässä tilanteessa halua ottaa käyttöön, pidentyy ajokielto kahdella vuodella.²⁸

Alkolukon käyttöön liittyvät menettelyt

Tanskassa alkolukon tiedot puretaan korjaamalla noin kuuden kuukauden välein. Korjaamo lähettää puretut tiedot poliisille, joka tarkistaa, että alkolukon käytön ehdot täyttyvät.²⁸

Tanskassa Færdselsstyrelsen hyväksyy alkolukkotoimittajat, joiden alkolukkoja voidaan käyttää valvotun ajo-oikeuden aikana. Alkolukon käyttäjä vastaa itse kaikista alkolukon käyttöön liittyvistä kustannuksista. Alkolukon käyttöä haetaan kunnalta, jonka jälkeen kunta yhdessä poliisin kanssa selvittää täyttyvätkö alkolukon käytön edellytykset. Tämän jälkeen poliisi ilmoittaa, mikäli alkolukon käytön ehdot toteutuvat ja onko alkolukon käyttöönottajalla tarve käydä terveydenhuollossa arvioitavana mahdollisen alkoholiriippuvuuden selvittämiseksi. Ennen alkolukon käyttöönottoa on myös käytävä alkoholi ja liikenne -kurssi ja tämän jälkeen läpäistävä ajokoe. Poliisi vastaa kokeen valvonnasta.²⁸

Alkolukolla valvottu ajo-oikeus on voimassa vain Tanskassa, se ei oikeuta ajamiseen muissa maissa.²⁹

4.5.3 Norja

Taustaa

Norjassa ei ole käytössä rattijuopumukseen liitettyä alkolukko-ohjelmaa tai mahdollisuutta muuntaa ajokieltoa alkolukolla valvotuksi ajo-oikeudeksi. Norjassa ol-

laan kuitenkin kiinnostuneita alkolukon tuomista mahdollisuuksista parantaa liikenneturvallisuutta. Mikäli alkolukko tulee uuteen EU:n ajokorttidirektiiviin, tulee Vegveseniltä saadun tiedon mukaan Norja ottamaan sen todennäköisesti käyttöön direktiivin mukaisesti.

Vuosina 2011–2020 kuolemaan johtaneissa tieliikenneonnettomuuksissa alkoholi oli osatekijänä 16 %:ssa (11 %:ssa vain alkoholi ja 4 %:ssa alkoholi ja muita päihteitä) tapauksista³⁰.

Rattijuopumus ja siitä seuraavat ajokiellot

Norja oli ensimmäinen maa, joka otti käyttöön promillerajan tieliikenteessä. Norja päätti vuonna 1936, että jos kuljettajan veren alkoholipitoisuus on korkeampi kuin 0,5 ‰, katsotaan rattijuopumusrajan ylittyvän. Vuodesta 2001 promilleraja on ollut 0,2 ‰ (tai alkoholipitoisuus uloshengitysilmassa yli 0,1 mg ilmalitrassa).³⁰ Norjassa rattijuopumuksen raja on siis selvästi Suomen rajaa alhaisempi. Sen katsotaan olevan ns. turvallisella puolella. Tutkimusten mukaan 0,5 ‰ humalalla on jo selkeästi vaikutuksia ajokykyyn (reaktioaika ja liikkeen hallinta heikkenevät ja tunteet ailahtelevat). Itse asiassa tarkkaavuus alkaa heikentyä ja kömpelyys lisääntyä jo 0,25 ‰ humalassa.³⁰

Rattijuopumuksen rangaistavuuden rajoiksi on asetettu:

- 0,2 ‰: sakko (noin yhden kuukauden bruttopalkka)
- 0,5–1,2 ‰: sakko (noin 1,5 kuukauden bruttopalkka), ehdollinen vankeusrangaistus (lähellä 1,2 ‰ mahdollisesti ehdoton vankeus) ja vähintään vuoden ajokielto
- Yli 1,2 ‰: sakko (noin 1,5 kuukauden bruttopalkka), ehdoton vankeusrangaistus (vähintään 14 vrk) ja vähintään kahden vuoden ajokielto.³¹

Jos jää toistamiseen viiden vuoden sisällä kiinni yli 0,5 ‰ humalassa ajamisesta, seurauksena on ajo-oikeuden menetys lopullisesti. Mikäli rattijuopumukseen syyllistynyt on joutunut onnettomuuteen, katsotaan syyllisen aina olevan alkoholin vaikutuksen alaisena ajanut ja rangaistukset kovenevat tällöin merkittävästi.³¹

5 Muutosehdotukset

5.1 Nykyistä selkeämpiin kaksivaiheisiin ajokieltoprosesseihin siirtyminen

Ajokorttilainsäädäntöä tulisi harkita muutettavaksi siten, että väliaikaisen ajokielon voimassapitämis päätöksestä luovuttaisiin. Tällöin prosessi yksinkertaistuisi, kun yksi erillinen hallintopäätös ja siihen liittyvä oikaisuvaatimus poistuisi. Väliaikaista ajokieltoa koskeva sääntely on ajokorttilain 70 ja 72 §:ssä ja väliaikaisen ajokiellon voimassapitämis päätöstä koskeva tarkempi sääntely ajokorttilain 72 §:n 1 ja 4 momentissa.

Rikosperusteisten ajokiellojen osalta yhdenmukaistettaisiin rikokseen syyllistymisen todennäköisyyden arviointia eräiden yksittäisten ajokieltoseurauksen aiheuttavien rikosten kohdalla. Asiaa on käyty läpi tarkemmin kappaleessa 3.2. Käytännössä muutos nykyiseen väliaikaiseen ajokieltoon määräämisen kynnykseen verrattuna olisi varsin pieni. Muihin ajokieltoihin tai rikoksen esitutkintakynnyksen ylittymiseen asialla ei olisi vaikutusta

Väliaikaisella ajokieltopäätöksellä puututaan välittömästi ajo-oikeuden haltijan oikeuteen kuljettaa liikenteessä ajoneuvoa. Väliaikaiseen ajokieltoon määräämisen

tilanteiden tulee siksi olla tarkasti säädeltyjä, että on selvää missä kaikissa tilanteissa ja olosuhteissa väliaikaiseen ajokieltoon voidaan määrätä. Kyse on ennen kaikkea liikenneturvallisuuden varmistamisesta ja toimenpiteistä, joilla vaarallisesti toimivat ja käyttäytyvät henkilöt saadaan mahdollisimman tehokkaasti ja kattavasti pois liikenteestä vaarantamasta itseään ja muita tiellä liikkuvia.

