

**Hallituksen esitys Eduskunnalle laeiksi alkolukolla
valvotusta ajo-oikeudesta ja tieliikennelain muuttamisesta**

ESITYKSEN PÄÄASIALLINEN SISÄLTÖ

Esityksessä ehdotetaan säädettäväksi laki alkolukolla valvotusta ajo-oikeudesta sekä muutettavaksi tieliikennelakia. Alkolukolla tarkoitetaan laitetta, joka kuljettajan hengitysilmasta mitattavan alkoholipitoisuuden perusteella estää ajoneuvon käynnistymisen. Esityksellä vakinaistettaisiin käynnissä oleva kolmivuotinen alkolukkokokeilu.

Esityksen mukaan rattijuopumukseen tai törkeään rattijuopumukseen syyllistyneelle voitaisiin tietyin edellytyksin määrätä ehdollinen ajokielto yhdistettynä ajo-oikeuden valvontaan eli niin sanottu valvottu ajo-oikeus. Valvotun ajo-oikeuden määrittämisen edellytyksenä olisi muun muassa, että rattijuopumukseen syyllistyneen kuljettamassa ajoneuvossa on alkolukko koetusajan. Tuomioistuin päättäisi koetusajan pituuden, joka olisi vähintään vuosi ja enintään kolme vuotta.

Valvotun ajo-oikeuden määrittäminen edellyttäisi rattijuopumuksesta epäillyn pyyntöä, ja valvottava vastaisi valvotusta ajo-oikeudesta hänelle aiheutuvista kustannuksista. Valvottavalle luovutettaisiin valvotun ajo-oikeuden ajaksi ajokortti, joka oikeuttaisi hänet kuljettamaan ainoastaan alkolukolla varustettua ajoneuvoa.

Lisäksi ehdotetaan, että valvottavan olisi ennen valvotun ajo-oikeuden alkamista käytävä lääkärin tai muun terveydenhuollon ammattihenkilön luona keskustelemassa päihteiden käytöstä, niiden vaikutuksista terveyteen sekä päihteiden käyttöön liittyvistä hoitomahdollisuuksista.

Tieliikennelakiin ehdotetaan tehtäviksi valvotusta ajo-oikeudesta aiheutuvat muutokset.

Ehdotetut lait ovat tarkoitetut tulemaan voimaan 1 päivänä heinäkuuta 2008.

SISÄLLYS

ESITYKSEN PÄÄASIALLINEN SISÄLTÖ.....	1
SISÄLLYS.....	2
YLEISPERUSTELUT.....	3
1 JOHDANTO.....	3
2 NYKYTILA.....	3
2.1 Lainsäädäntö ja käytäntö.....	3
Alkolukko.....	3
Rattijuopumus.....	5
Ajokiellot.....	6
Alkoholionnettomuudet.....	7
Päihderiippuvuuden arviointiohjelma.....	8
2.2 Kansainvälinen kehitys sekä ulkomaiden ja EU:n lainsäädäntö.....	8
Ruotsi.....	8
Yhdysvallat.....	9
Kanada.....	10
Australia.....	10
Euroopan Unionin esiselvitys ja kokeilu.....	10
Ranska.....	11
Iso-Britannia.....	11
Norja.....	11
Alankomaat.....	11
2.3 Nykytilan arviointi.....	11
3 ESITYKSEN TAVOITTEET JA KESKEISET EHDOTUKSET.....	13
3.1 Tavoitteet ja toteuttamisvaihtoehdot.....	13
3.2 Keskeiset ehdotukset.....	14
4 ESITYKSEN VAIKUTUKSET.....	15
4.1 Taloudelliset vaikutukset.....	15
Ajo-oikeuden valvonnasta aiheutuvien kustannusten kohdentaminen ja ihmisten yhdenvertaisuus.....	15
Valtiontaloudelliset vaikutukset.....	16
Vaikutukset elinkeinoelämään.....	17
4.2 Vaikutukset viranomaisten toimintaan.....	17
4.3 Yhteiskunnalliset vaikutukset.....	18
5 ASIAN VALMISTELU.....	18
YKSITYISKOHTAISET PERUSTELUT.....	19
1 LAKIEHDOTUSTEN PERUSTELUT.....	19
1.1 Laki alkolukolla valvotusta ajo-oikeudesta.....	19
1.2 Laki tieliikennelain muuttamisesta.....	22
2 TARKEMMAT SÄÄNNÖKSET JA MÄÄRÄYKSET.....	25
3 VOIMAANTULO.....	25
4 SUHDE PERUSTUSLAKIIN JA SÄÄTÄMISJÄRJESTYS.....	25
LAKIEHDOTUKSET.....	26
alkolukolla valvotusta ajo-oikeudesta.....	26
tieliikennelain muuttamisesta.....	28
LIITTEET.....	30
RINNAKKAISTEKSTI.....	30
tieliikennelain muuttamisesta.....	30

YLEISPERUSTELUT

1 Johdanto

Alkoholi on liikenteen suurimpia vaaratekijöitä, ja kuljettajien päihteiden käytön vähentäminen on keskeinen osa liikenneturvallisuustyötä. Rattijuoppo on osallisena noin joka neljännessä kuolemaan johtaneessa tieliikenneonnettomuudessa. Päihdeonnettomuuksia ei viime vuosina ole onnistuttu vähentämään samassa suhteessa kuin muita liikenneonnettomuuksia, joten alkoholin osuus onnettomuuksissa on kasvanut. Päihdeonnettomuuksia pyritään vähentämään kehittämällä perinteisiä keinoja, kuten liikennevalvontaa, seuraamusjärjestelmää, valistusta ja kampanjointia, mutta tulevina vuosina tulee uuden tekniikan merkitys korostumaan.

Alkolukko on 1980-luvun puolivälissä Yhdysvalloissa käyttöön otettu laite, joka mittaa kuljettajan uloshengitysilman alkoholipitoisuuden ja tarvittaessa estää ajoneuvon käynnistymisen. Alkolukko koostuu kahdesta itsenäisestä yksiköstä: kontrolli- tai viestiyksiköstä ja näytekysiköstä. Näytekysikkö on auton kojelautaan asennettava käsikappale, johon puhalletaan ja joka mittaa hengitysnäytteen alkoholipitoisuuden. Kontrolliyksikköön on yhdistetty pieni tietokone, joka kirjaa kuljettajan kaikki puhallukset sisältäen näytteiden antamispäivät, kellonajat ja alkoholipitoisuudet. Alkolukon vaatimalla puhallustekniikalla tai siihen liitettävällä ääninäytteellä sekä puhalluksen kosteuden- ja lämpötilantunnistimella pyritään estämään laitteen käytön kiertäminen esimerkiksi muiden ilmalähteiden avulla.

Alkolukko vaatii satunnaisesti myös ajon aikana puhalluksen, minkä tarkoituksena on estää ajon aikana tapahtuva juominen. Alkolukko ei kuitenkaan vaikuta käynnissä olevaan moottoriin, koska se on asennettu virtalukon ja käynnistysmoottorin välille. Moottorin sammuttaminen kesken ajon voisi aiheuttaa vaaratilanteen. Aikaa puhallukselle on useita minuutteja, joten puhallus ei vaaranna keskittymistä liikenteeseen. Jos ajon aikana vaadittua puhallusta ei määrääjässä anneta tai se ylittää laitteeseen säädetyn rajan, alkoluk-

ko kytkee auton äänitorven päälle. Tämän tarkoituksena on ehkäistä ajon jatkamista ja varoittaa muita tiellä liikkuja. Alkolukko myös merkitsee tapahtuman muistiin ja lyhentää laitteen huoltovälin muutamaa päivään, jonka kuluttua auto ei enää käynnisty. Huollossa tehtävän käyttötietojen purkamisen seurauksena sääntöjen rikkominen paljastuu kokeilun valvojille.

Heinäkuussa 2005 käynnistyi kolmivuotinen rattijuopumukseen syyllistyneille tarkoitettu alkolukkokokeilu, jonka tarkoituksena oli selvittää alkolukon toimivuutta ja hyväksyttävyyttä Suomessa. Alkolukon käyttöä ei kuitenkaan tule rajoittaa vain rattijuopumukseen syyllistyneisiin kuljettajiin, vaan laitteella on paljon käyttömahdollisuuksia yleisenä liikenneturvallisuutta edistävänä apuvälineenä esimerkiksi ammattiliikenteessä. Elokuussa 2006 tuli voimaan suositus alkolukon käytöstä koulukuljetuksissa. Käynnissä on myös liikenne- ja viestintäministeriön johtama ammattiliikenteen alkolukkopilotti (ALPI), jossa yritysten erityyppisiä ajotehtäviä suorittaviin ajoneuvoihin on asennettu alkolukot. Hankkeen saaman julkisuuden avulla pyritään lisäämään alkolukon vapaaehtoista käyttöä. Tekniikan kehittymisen myötä on myös hyvin todennäköistä, että alkolukko on tulevaisuudessa vakiovarusteena kaikissa autoissa. Tällöin alkolukon käyttö ei vaadi mitään aktiivisia toimenpiteitä, vaan laite mittaa alkoholipitoisuutta kuljettajan ihon läpi esimerkiksi rattiin sijoitettujen antureiden avulla. Samoin kehitteillä on laitteita, jotka alkoholin lisäksi pystyisivät havaitsemaan lääkkeiden tai huumausaineiden käytön.

2 Nykytila

2.1 Lainsäädäntö ja käytäntö

Alkolukko

Rattijuopumukseen syyllistyneille tarkoitettua alkolukkokokeilua varten säädettiin laki ja asetus alkolukolla valvotun ajo-oikeuden kokeilemisesta (360/2005,

431/2005). Tieliikennelakiin (267/1981) lisättiin uusi valvottua ajo-oikeutta koskeva 79 a § sekä ajokieltomääräyksiin tehtiin lisäksi eräitä valvotusta ajo-oikeudesta johtuvia muutoksia. Säädökset ovat voimassa kokeilun mittaisen määräajan, joka päättyy 30 päivänä kesäkuuta 2008. Tämän jälkeen lainsäädäntöä sovelletaan edelleen niihin, joiden valvottu ajo-oikeus ei ole päättynyt.