Väliaikainen ajokielto ei ole asiaa koskeva lopullinen päätös, vaan asia tulee jatkossa uudelleen arvioitavaksi. Väliaikaiseen ajokieltoon määrätty voi hakea muutosta päätökseen, mikäli hän katsoo väliaikaisen ajokiellon olevan perusteeton. Yhden prosessin kokonaisuuteen nyt kuuluvan hallintopäätöksen poistuminen ei vaarantaisi asianosaisen oikeusturvaa, sillä väliaikaiseen ajokieltoon määrättyllä on mahdollisuus tehdä sekä oikaisuvaatimus että sen jälkeen vielä valitus. Asianosaisen oikeusturvan varmistamiseen on siten säädetty keinot.

Asianosaisen näkökulmasta yhden, prosessin välivaiheena tehtävän hallintopäätöksen poistuminen voi edesauttaa oikeusturvan toteutumista. Useamman muutoksenhakukelpoisen hallintopäätöksen antaminen samassa asiassa saattaa sekoittaa asianosaista siten, että hänen oikeusturvansa vaarantuu. Poliisihallituksen mukaan on mahdollista, ettei asianosainen osaa käynnistää muutoksenhakua oikeassa asiassa sille säädettyssä määräajassa. Tämänkaltaisen sekoittumisen riski vähenisi, jos yhdestä päätöksestä välivaiheessa luovuttaisiin.

Ehdotetut toimenpiteet ajokieltoprosesseihin liittyen

- **Väliaikaisen ajokiellon voimassapitämis päätöksestä luovutaan rikosperusteisissa ajokielloissa**
 - Muutetaan ajokorttilain 70 §:n 1 momentin 2 kohtaa siten, että väliaikaiseen ajokieltoon määräämisen kynnyksenä edellytetään yhdenmukaisesti momentin 1 kohdan tavoin todennäköistä syytä epäillä rikosta. Vaihtoehtoisesti kohdat voitaisiin yhdenmukaisuuden vuoksi yhdistää.
 - Muutetaan ajokorttilain 70 §:n 2 momenttia siten, että rajavartiomiehen toimivalta väliaikaisen ajokiellon määräämiseen on säädetty samanlaisella kynnyksellä kuin poliisimiehen kohdalla, jotta kaikissa tilanteissa asia arvioidaan samalla tavalla riippumatta väliaikaisen ajokiellon määräävästä viranomaisesta.
 - Muutetaan ajokorttilain 72 §:ä rikosperusteisten ajokieltojen osalta siten, että 72 § 1 momentista poistetaan voimassapitämis päätöksen tekeminen ja siinä todetaan ainoastaan pääsääntöinen tilanne. Pykälässä todettaisiin, että edellä 70 §:n 1 momentin 1 kohdassa tarkoitetussa tapauksessa väliaikainen ajokielto jatkuu, kunnes 64 §:n mukainen ajokieltopäätös tehdään.
- ➔ Väliaikaisen ajokiellon määräämisen kynnyksen yhdenmukaistamisella varmistettaisiin, että väliaikaiseen ajokieltoon määrääminen on riittävän harkittua eikä ylimitoitettua. Tällöin väliaikaiseen ajokieltoon voitaisiin määrätä, jos olisi todennäköisiä syitä epäillä syylistymistä ko. rikoksiin. Tämä olisi perusteltua siksi, että poliisimiehen tulisi jatkossa kaikkien rikosten kohdalla väliaikaista ajokieltoa määrätessään suorittaa se harkinta, mikä tällä hetkellä tehdään joidenkin rikosten osalta voimassapitämis päätöksen yhteydessä. Kynnys määrätä väliaikainen ajokielto saattaisi nousta jonkin verran, mikä voisi johtaa yksittäisissä tilanteissa väliaikaisen ajokiellon määräämättä jäämiseen. Vaikutuksen ei kuitenkaan voida katsoa olevan merkittävän suuri, koska esimerkiksi muun huumausaineen käytöstä epäillyn kuljettajan kohdalla väliaikaisen ajokiellon määrääminen edellyttää poliisin nykyisen ohjeistuksen mukaan sylkinäytteen ohella muutakin näyttöä rikoksesta eli käytännössä todennäköistä syytä.