Alkolukolla valvotun ajo-oikeuden kokeilemisestä annetussa laissa säädetään esimerkiksi kokeilussa käytettävästä ajoneuvosta, valvotun ajo-oikeuden pyytamisestä, alkolukkoajokortin luovuttamisen edellytyksistä, päihderiippuvuuden arviointiohjelmasta, kustannuksista ja koetusajan keskeytymisestä. Valvotun ajo-oikeuden kokeilemisestä annetussa asetuksessa säädetään alkolukon teknisistä ominaisuuksista, toiminnasta, asennuksesta sekä käyttötietojen purkamisesta ja niiden ilmoittamisesta poliisille.

Tieliikennelain 79 a §:n mukaan tuomioistuimen on määrättävä rikoslain 23 luvun 3 §:n 1 momentissa tai 4 §:n 1 tai 2 kohdassa tarkoitettuun rattijuopumukseen syyllistyneelle alkolukolla valvotun ajo-oikeuden kokeilemisestä annetussa laissa tarkoitettu valvottu ajo-oikeus, jos ajokieltoon määrättävä sitä pyytää ja hänen arvioidaan suoriutuvan siihen kuuluvista velvollisuuksista eikä häntä tuomita ehdottomaan vankeusrangaistukseen. Ajokielto on määrättävä ehdollisena valvotun ajo-oikeuden ajaksi. Väliaikainen ajokielto päättyy ja koetus aika alkaa, kun valvottuun ajo-oikeuteen määrättylle luovutetaan alkolukolla valvotun ajo-oikeuden kokeilemisestä annetun lain 4 §:n 1 momentissa tarkoitettu alkolukkoajokortti. Koetusajan pituus on yksi vuosi. Pykälän 2 momentin mukaan tuomioistuimen on peruutettava valvottu ajo-oikeus ja määrättävä ehdollinen ajokielto pantavaksi täytäntöön, jos valvottava ennen koetusajan alkamista tai koetusajana peruuttaa valvontaa koskevan pyyntönsä, määrätään ajokieltoon, taikka ilman hyväksyttävää syytä rikkoo valvotun ajo-oikeuden rajoitusta tai laiminlyö valvottuun ajo-oikeuteen kuuluvan velvollisuuden. Valvotusta ajo-oikeudesta on muutoin soveltuvin osin voimassa, mitä 79 §:ssä säädetään ehdollisesta ajokiellosta.

Valvottua ajo-oikeutta koskeva lainsäädäntö tuli voimaan heinäkuun alussa 2005. Edel-

lytyksenä kokeiluun hyväksymiselle on, että alkoholin käyttöön perustunut rattijuopumus on tapahtunut lainsäädännön voimaantulon jälkeen. Alkolukolla valvottu ajo-oikeus on ehdottoman ajokiellon vaihtoehto. Kokeiluun osallistuminen on vapaaehtoista ja osallistujia vastaa kokeilusta hänelle aiheutuvista kustannuksista. Osallistujalla tulee olla pysyvä asuinpaikka Suomessa ja vähintään B-luokan muu kuin lyhytaikainen ajokortti. Osallistujan on myös suoritettava vuoden mittainen päihderiippuvuuden arviointiohjelma.

Kokeiluun on tammikuun 2008 loppuun mennessä hyväksytty 297 kuljettajaa. Määrä on lisääntynyt kokeilun edetessä. Loppuvuoden 2005 aikana hyväksyttiin 19 kuljettajaa, 2006 hyväksyttiin 113 ja viime vuonna 159 kuljettajaa. Osallistumisehdot huomioon ottaen lukumäärää voidaan pitää odotettuna. Kokeilun voidaan myös katsoa täyttäneen sille asetetut odotukset. Alkolukon käyttökemusten myötä on saatu tietoa laitteen toimivuudesta, hyväksyttävyydestä ja tehokkuudesta rattijuopumusten ehkäisyssä. Kokeilun keskeytti 16 kuljettajaa (5,5 %), joista neljä omasta pyynnöstään ja neljä rikottuaan kokeilun sääntöjä. Kahdeksan kuljettajan keskeyttämisen syystä ei ole tarkempaa tietoa.

Vuonna 2006 hyväksytyistä kuljettajista 88,9 % oli miehiä, mikä on hieman alhaisempi osuus kuin samana vuonna tuomioistuimissa tehdyissä ajokieltopäätöksissä (90,3 %). Valvottuun ajo-oikeuteen vuonna 2006 määrättyistä kuljettajista 18—20-vuotiaita oli yksi, 21—29-vuotiaita kahdeksan, 30—39-vuotiaita 18, 40—49-vuotiaita 39, 50—64-vuotiaita 43 ja vähintään 65-vuotiaita yhdeksän. Keski-ikä oli 48 vuotta.

VTT teki kaksi tutkimusta (Alkolukkokokeilu 2005—2008, prosessin seuranta, liikenne- ja viestintäministeriön julkaisuja 30/2007 sekä Alkolukkokokeilu, kokeilun suorittaneiden mielipiteitä, liikenne- ja viestintäministeriön julkaisuja 38/2007), joissa selvitettiin valvotun ajo-oikeuden prosessin toimivuutta ja osallistujien näkemyksiä. Prosessin osalta nousi esiin puutteellinen tiedonkulku, jonka parantamisessa korostettiin poliisin roolia. Rattijuopumuksesta alkolukon käyttöönottoon kuluva aika arvosteltiin liian pitkäksi, mikä johtuu pääasiassa tuomiois-

tuinkäsittelyn odottamisesta. Lisäksi valvottuun ajo-oikeuteen liitettyä päihderiippuvuuden arviointiohjelmaa arvosteltiin kokeiluun sopimattomaksi ja tehottomaksi. Osallistujien mielestä prosessi toimi kuitenkin kokonaisuutena hyvin. Haastattelututkimuksen mukaan kokeiluun osallistumista pidettiin rangaistuksena ja hävettävänä asiana, josta ei yleensä tienneet kuin lähisukulaiset. Päihdeohjelmaa useimmat pitivät tärkeänä osana kokeilua, mutta silti harva näki siitä olleen hänelle itselleen hyötyä. Lähes kaikki vastaajat kannattivat alkoholukon käytön lisäämistä ja pitivät kokeilemisen arvoisena alkoholukon määräämistä pakolliseksi rattijuopumukseen syyllistyneille. Alkoholukon käyttötietojen ja osallistujien haastattelujen perusteella alkoholukon tiedetään estäneen useita rattijuopumuksia.

Rattijuopumus

Rattijuopumuksesta säädetään rikoslain (39/1889) 23 luvun 3 §:ssä, jonka 1 momentin mukaan rattijuopumukseen syyllistyy henkilö, joka kuljettaa moottorikäyttöistä ajoneuvoa tai raitiovaunua nautittuaan alkoholia niin, että hänen verensä alkoholipitoisuus ajon aikana tai sen jälkeen on vähintään 0,5 promillea tai että hänellä tällöin on vähintään 0,22 milligrammaa alkoholia litrassa uloshengitysilmaa. Pykälän 2 momentissa säädetään huumausaineiden nollarajasta ja 3 momentissa muun huumaavan aineen kuin alkoholin käyttöön perustuvasta rattijuopumuksesta. Rattijuopumuksesta tuomitaan sakkoon tai vankeuteen enintään kuudeksi kuukaudeksi.

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

rikos on omiaan aiheuttamaan vaaraa toisen turvallisuudelle. Törkeästä rattijuopumuksesta tuomitaan vähintään 60 päiväsakkoon tai vankeuteen enintään kahdeksi vuodeksi.

Poliisin tietoon tulleiden rattijuopumustapausten määrä oli korkeimmillaan 1990-luvun alussa (29 759), mistä määrä väheni nopeasti ja vuonna 1994 rattijuopumuksia oli 20 390. Tästä niiden lukumäärä on lähtenyt taas kasvuun. Vuonna 2006 kirjattiin 25 765 rattijuopumustapausta. Ennakkotietojen mukaan vuonna 2007 rattijuopumukset lisääntyivät seitsemän prosenttia. Törkeiden rattijuopumusten osuus kaikista rattijuopumuksista on noin 60 %. Vuonna 2006 rattijuopumuksista tuomittiin yhteensä 12 506 vankeusrangaistusta, joista 389 rattijuopumuksesta ja 12 117 törkeästä rattijuopumuksesta. Vankeusrangaistuksista ehdottomia oli 4 201 (33,6 %) ja niistä 2 001 (47,6 %) muunnettiin yhdyskuntapalveluksi.

Rattijuopumusten määrän kasvuun 1990-luvulta on vaikuttanut puhallutusten lisääminen. Matkapuhelinten yleistymisen on myös helpottanut ilmiantojen tekoa. Vuodesta 1998 lähtien huumaantuneena ajaminen on lisäksi määritelty rattijuopumukseksi. Vuonna 2003 voimaan tullut huumeiden nollaraja selkeytti poliisin kynnystä puuttua huumaantuneena ajoon ja lisäsi epäillyistä huumeikuljettajista otettujen näytteiden määrää. Huumaantuneena ajaneiden osuus rattijuopumuksista on ollut kasvussa, mikä osin johtuu siitä, että uudet seulontalaitteet ovat mahdollistaneet tehokkaamman valvonnan. Lisäksi poliisille on annettu koulutusta huumaantuneen kuljettajan tunnistamisessa. Liikenteessä tehtyjen seurantamittausten mukaan rattijuopumuksessa liikenteessä ei ole tapahtunut oleellisia muutoksia vuosien 1996—2006 aikana. Rattijuoppojen yleisyys liikenteessä on noin 0,15 %.