- ➔ Väliaikaisen ajokiellon määräämisperusteet muuttuisivat näin yhdenmukaisiksi, mikä sekin osaltaan yksinkertaistaisi prosessia, kun poliisimiehen kohdalta poistettaisiin erilaisia harkintaperusteita.
- **Väliaikaisen ajokiellon voimassapitämispäätöksestä luovutaan muissa ajokielloissa**
 - Toteutetaan poistamalla ajokorttilain 72 §:n 4 momentista maininta päätöksenteosta väliaikaisen ajokiellon voimassapitämiseksi lain 70 §:n 1 momentin 4 kohdassa tarkoitetuissa tapauksissa.
 - ➔ Ajokorttilain 70 § 1 momentin 4 kohdan mukaisesti väliaikaiseen ajokieltoon määräämiseltä edellytetään, että ajokyvyn heikkeneminen on ilmeistä ja että henkilö on välittömästi aikeissa jatkaa ajamista. Väliaikaiseen ajokieltoon määräämisen kriteerit on säädetty hyvin tiukoiksi. Ajokyvyn heikentymisen tulee olla ilmeistä eli täysin selvää ja epäilytystöntä. Lisäksi edellytetään, että käsillä on välitön aie jatkaa ajamista, jolloin liikenneturvallisuuden vuoksi ajamisen keskeyttäminen on välttämätöntä. Tästä johdun asianosaisen oikeusturvan ei voida nähdä heikentyvän, vaikka väliaikaisen ajokiellon voimassapitämispäätöksestä luovuttaisiin. Esimerkiksi muutoksenhakukeinot ovat väliaikaisen ajokieltopäätöksen yhteydessä käytettävissä.
 - ➔ Ajokorttilain 70 §:ään ei tämän muutosehdotuksen johdosta ole tarpeen tehdä muutoksia.
 - ➔ Ajokorttilain 72 §:ssä ei ole säädetty väliaikaisen ajokiellon voimassapitämispäätöstä koskien erilaista arviointikynnystä verrattuna ajokorttilain 70 §:n sääntelyyn. Asiaa arvioidaan samoin kriteerein sekä väliaikaista ajokieltoa tien päällä määrättäessä että sen jälkeen tehtäessä väliaikaisen ajokiellon voimassapitämispäätöstä. Väliaikainen ajokielto ja väliaikaisen ajokiellon voimassapitämispäätös tehdään siis täsmälleen samoin edellytyksin ja poliisi arvioi asiaa lähtökohtaisesti samojen tietojen pohjalta molempien päätösten tekemisen yhteydessä.
 - ➔ Päätöksenteon perusteena oleviin tietoihin voi tulla muutoksia ainoastaan silloin, jos asianosainen tuo niitä itse esiin tässä vaiheessa. Hänellä on kuitenkin mahdollisuus esittää vastaavat argumentit myös oikaisuvaatimuksessa, eikä asianosaisen oikeusturva siten vaarannu. Muutoksenhakukeinot väliaikaista ajokieltoa koskevaan päätöksen ovat käytettävissä.
 - ➔ Muutoksella olisi mahdollista saada poliisin tehtävistä pois näissä asioissa tehtävät tietyllä tapaa rutiininomaiset, usein samansisältöiset toiset päätökset. Toisen päätöksen poisjääminen selkeyttäisi asiaa myös asianosaisen kannalta, sillä toinen identtinen päätös saattaa joidenkin kohdalla aiheuttaa sekaannusta ja ihmetystä siitä, miksi asiassa tehdään jälleen uusi päätös.

5.2 Tavallisen tiedoksiannon käytön laajentaminen

Ajo-oikeusasioden käsittelyä olisi mahdollista tehostaa, nopeuttaa ja nykyaikaistaa siten, että tiedoksiannoissa mahdollistettaisiin nykyistä enemmän tavallisen tiedoksiannon käyttäminen todisteellisen tiedoksiannon sijaan. Asiassa on kuitenkin huomioitava tiedoksiannon tarkoitus kaikissa tilanteissa siten, ettei asianosaisen oikeusturva vaarannu.

Menettelyn käytännön toimivuutta olisi Poliisihallituksen näkemyksestä hyvä nopeuttaa ja yksinkertaistaa huomioiden erityisesti tilanteet, joissa selkeästi välttämättä tiedoksisaantia ja ajokieltoon määräämistä pyritään näin viivyttämään. Ajo-

kieltojen tarkoituksena on edistää liikenneturvallisuutta estämällä sellaisia henkilöitä, jotka voivat aiheuttaa vaaraa liikenteelle, kuljettamasta ajoneuvoa. Tiedoksiannon välttelyllä on Poliisihallituksen mukaan mahdollista viivyttää ajokiellon alkamista usealla viikolla, ja ajokieltoon määräämisen viivästyminen on siten suuri riski liikenneturvallisuudelle. Liikenneturvallisuuden edistämisen näkökulmasta ajokieltoprosessin tehostaminen on siten tärkeää kaikin mahdollisin keinoin.

Todisteellinen tiedoksianto tarkoittaa, että tiedoksianto toimitetaan kirjeellä saatitodistusta vastaan, mikä edellyttää kirjeen vastaanottajalta erityisiä toimenpiteitä ja poikkeaa tavallisen kirjeen vastaanottamisesta. Ajokieltoihin liittyvien tiedoksiantojen nykytilaa on kuvattu tarkemmin kappaleessa 3.4,

Ajo-oikeuteen liittyvät prosessit ovat ajallisesti varsin pitkiä. Rikosperusteiseen ajokieltoon johtavassa prosessissa on usein ensi vaiheessa määrätty väliaikainen ajokielto ja näissä tilanteissa on jo nyt mahdollista käyttää tavallista tiedoksiantoa ajokorttilaissa säädetyissä tilanteissa. Niissäkin tapauksissa, joissa väliaikaista ajokieltoa ei ole määrätty, on asiaa koskeva rikoskäsittely kaikkine vaiheineen kuitenkin käynnissä. Asia on siis esimerkiksi poliisilla esitutkinnassa ja asianosaista kuulustellaan tässä vaiheessa, tai esitutinnan jälkeen asia on vireillä syyttäjällä tai tuomioistuimessa, ja asianosaisella on rooli myös näissä vaiheissa. Näissä olosuhteissa asianosaiselle ei sinällään ole epäselvää, että hänelle on mahdollisesti tulossa seuraamuksia tekonsa johdosta. Lisäksi määräaikaisen ajokieltopäätöksen tekemisen yhteydessä asianosaista kuullaan nimenomaan ajokieltoon määräämisestä sekä asiaa mahdollisesti selvitetään muutoinkin hallintolain mukaisesti. Määräaikaiseen ajokieltoon määrääminen ei siten tule asianosaiselle yllättäen ja tietämättä.

Vastaavasti muiden kuin rikosperusteisten ajokieltojen kohdalla prosessissa ennen varsinaista ajokieltopäätöstä on usein tehty muita hallintopäätöksiä asiaan liittyen sekä jokaisen hallintopäätöksen yhteydessä myös huolehdittu kuulemisesta. Kun ajokieltoon määräämisen prosessi käynnistyy ajokorttilain 21 §:n mukaisesti lääkärin ilmoituksen johdosta, on henkilö saanut asiasta tietoa jo vastaanotolla ollessaan lääkäriltä ja lisäksi poliisi kuulee asiassa henkilöä itseään ennen päätöksentekoa. Samoin niissä tilanteissa, joissa ajokieltoon määräämisen prosessi käynnistyy ajokorttilain 20 §:n mukaisesti poliisin aloitteesta, edeltää ajokieltoon asettamista hallintopäätös, jolla poliisi määrää henkilön toimittamaan esimerkiksi lääkärinlausunnon. Päätöksentekoon sekä tässä määräysasiassa että ajokieltoon määräämistä koskevassa asiassa liittyy normaaliin tapaan asianosaisen kuuleminen. Henkilö käy asiaa läpi myös lääkärin kanssa ollessaan vastaanotolla lääkärinlausunnon saatukseen. Henkilöllä on prosessin aikana siten lukuisia tilanteita, joissa hän saa tietoa ajokiellon mahdollisuudesta jo etukäteen. Ajokielto ei siis tule näiskään tilanteissa yllättäen ja tietämättä, vaan päätöstä osataan odottaa.