Päihderiippuvaisia on tutkimusten perusteella arvioitu olevan noin puolet rattijuopoista. Vuosina 1994, 1999 ja 2003 tehtyjen selvitysten perusteella 8—9 % rattijuopoista uusii teon vuoden sisällä. Vuosittain siis noin 1 500—2 000 kuljettajaa jää vähintään kahdesti kiinni rattijuopumuksesta. Vuosien 1998—2003 aikana 22,58 % (21 096) rattijuopoista jäi vähintään kahdesti kiinni rattijuopumuksesta.

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

Ajokiellot

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

Tieliikennelain 76 §:ään sisältyvät säännökset väliaikaisesta ajokiellosta ja ajokortin poisottamisesta, joilla voidaan liikennevalvonnassa välittömästi puuttua liikennetrikoksiin syyllistyneen kuljettajan ajo-oikeuteen. Poliisimies voi määrätä ajo-oikeuden haltijan väliaikaiseen ajokieltoon ja ottaa ajokortin haltuunsa, jos on todennäköistä syytä epäillä hänen syyllistyneen rikoslain 23 luvun 3 §:n 1 momentissa tai 4 §:ssä tarkoitettuun rattijuopumusrikokseen (1 kohta), jos on syytä epäillä hänen syyllistyneen törkeään liikenneturvallisuuden vaarantamiseen tai rikoslain 23 luvun 3 §:n 2 tai 3 momentissa tarkoitettuun rattijuopumusrikokseen (2 kohta), jos on todennäköistä, että edellytykset ajokiellon määräämiselle 75 §:n 2 momentin rikkomusperusteina ovat olemassa (3 kohta) tai jos on ilmeistä, että ajo-oikeuden haltijan ajokyky on sairauden, vian tai muun sellaisen syyn vuoksi siinä määrin heikentynyt, että siitä aiheutuu ajon jatkuessa olennaista vaaraa muulle liikenteelle eikä terveydentilan selvittämistä 73 §:n 2 momentin mukaisesti voida tästä syystä pitää yksinään riittävänä (4 kohta). Pykälään lisättiin alkolukkokokeilun johdosta väliaikaisesti uudet 5 ja 6 kohdat, joiden mukaan poliisimies voi määrätä väliaikaisen ajokiellon, jos ajo-oikeuden haltija peruuttaa valvottua ajo-oikeutta koskevan pyyntönsä tai jos häntä on syytä epäillä

79 a §:n 2 momentin 2 kohdassa tarkoitettusta teosta tai laiminlyönnistä.

Tieliikennelain 77 §:ssä säädetään väliaikaisen ajokiellon kestosta. 76 §:n 1 kohdassa tarkoitettussa tilanteessa väliaikainen ajokielto on voimassa kunnes tuomioistuin päättää ajokiellosta, kuten myös 76 §:n 2 kohdassa, jos on todennäköistä, että väliaikaiseen ajokieltoon määrätty on syyllistynyt siinä tarkoitettuun tekoon. Tieliikennelain 77 §:n 2 momentin mukaan poliisi voi määrätä väliaikaisen ajokiellon päättymään jo ennen kuin tuomioistuin päättää ajokiellosta, jos esitutkinnan perusteella on ilmeistä, että tuomioistuin määrää ajokiellon ehdollisena. Pykälän 3 momentissa säädetään poliisimiehen ja poliisin menettelystä 76 §:n 3 ja 4 kohdissa tarkoitetuissa tilanteissa ja 4 momentissa ajokortin palauttamisesta, jos ehdotonta ajokieltoa ei määrätä tai väliaikaista ajokieltoa pidetä voimassa. Väliaikaisesti lisätyn 5 momentin mukaan 76 §:n 5 ja 6 kohdassa tarkoitetuissa tapauksissa väliaikainen ajokielto jatkuu, kunnes tuomioistuin päättää valvotun ajo-oikeuden peruuttamisesta ja ehdollisen ajokiellon määräämisestä täytäntönpantavaksi.

Ajokieltoon määräämisestä säädetään tieliikennelain 78 §:ssä, jonka mukaan 75 §:n 1 momentissa tarkoitetuissa tapauksissa ajokielto määrätään olemaan voimassa enintään viisi vuotta. Pykälään ei esityksessä ehdoteta muutoksia.

Tieliikennelain 79 §:n mukaan tuomioistuin voi, jollei yleinen etu muuta vaadi, määrätä ajokiellon ehdollisena, jos ajo-oikeus on ajokieltoon määrättävälle ammatin takia välttämätön tai jos siihen on muu erityisen painava syy, eikä teosta ole aiheutunut vaaraa toisten turvallisuudelle. Ajokiellon tai väliaikaisen ajokiellon aikana taikka 2 momentissa tarkoitettuna koetusaikana tehdystä teosta ei voida määrätä ajokieltoa ehdollisena. Ajokielto on 2 momentin mukaan ehdollinen tuomioistuimen asettaman määräajan (koetusaika), jonka pituus on vähintään vuosi ja enintään kolme vuotta. Koetusaika alkaa ehdollisen ajokiellon sisältävän päätöksen julistamisesta tai antamisesta. Tuomioistuimen päätöksessä on määrättävä ehdollisen ajokiellon koetusajan päättymispäivä. Pykälän 3 momentin mukaan tuomioistuimen on mää-