Tiedoksiannon tarkoitus tässä prosessin kokonaisuudessa on, että asianosainen saa todisteellisesti tiedon ajokiellon alkamispäivästä ja muutoksenhakuajan alkamisesta. Kun asianosaiselle on prosessin aikana käynyt selväksi, että teon seurauksena on ajokielto, voisi tavallinen tiedoksianto olla riittävä. Asianosainen tietää prosessin aiempien vaiheiden perusteella odottaa päätöstä ajokiellon alkamisesta. Tällöin ajokiellon alkamispäivä olisi seitsemäs päivä päätöksen lähettämisestä, jollei asianosainen osoita myöhempää tiedoksisaantipäivää tai ettei päätös ole saavuttanut häntä lainkaan. Tämä asia voidaan myös ilmaista asianosaiselle selkeästi kuulemisen yhteydessä, mikä antaa asianosaiselle mahdollisuuden varautua asiaan jo ennalta.

Näistä syistä päätöksen toimittamista tavallisen tiedoksiannon menettelyin voitaisiin pitää suurimmassa osassa tilanteita riittävänä. Tätä tukee myös se, että ajo-oikeusasioissa tullaan tietojärjestelmän kehittämisen myötä hyödyntämään sähköistä tiedoksiantoa, mikä osaltaan tulee jatkossa edesauttamaan asianosaisten tiedonsaantia omassa asiassaan.

Ehdotettavat toimenpiteet tiedoksiantoon liittyen

- **Selvitetään lainsäädännön muuttamista siten, että tavallisen tiedoksiannon käyttöalaa lisättäisiin ajokieltoasioissa**
 - Arvioidaan ajokorttilain 76 a §:n 3 momentin muutostarpeita siten, että tavallisen tiedoksiannon käyttöalaa lisättäisiin tilanteissa, joissa se olisi asianosaisen oikeusturvan vaarantumatta perusteltua.
 - ➔ Esimerkiksi ajoterveyteen liittyvissä tilanteissa lääkärillä on lakiin perustuva ilmoitusvelvollisuus potilaalle ennen kielteisen lausunnon lähettämistä poliisille. Toisena esimerkkinä voidaan mainita tilanteet, joissa asianosainen on ollut osallisena rikosprosessissa ja saanut tuomion liikenne rikoksesta. Näissä tilanteissa ajokielto ei tule asianosaiselle yllätyksenä ja tavallisen tiedoksiannon käyttäminen olisi perusteltavissa.

5.3 Muita ajokieltoja selkeyttäviä ehdotuksia myöhemmin toteutettavaksi

Ajokieltoihin liittyy nykyään jaottelu siten, että osassa tilanteista ajokieltoon määrätään ajo-oikeuden haltija ja osassa tilanteita kuka tahansa ajoneuvon kuljettaja riippumatta siitä, onko hänellä ajo-oikeutta. Jaottelu johtaa siihen, että joissain tapauksissa poliisi ei voi määrätä henkilöä ajokieltoon koska hän ei ole ajo-oikeuden haltija. Tämä puolestaan johtaa siihen, että ajo-oikeuden voi hankkia siitä huolimatta, että on syyllistynyt liikenne rikokseen. Asia on liikenneturvallisuuden kannalta erittäin huolestuttava ja sitä olisi syytä lainsäädäntöä tarkasteltaessa muuttaa.

Liikenneturvallisuuden näkökulmasta olisi tärkeää mahdollistaa väliaikaiseen ajokieltoon määrääminen ajokyvyn ilmeisen heikkenemisen johdosta muulloinkin kuin vain silloin, kun henkilö on aikeissa välittömästi jatkaa ajamista. Tällä tavalla saataisiin tällaiset henkilöt pois liikenteestä asian tarkemman selvittämisen ajaksi kaikissa tilanteissa.

5.4 Alkolukkojen käyttöön ja ajokieltojen keston kohdistuvat muutostarpeet

Tiukempi puuttuminen rattijuopumuksiin olisi ns. helppo liikenneturvallisuutta parantava toimenpide. Koska rattijuopumukset ovat merkittävä syy onnettomuuksien taustalla, on niihin puuttuminen myös välttämätöntä, jos onnettomuuksia halutaan vähentää (luku 4.1). Rattijuopumuksiin puuttumiselle nykyistä tiukemmin on Liikenneturvan kyselytutkimuksen perusteella oletettavasti myös melko hyvä kansalaisten tuki. Suomessa on varaa pidentää rattijuopumuksista aiheutuvia ajokieltoja lähemmäs pohjoismaista tasoa ilman, että rangaistukset ja seuraamukset olisivat vielä erityisen tiukkoja (luku 4.5). Suomessa ajokieltojen kestot rattijuopumusten seurauksena asettuvat nykyisen vakiintuneen lainsoveltamiskäytännön perusteella suurin piirtein saman kestoiseksi kuin ajokiellot muista liikenne rikoksista. Lainsäädännössä säädettyä ajokieltojen keston yläpäättä ei juurikaan rattijuopumustapauksissa käytetä, joten nykyisestä käytännöstä poikkeavan pituisia ajokieltoja ei voida ilman lakimuutosta ottaa käyttöön (luvut 4.3.1., 4.3.2 ja 4.3.3). Rattijuopumuksesta ja törkeästä rattijuopumuksesta seuraava ajokielto on ainakin Ruotsissa selvästi pidempi kuin muusta liikenneturvallisuuden vaarantamisesta tai törkeästä liikenneturvallisuuden vaarantamisesta keskimäärin seuraava ajokielto (luku 4.5). Eli vaikka rattijuopumuksista seuraavia ajokieltoja lakimuutoksella pidennettäisiin, ei pohjoismaisen mallin mukaan olisi välttämätöntä pidentää muista liikenne rikoksista seuraavia ajokieltoja samassa yhteydessä. Rattijuopumuksista seuraavia pidempiä ajokieltoja tukee myös mahdollisuus alkolukolla valvottuun ajo-oikeuteen, jolloin pitkän ajokiellon tuomat haitat yksilön elämään voidaan ehkäistä ottamalla alkolukko käyttöön ja säilyttämään näin oikeus ajaa.