rättävä ehdollisena määrätty ajokielto pantavaksi täytäntöön, jos ajokieltoon määrätty syyllistyy koetusaikana 75 §:n 1 momentissa tarkoitettuun tekoon. Ehdollisena määrätty ajokielto voidaan kuitenkin jättää määräämättä pantavaksi täytäntöön, jos kuljettajaa ei tuomita 75 §:n 1 momentin tarkoittamasta teosta rangaistukseen. Määrättäessä ehdollinen ajokielto pantavaksi täytäntöön on ajokiellon viimeinen voimassaolopäivä ajokielloista pisimpään voimassa olevan ajokiellon viimeinen voimassaolopäivä. Tuomioistuimen päätös pannaan täytäntöön valituksesta huolimatta. Tuomioistuimen päätöksessä on 4 momentin mukaan mainittava ne seikat, joiden nojalla ehdollisena määrätty ajokielto määrätään pantavaksi täytäntöön. Jollei ehdollisena määrättyä ajokieltoa ole yhden vuoden kuluessa koetusajan päättymisestä määrätty pantavaksi täytäntöön, se on rauennut.

Suomessa määrätty ajokiellot ovat kansainvälisessä vertailussa lyhyitä, koska ajokiellon määräämiselle asetetun viiden vuoden maksimipituudesta tuomioistuimet käyttävät yleensä vain ensimmäistä neljänestä. Vuonna 2005 tulivat voimaan uudet määräykset ajokieltojen vähimmäiskestoista, jonka jälkeen ajokiellot ovat pidentyneet. Erillisselvityksen mukaan vuonna 2007 tavallisesta rattijuopumuksesta määrättyistä ajokielloista 26,4 % oli kestoaltaan 3-6 kuukautta, 24,7 % 6—12 kuukautta ja 23,4 % yli vuoden mittaisia. Vuonna 2001 yli vuoden mittaisia ajokieltoja oli alle 5 %. Tärkeistä rattijuopumuksesta määrättyistä ajokielloista 12,0 % oli pituudeltaan 3—6 kuukautta, 35,5 % 6—12 kuukautta ja 45,8 % yli vuoden mittaisia, kun vastaava luku vuonna 2001 oli vain runsaat 10 %. Vuonna 2006 tuomioistuimissa tehtiin ajokieltolausunnon sisältäviä ratkaisuja kaikkiaan 25 032, joista 22 641 ratkaisussa määrättiin ehdoton ajokielto. Ajokielto katsottiin väliaikaisen ajokiellon pituuden perusteella kokonaan kärsityksi 868 ratkaisussa ja ehdollinen ajokielto määrättiin 1 324 ratkaisussa.

Alkoholionnettomuudet

Alkoholi on Suomessa osallisena noin joka neljännessä kuolemaan johtaneessa onnettomuudessa ja noin joka kuudennessa louk-

kaantumistapauksessa. Vahinkoriski kasvaa jyrkästi veren alkoholipitoisuuden noustessa. Riski on keskimäärin kolminkertainen veren alkoholin ollessa 0,8 promillea ja 40-kertainen, kun veren alkoholi ylittää 1,5 promillea. Rattijuopumustapauksissa (kuljettajan veren alkoholipitoisuus vähintään 0,5 promillea) kuolleiden määrä oli korkeimmillaan vuonna 1990, jolloin 152 henkilöä sai surmansa. Tämän jälkeen kuolleiden määrä laski vuoteen 1996 (78 kuollutta) saakka, minkä jälkeen kehitys on vaihdellut lähes vuosittain. Vuonna 2006 rattijuopumusonnettomuuksissa kuoli 88 ihmistä, joista 63 oli juopuneita kuljettajia, 22 juopuneen kuljettajan matkustajia ja 3 sivullisia. Sivullisten kuolleiden määrä oli alhaisin vuosikymmeeniin. Rattijuopumusonnettomuuksissa on 2000-luvulla kuollut keskimäärin 82 ihmistä vuodessa.

Liikenneonnettomuuksien tutkijalautakunnat tutkivat vuonna 2006 yhteensä 255 kuolemaan johtanutta moottorikäyttöisen ajoneuvon onnettomuutta, joista 77:ssä (30 %) jollakin osallisella kuljettajalla oli veressään alkoholia vähintään 0,5 promillea. Alkoholionnettomuuksien lukumäärä ja suhteellinen osuus kasvoivat edellisestä vuodesta. Kuolemaan johtaneissa alkoholionnettomuuksissa korostuvat yksittäisonnettomuudet, joiden osuus on vuosina 2002—2006 ollut 70 % ja yhteenajojen 30 %.

Kuolemaan johtaneille alkoholionnettomuuksille on tyypillistä, että moottorikäyttöisen ajoneuvon kuljettaja on voimakkaasti alkoholin vaikutuksen alainen. Kuljettajista 88 %:lla veren alkoholipitoisuus ylitti törkeän rattijuopumuksen rajan vuonna 2006. Tyypillistä on myös, että yksittäisonnettomuuksissa kuljettajan veren alkoholipitoisuudet ovat korkeampia kuin yhteenajoissa olleiden kuljettajien. Onnettomuudet painottuvat kesäkuukausiin, viikonloppuun sekä alkuyön tunteihin. Erityisesti tämä koskee yksittäisonnettomuuksia. Kuolemaan johtaneista alkoholionnettomuuksista valtaosa (78 % vuonna 2006) tapahtuu valtateitä pienemmillä teillä tai kaduilla.