Alkolukolla pyritään varmistamaan, ettei rattijuopumus toistu ja näin parannetaan liikenneturvallisuutta. Alkolukkojen käyttäjämäärät voisivat kasvaa pidempien ajokieltojen ja ajokiellon kestoa vastaavan alkolukolla valvotun ajo-oikeusajan myötä. Tästä voisi syntyä pidempiaikaista hyötyä liikenneturvallisuudelle, kun osa alkolukon ajoneuvoonsa asennuttaneista jatkaisi sen käyttöä myös alkolukolla valvotun ajo-oikeuden päätyttyä. Alkolukolla nähdään myös olevan mahdollisia positiivisia vaikutuksia alkoholin käytön vähentymisessä sen käyttöönottoineilla. Alkolukon myötä sen käyttäjä joutuu pohtimaan tarkemmin omaa alkoholin käyttöä ja milloin voi käyttää alkoholia.

Myös Onnettomuustietoinstituutti OTI suosittelee alkolukkojen käytön lisäämistä ja aiheen tutkimista perustuen omiin selvityksiinsä. OTIn selvitysten perusteella yli kolmannes alkoholin alaisena onnettomuuteen joutuneista on saanut viiden vuoden sisällä aikaisemminkin vähintään yhden rangaistuksen rattijuopumuksesta.³²

Ehdotettavat toimenpiteet alkolukkoihin liittyen:

- **Pidennetään rattijuopumuksista määrättäviä ajokieltoja ja muutetaan alkolukolla valvottua ajo-oikeutta koskevaa lainsäädäntöä ja käytäntöä kohti pohjoismaista (Ruotsi ja Tanska) tasoa**
 - Rattijuopumuksesta 0,5–1,2 ‰ seuraa aina vähintään yhden vuoden ajokielto.
 - Törkeästä rattijuopumuksesta (yli 1,2 ‰) seuraa aina vähintään kahden vuoden ajokielto.
 - Alkolukolla valvotun ajo-oikeuden kesto vastaa ajokiellon kestoa.
- ➔ Ajokieltojen keston nostaminen on toteutettavissa, mutta vaatii lainsäädännön muutoksia. Vaikka jo nykyinen lainsäädäntö sallii jopa viiden vuoden ajokiellot, käytäntö on kuitenkin muodostunut siten, että ajokieltojen kestot ovat olleet pääosin liukuman alkupäästä muutamasta kuukaudesta reiluun vuoteen.
- ➔ Ajokielto tulisi jatkossakin voida muuntaa alkolukolla valvotuksi ajo-oikeudeksi, jos muut seikat eivät sitä estä. Nykyisestä poiketen, alkolukolla valvottu ajo-oikeus tulisi olla kestoaltaan saman pituinen kuin teosta asetettu ajokielto olisi. Alkolukolla valvotun ajo-oikeuden esteenä on esimerkiksi rattijuopumuksen perustuminen muuhun päihteeseen kuin alkoholiin.
- ➔ Alkolukolla valvotun ajo-oikeuden asettaminen saman pituiseksi määrätyn ajokiellon kanssa edellyttää ajokieltojen selvää pidentämistä nykykäytännöstä. Jos ajokielto olisi alkolukolla valvotun ajo-oikeuden kanssa saman pituinen, ei lyhyempi ajokielto muodostuisi houkuttelevammaksi vaihtoehdoksi. Mikäli alkolukolla valvottua ajo-oikeutta lyhennettäisiin vastaamaan nykyisin käytettyjen ajokieltojen kestoa, vain muutamaa kuukautta, ei kustannuksiltaan melko korkea alkolukko olisi houkutteleva vaihtoehto.
- ➔ Alkolukon käyttöön kannustamalla voidaan liikenneturvallisuuden parantamisen lisäksi vähentää myös muita alkoholinkäytöstä aiheutuvia ongelmia sekä yksilölle että yhteiskunnalle. Alkolukkoa käyttävän on tarkemmin mietittävä omaa alkoholinkäyttöään ja monesti alkolukko, jos se on hankittu omaksi, jätetään ajoneuvoon myös alkolukolla valvotun ajo-oikeuden päätyttyä.
- ➔ Alkolukon käytöstä voi olla enemmän hyötyä sekä yksilölle että yhteiskunnalle kuin ajokiellosta, koska se todella estää omalla ajoneuvolla ajon ja alkolukon käyttäjä joutuu pohtimaan omaa alkoholin käyttöään. Ajokielto tapauksissa alkolukolla valvottua ajo-oikeutta tulisikin tarjota aktiivisesti vaihtoehdoksi ajokiellolle.

5.5 Muita alkolukkojen käyttöön ja ajokieltojen kestoihin liittyviä parannusehdotuksia

Alla on kuvattu toimenpiteitä, joiden toteuttaminen ei ole nykytilanteessa mahdollista esim. resurssien tai laajojen lainsäädäntömuutosten vuoksi. Näiden toimenpiteiden toteuttamisen hyötyjä ja mahdollisuuksia kannattaisi arvioida jollain aikavälillä:

- Rattijuopumukseen syyllistyneiden ohjaaminen aina pakolliseen terveydenhuollon keskusteluun. Tarvittaessa lisäksi jatko-ohjaus päihdelääkärille, joka arvioisi mahdollisen tarpeen terveysperusteiselle alkolukolle.
 - ➔ Tämä toimenpide vastaisi esim. Ruotsin ja Tanskan malleja, joissa lähtökohtana on myös yksilön tarve saada apua. Pelkkä rattijuopumuksesta seuraava rangaistus ja ajokielto harvoin riittävät, jotta yksilötasolla alkoholin liiakkäytöstä kärsivä saisi tilanteensa hallintaan ja alkoholin käyttöä vähennettyä. Tähän tarvitaan yleensä moniammatillista tukea. Alkoholin liiakkäyttö on myös yhteiskunnallinen ongelma ja siihen puuttumisella yksilötasolla olisi merkittäviä yhteiskunnallisia hyötyjä, sekä taloudellisia että turvallisuuteen liittyviä. Tällä hetkellä on kuitenkin tiedostettu, että resursseja tällaiselle systemaattiselle tuelle terveydenhuollon puolelta ei ole.
- Pakollisen alkolukon tai vaihtoehtoisesti elinikäisen, hyvin pitkän (esim. 10 vuoden) tai toistaiseksi voimassa olevan ajokiellon määrääminen toistuvasti rattijuopumuksista kiinni jääneille.
 - ➔ Malli on käytössä esim. Tanskassa. Elinikäisen ajokiellon tai alkolukon käytön määrääminen ei nykyisin ole lain mukaan mahdollista, eikä etenäkään elinikäinen ajokielto vaikuttaisi myöskään oikeasuhtaiselta seuraamukselta. Jonkinlainen pitkäaikainen seuraamus voisi olla kuitenkin perusteltua, koska osa rattijuopumukseen syyllistyneistä jää toistuvasti kiinni uudelleen samasta rikoksesta ja näin vaarantaa paitsi oman myös muiden tienkäyttäjien turvallisuuden. Tulisikin löytää ja ottaa käyttöön nykyistä tehokkaampia tapoja, joilla toistuvat rattijuopumukset estettäisiin. Pakollinen alkolukko normaalia pidemmäksi ajaksi voisi olla yksi ratkaisusta.
- Alkolukkotietojen valvonnan vaikutusten tutkiminen liittyen alkolukko-ohjelman tehokkuuteen sekä pohdinta, olisiko valvontaa mahdollista järjestää esimerkiksi Ruotsin mallin mukaisesti.
 - ➔ Suomen alkolukkotietojen valvonta poikkeaa merkittävästi Ruotsin mallista, jossa alkolukkojen tiedot puretaan ja niitä valvotaan Transportstyrelsenissä. Olisi hyödyllistä tehdä tutkimus, jossa arvioitaisiin eri maiden hallinnollisten käytäntöjen vaikutuksia alkolukon käyttöön (kustannuksiin, ohjelmaan osallistumisen suosioon, turvallisuushyötyihin). Tutkimustulosten perusteella voitaisiin kehittää kansallisia alkolukkokäytäntöjä oikeaan suuntaan.
- Ajokieltojen keston kasvattaminen myös muiden liikenneturvallisuutta vaarantavien rikosten yhteydessä, erityisesti ylinopeuksiin liittyen.
 - ➔ Ylinopeudet ovat nykyään suurin yksittäinen tekijä tieliikenteen kuolemaan johtaneissa onnettomuuksissa. Tutkijalautakunnat arvioivat ajonopeuden olleen onnettomuuden syntyyn tai seurauksiin vaikuttanut riskitekijä 55 %:ssa kuolemaan johtaneista moottoriajoneuvo-onnettomuuksista vuonna 2022. Tämän perusteella myös ylinopeuksiin liittyen olisi syytä koventaa seurauksia.
 - ➔ Myös muissa kuin alkoholirattijuopumuksissa on mahdollista käyttää ajokorttilain 67 §:n mukaista ehdollista ajokieltoa, jonka käyttöä voitaisiin

laajentaa koskemaan muita kuin rattijuopumustapauksia eikä ehdotonta estettä ajamisella syntyisi. Tämä voisi parantaa ajokieltojen pidentämisen hyväksyntää kansalaisten keskuudessa. Ruotsissa esimerkiksi ylinopeuksista seuraavat ajokiellot eivät ole yhtä pitkiä kuin rattijuopumuksista seuraavat ajokiellot.

6 Yhteenveto ehdotuksista muutoksista ja johtopäätöksiä

6.1 Ajokieltoprosesseja koskevat ajokorttilain säännökset

Ajokorttilainsäädäntö koetaan ajokieltojen määräämiseen liittyvien säännösten osalta tarpeettoman monimutkaiseksi. Ajokieltojen määräämiseen liittyvissä prosesseissa on eroja, joiden ei Poliisihallituksen mukaan voida nähdä tuovan asiaan hyötyä tai erityistä merkitystä. Prosessit ovat monimutkaisuutensa vuoksi asianosaisille epäselviä, mikä saattaa aiheuttaa riskejä oikeusturvanäkökulmasta. Myös viranomaistoiminnalle monimutkaiset prosessit aiheuttavat omat haasteensa.