Rattijuopumus on nuorille kuljettajille vielä vaarallisempaa kuin vanhemmille ikäryhmille. Tämä näkyy siten, että liikennevirrasta tehdyn seurannan mukaan nuoria ratti-

juopoista liikenteessä on noin 10 %, liikenteessä kiinnijääneistä rattijuopoista heitä on noin 20 % ja kuolemaan johtaneissa onnettomuuksissa osallisina olleista rattijuopoista nuorten osuus on noin kolmannes. Nuorten korkea osuus kuolemantapauksista korostaa vielä se, että nuorten fyysinen törmäyksen sietokyky on selvästi keskitasoa parempi.

Rattijuopumus on tyypillisesti miesten rikollisuutta. Vakavissa rattijuopumisonnettomuuksissa osallisista 90 % on miehiä. 2000-luvulla rattijuopumuksesta aiheutuvien henkilövahinkojen kasvuun on liittynyt erityisesti nuorten 18—24-vuotiaiden rattijuopojen aiheuttamien henkilövahinkojen kasvu.

Päihderiippuvuuden arviointiohjelma

Suomessa on vuodesta 1998 pyritty selvittämään ajo-oikeuden esteenä olevaa päihderiippuvuutta erityisen päihderiippuvuuden arviointiohjelman avulla. Käytännön toiminnan selventämiseksi sosiaali- ja terveysministeriö laati arvioinnista oppaan lääkäreille (Päihderiippuvuuden arviointi ja ajokelpoisuus, 1998:6). Päihderiippuvuusarvio kestää kolmesta kuuteen kuukautta ja sen aikana osallistujalle tarjotaan apua päihdeiden käytön hallitsemisessa. Myönteisen lausunnon saaminen edellyttää päihdeiden käytön hallintaa ja kokonaiskulutuksen vähentämistä.

Suomessa poliisi ohjaa kuljettajan lääkärin arvioon, jos tämä on lyhytaikaisen ajo-oikeuden haltijana kerran syyllistynyt rattijuopumusrikokseen tai pysyvän ajo-oikeuden haltijana kolmen vuoden sisällä toistuvasti syyllistynyt rattijuopumusrikokseen. Rattijuopojen lisäksi poliisi voi ohjata päihdearvioon myös henkilöitä, jotka ovat jääneet kiinni huumausainerikoksesta tai jotka on otettu toistuvasti säilöön päihtymyksen vuoksi (Sisäasiainministeriön ohje poliisille SM-2003—03220/Vi-3). Alkolukkokeilun osallistujalta on edellytetty vuoden mittaisen arviointiohjelman suorittamista osana valvottua ajo-oikeutta.

Arviointiohjelman tehokkuus rattijuopumusten vähentämisessä selvitettiin vuonna 2006 valmistuneessa seurantatutkimuksessa, jonka mukaan päihderiippuvuusarvio ja siihen sisällytetty hoito ei vaikuttanut rattijuopumusten uusimiseen mutta se kuormitti

päihdehuoltoa runsaasti. Ongelmana on, että päihdehuollon resursseja kuluu henkilöihin, joilla ei ole todellista motivaatiota hoitoon, vaan heidän ainoa tavoitteensa on saada ajokortti takaisin. Tämän vuoksi hoito ei tuota toivottuja tuloksia ja lisäksi tämän hoidon aiheuttama kuormitus vähentää päihdehoitoon haluavien henkilöiden hoitomahdollisuuksia. Arviointiohjelmaan tehdään sosiaali- ja terveysministeriön johdolla vuoden 2008 aikana huomattavia muutoksia. Muutosten tarkoitus on kohdentaa päihdehuollon voimavaroja tehottomaksi osoittautuneesta arviointiohjelmasta nykyistä tarkoituksenmukaisemmalla tavalla ja parantaa päihdeongelmaisten pääsyä hoitoon.

2.2 Kansainvälinen kehitys sekä ulkomaiden ja EU:n lainsäädäntö

Alkolukkoja koskevaa yhteisön lainsäädäntöä ei nykyisin ole. Useammassa Länsi-Euroopan maissa on tällä hetkellä käynnissä kokeilu alkolukon vaikutuksista rattijuopumusten ehkäisyssä joko rattijuopumukseen syyllistyneillä tai ammattiliikenteessä.

Ruotsi

Ruotsissa alkoi alkolukkokeilu kolmen läänin alueella helmikuun alussa 1999 ja lokakuussa 2003 kokeilu laajeni koko maahan. Osallistumisoikeus on Ruotsissa kaikilla, joiden ajokortti on rattijuopumuksen tai törkeän rattijuopumuksen takia peruutettu. Osallistuja maksaa kaikki kokeilusta hänelle aiheutuvat kustannukset mukaan lukien hakemuskasun ja lääninhallituksen valvontamaksun. Kustannukset ovat tällä hetkellä noin 50 000 kruunua (noin 5 250 euroa) kokeilun ajalta. Ruotsissa alkolukko nähdään yhtenä alkoholiongelman hoitokeinona ja valtio ei yleensä kustanna alkoholiongelman hoitoa yhtenä sairautena.