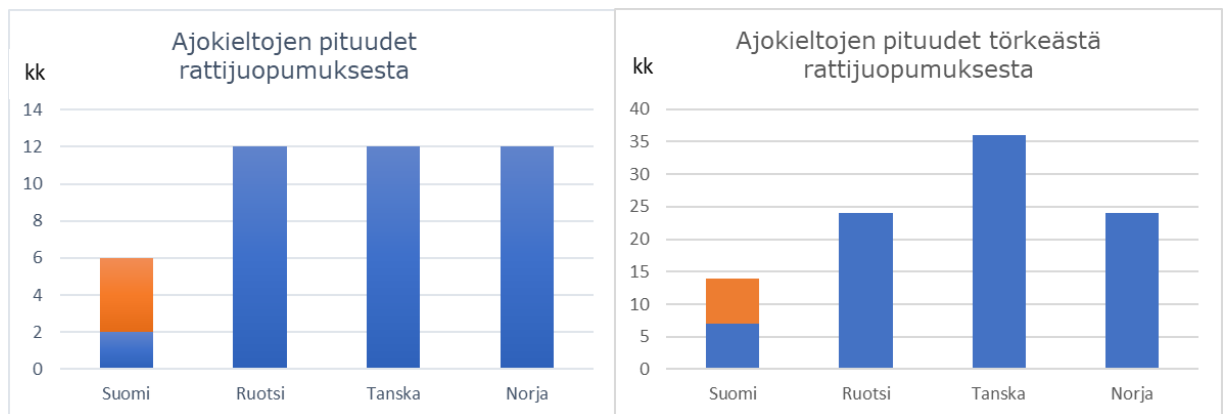
Lisäksi hallintolain mukaiset menettelyt istuvat ajoittain varsin huonosti ajo-oikeuteen liittyviin prosesseihin, ja tästä syystä olisi harkittava esimerkiksi tiedoksi-antomenettelyn keventämistä ja tehostamista mahdollistamalla tavalliset tiedoksiannot nykyistä laajemmin. Ajokieltopäätösten mahdollisimman nopealla voimaansaattamisella on selkeä yhteys liikenneturvallisuuteen. Jatkotyön avulla olisi mahdollista edistää liikenneturvallisuutta edelleen ja siten vahvistaa myös tässä muistiossa esitettävien muutosehdotusten vaikutusta.

Ajokieltoprosessien selkeyttämisen tarkoituksessa olisi hyvä harkita poliisille mahdollisuutta yhdistää aiemmin määrättyjä useita ajokieltoja uudella päätöksellä yhdeksi ajokielloksi. Selkeyttämislle löytyy perusteita varsinkin asianomaisen näkökulmasta. Lisäksi eräissä lääkärintlausuntojen toimittamistilanteissa voisi olla taroituksenmukaista luopua erillisistä, saman lausunnon toimittamisvelvollisuuden asettamista koskevista hallintopäätöksistä ja siirtyä sujuvampaan toimintaan kahden viranomaisen välillä.

6.2 Liikenneturvallisuus, rattijuopumukset ja alkolukkojen käyttö

Suomen liikenneturvallisuustilanne on muihin Pohjoismaihin verrattuna selkeästi heikompi. Liikenneturvallisuusstrategiassa tähdätään kohti nollaa liikennekuolemaa vuoteen 2050 mennessä. Pohjoismaiden liikenneturvallisuustaso, saati nolla liikennekuolemaa, eivät ole mahdollisia, jos parannusta liikenneturvallisuuteen ei saada edistettyä kaikilla sektoreilla.

Alkoholi on tutkitusti ja osoitetusti merkittävä riskitekijä liikenteessä. Siihen puututaan Suomessa selvästi pohjoismaista tasoa lievemmin. Seuraukset päihtyneenä ajamisesta ajokieltojen kestojen osalta ovat huomattavasti vähäisempiä kuin Ruotsissa, Tanskassa ja Norjassa. Lyhyiden ajokieltojen takia rattijuopumuksista tuomitut palaavat liikenteeseen tyypillisesti muutaman kuukauden päästä ja monet uusivat tekonsa. Ajokiellot rattijuopumustapauksissa muissa Pohjoismaissa ovat keskimäärin vuodesta ylöspäin, Suomessa käytännössä yleensä vain muutamia kuukausia.



Kuva 2. Suuntaa antava kuva ajokieltojen kestoista ensikertalaisilla Pohjoismaissa. Käytännössä ajokieltojen kestot Suomessa vaihtelevat riippuen esim. promillemäärästä. Suomen osalta kaaviossa on esitetty keskimääräinen liukuma (sinisellä minimi ja oranssilla promillemäärän kohotessa ajokiellon keston kasvu) ajokielloista, joita asetettu. Tanskassa puolestaan voi säästyä ensikertalaisena rattijuopumustapauksessa ajokiellosta kokonaan, mikäli suorittaa alkoholi ja liikennekurssin sekä ajo- ja teoriakokeen, toisaalta ajokielto voi olla jo rattijuopumustapauksessa jopa kolme vuotta. Ruotsissa ja Norjassa lainsäädäntö on selkeämpi ja käytännössä ajokiellosta voi säästyä vain tapauksissa 0,2–0,4 %.

Suomalaiset pääosin suhtautuvat rattijuopumuksiin vakavasti ja tuomitsevasti ja toivovat niistä aiheutuvien rangaistusten kiristämistä. Eli yleinen asenneilmapiiri ainakin Liikenneturvan kyselytutkimusten perusteella on suotuisa ajokieltojen pidentämiselle ja alkoholin käytön tekniselle valvonnalle alkolukoilla rattijuopumukseen syyllistymisen jälkeen.

Suomalaiset toivovat myös, että päihdeongelmiin puututtaisiin nykyistä tiukemmin ja tarjottaisiin tukea niistä kärsiville. Esimerkiksi nyt rattijuopumuksesta seuraavan ajokiellon voi käytännössä suorittaa muutamassa kuukaudessa ilman tukea päihteiden käytön vähentämiseen ja elämän hallintaan. Alkolukolla valvotun ajo-oikeuden valinnut puolestaan ohjataan myös keskustelemaan terveydenhuollon ammattilaisen kanssa ja parhaimmillaan tätä kautta saatu tuki auttaa henkilöä muutenkin päihteiden käytön vähentämisessä. Haasteena toki on, että alkolukon käyttöönotto ja käyttö on melko iso taloudellinen panostus, johon kaikilla ei ole mahdollisuuksia.

Pidemmät ajokiellot tekisivät alkolukosta varteenotettavamman vaihtoehdon ajokielloille. Nykyinen lainsäädäntö ja ajokieltojen määräämisohjeistus, jossa usein vain muutaman kuukauden mittainen ajokielto (luku 4.3) vertautuu vähintään vuoden kestäväan alkolukolla valvottuun ajo-oikeuteen, ei ohjaa valitsemaan alkolukolla valvottua ajo-oikeutta, vaan ohjaa usein valitsemaan lyhyemmän ajokiellon. Alkolukolla valvotun ajo-oikeuden valitseminen ajokiellon sijaan antaisi kuitenkin yksilölle enemmän mahdollisuuksia saada apua ja tukea ja näin välttää myös toistamasta rikosta.

Rattijuopumuksesta kiinni jääminen voi olla ensimmäinen tilaisuus ohjata henkilö hallitusti ja ennalta mietityn suunnitelman mukaisesti moniammatillisen avun piiriin ja näin vaikuttaa positiivisesti rattijuopumukseen syyllistyneen itsensä ja tämän lähipiirin elämään, samalla kun vähennetään yhteiskunnalle mahdollisesti tilanteen vaikeutuessa aiheutuvia kustannuksia.

Suomessa alkolukkojen käytön lisääntymisen suurin este ovat lyhyet ajokiellot ja alkolukolla valvotun ajo-oikeuden ja määrätyn ajokiellon ajallisen keston suuri

ero. Muita alkolukon käytön esteitä ovat mm. häpeä rattijuopumukseen syyllistymisestä ja omasta alkoholin käytöstä sekä alkolukolla valvotun ajo-oikeuden korkeat kustannukset, mikä aiheuttaa tällä hetkellä sen, ettei alkolukkoa koeta järkeväksi vaihtoehdoksi.

7 Lähdeluettelo

Viitattu toukokuu 2024

- ¹ https://julkaisut.valtioneuvosto.fi/bitstream/handle/10024/163951/LVM_2022_3.pdf
- ² <https://tieto.traficom.fi/fi/tilastot/tieliikenteen-turvallisuustilanne>
- ³ <https://www.liikenneturva.fi/tutkimukset/rattijuopumus-tilastot/#c03e29de>
- ⁴ <https://www.lvk.fi/liikennevakuutuskeskus/tiedotteet/2022/paihtyneena-ajaminen-tai-ylino-peus-voivat-yli-satakertaistaa-kuolonkolarin-riskin/>
- ⁵ <https://poliisi.fi/documents/25235045/138938434/POL-2019-10957,+19.05.2020+Rikospe-rusteisen+ajokieltoasian+ka%CC%88sittely.pdf/efb8ef8c-e18f-5dde-e478-236f2be3404a/POL-2019-10957,+19.05.2020+Rikosperusteisen+ajokieltoasian+ka%CC%88sit-tely.pdf?t=1668585073728>
- ⁶ <https://tieto.traficom.fi/fi/tilastot/ajonopeudet-tieliikenteessa-ja-onnettomuuksissa>
- ⁷ https://ajokortti-info.fi/sites/default/files/media/file/Alkolukolla_valvottu_ajo-oi-keus_esite.pdf
- ⁸ <https://www.finlex.fi/fi/esitykset/he/2016/20160068>
- ⁹ <https://dignita.com/fi/products/alkolukon-vuokraus/>
- ¹⁰ <https://alkotesterit.fi/product-category/alkolukko/>
- ¹¹ <https://piirla.fi/alkometrin-kalibrointi/>
- ¹² <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FI/TXT/PDF/?uri=CELEX:02019R2144-20220905>
- ¹³ <https://www.liikenneturva.fi/ajankohtaista/suomalaiset-lisaisivat-alkolukon-kayttoa/#c03e29de>
- ¹⁴ <https://www.mtvuutiset.fi/artikkeli/vaikka-99-prosenttia-suomalaisista-tuomitsee-kannissa-ajamisen-on-siihen-sortunut-yllattavan-moni-talta-ajaminen-nayttaa-rattijuopon-sil-min/7622986#gs.6yhl3q>
- ¹⁵ <https://www.liikenneturva.fi/ajankohtaista/alkoholi-synkentaa-suomen-suvea/#c03e29de>
- ¹⁶ https://cris.vtt.fi/ws/portalfiles/portal/66452734/VTT_R_00710_2_final.pdf
- ¹⁷ <https://www.trafikverket.se/resa-och-trafik/trafiksakerhet/sakerhet-pa-vag/rattfylleri/>
- ¹⁸ <https://www.trafikverket.se/resa-och-trafik/trafiksakerhet/sakerhet-pa-vag/rattfylleri/vad-sager-lagen-om-rattfylleri/>
- ¹⁹ https://www.transportstyrelsen.se.translate.goog/sv/om-transportstyrelsen/pressrum/ny-hetsarkiv/2019/12-000-alkolas-sedan-star-ten/?x_tr_sl=fi&x_tr_tl=en&x_tr_hl=fi&x_tr_pto=wapp
- ²⁰ <https://www.akeri.se/sites/default/files/2020-03/Uppf%C3%B6ljning%20al-kol%C3%A5sf%C3%B6reskrifter.pdf>
- ²¹ <https://www.diva-portal.org/smash/get/diva2:1229359/FULLTEXT01.pdf>
- ²² <https://www.transportstyrelsen.se/sv/vagtrafik/Korkort/forlorat-korkort/alkolas-efter-rattfyl-leri/villkorstid/>
- ²³ <https://www.transportstyrelsen.se/sv/vagtrafik/korkort/forlorat-korkort/aterkallat/>
- ²⁴ <https://koerekort-guiden.dk/spirituskoersel/>
- ²⁵ <https://koerekort-guiden.dk/betinget-frakendelse-af-koerekort>
- ²⁶ <https://ing.dk/artikel/alkolaas-til-spritbilister-er-en-fiasko-nu-skal-loven-laves-om>
- ²⁷ <https://www.trm.dk/nyheder/2017/nye-regler-for-hashkoersel-og-alkolaase-traeder-i-kraft>
- ²⁸ <https://fstyr.dk/Media/638294076022703645/Vejledning%20-%20Alkol%20a5s%20ef-ter%20spiritusk%20b8rsel.pdf>
- ²⁹ <https://www.borger.dk/transport-trafik-rejser/Biler-og-koerekort/Koerekort/Frakendelse-og-generhvervelse-af-koerekort>
- ³⁰ <https://www.tshandbok.no/del-2/8-kontroll-og-sanksjoner/8-6-lovregulering-av-promillekjo-ring/>
- ³¹ <https://www.ungitrafikken.no/fakta-og-statistikk/fyllekjoring>
- ³² <https://www.lvk.fi/docu-ment/432070/B67ACB2D31109098D8E49770A51904A857725DBAD2F4A048DFECBE9492813743>