Ruotsin lainsäädännön mukaan ajo-oikeuteen kohdistuva seuraamus on ajokortin peruuttaminen ja siihen liittyy määräaika, jonka kuluessa uutta ajokorttia ei saa myöntää. Määräaika on vähintään yksi kuukausi ja enintään kolme vuotta, mutta vähintään yksi vuosi, jos kysymyksessä on ollut törkeä rattijuopumus (1,0 promillea). Keskimääräinen

ajokortin peruuttamisaika rattijuopumusten takia on 14 kuukautta. Jos ajokortti peruutetaan yli vuodeksi, vaaditaan kuljettajalta ajokortin takaisin saamiseksi uusi ajokorttikoe sekä soveltuvuudesta. Toisin kuin rattijuopumuksesta seuraavan rangaistuksen määrääminen, ajokortin peruuttaminen tapahtuu hallinnollisessa menettelyssä ja sen suorittaa lääninhallitus. Rangaistukset rattijuoppoudesta Ruotsissa ovat yleensä sakkoa tai vankeutta ja nämä rangaistukset pysyvät voimassa vaikka kuljettaja osallistuisi alkolukkokokeiluun. Niistä kuljettajista, joiden ajokortti peruutettiin yli vuodeksi, 12 % osallistui kokeiluun.

Ruotsissa alkolukkokokeiluun osallistujan on pidettävä alkolukkoa autossaan kaksi vuotta riippumatta ajasta, jonka hänen ajokorttinsa olisi peruutettuna rattijuopumuksen vuoksi. Osallistujan on kolmen kuukauden välein käytävä lääkärintarkastuksessa ja kokeilun jälkimmäisenä vuotena hänen on kyettävä noudattamaan lähes raitista elämäntapaa tai hänet poistetaan kokeilusta. Kokeilussa seurataan myös osallistujan muita liikenne-rikkeitä ja juopumuspidätyksiä. Syyllistyminen esimerkiksi ylinopeuteen voi johtaa kokeilusta poistamiseen. Kokeilussa sallitaan myös vain yksi käynnistysyritys, jos puhallusnäyte sisältää alkoholia yli 0,2 promillea ja toisesta seuraa kokeilusta poistaminen. Jos henkilö poistetaan kokeilusta, astuu ajokortin peruuttaminen voimaan eikä koeaika lyhennä sen pituutta. Tiukkojen sääntöjen johdosta kokeilusta poistetaan lähes puolet osallistujista. Yleisimmät syyt olivat, että osallistuja ei saanut päihteen käyttöön riittävästi hallintaan kokeilun jälkimmäisenä vuotena tai hän teki useita auton käynnistysyrityksiä päihtyneenä.

Ruotsin kokeilussa on havaittu merkittävä rattijuopumusten väheneminen alkolukon pitoaikana. Alkolukon käytön päätyttyä uusintarikosten määrä kasvaa, mutta enemmän niillä kuljettajilla, jotka ovat keskeyttäneet kokeilun. Myönteistä kehitystä on havaittu myös sairauspoissaolojen ja hoitopäivien määrässä. Ongelmana on pidetty vähäistä osallistujamäärää ja suurta keskeyttäneiden osuutta. Osallistujat ovat pitäneet hyvänä päihdeohjelman yhdistämisen alkolukon käyttöön. Alkolukon käyttöä etenkin ajon ai-

kana pidettiin hankalana ja kokeilun kustannuksia liian korkeina.

Ruotsi on viime vuosina pyrkinyt voimakkaasti lisäämään alkolukon käyttöä. Ammatiliikenteessä on käytössä jo lähes 30 000 alkolukkoa ja määrän odotetaan kaksinkertaistuvan lähivuosina. Ruotsissa valmistellaan myös lainsäädäntöä, jolla alkolukko määrätäisiin rattijuopumukseen syyllistyneiden kuljettajien ajo-oikeuden edellytykseksi. Lisäksi lääkäreille annettaisiin oikeus määrätä potilaalleen alkolukko ajo-oikeuden edellytykseksi. Tavoitteena on myös edelleen, että alkolukko olisi mahdollisimman pian vakiovarusteena uusissa autoissa, ensin linja- ja kuorma-autoissa ja sen jälkeen henkilö- ja pakettiautoissa.

Yhdysvallat

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

Ajokiellot ovat Yhdysvalloissa huomattavasti pidempiä kuin Suomessa. Alkolukko on yleensä vapaaehtoinen vaihtoehto ajokiellole, mutta ainakin 11 osavaltiossa on kokeuksia myös alkolukon määräämisestä pakolliseksi ajokortin uusimisedellytykseksi rattijuopumuksen uusijoille. Yhdysvalloissa alkolukon käyttöönottoa edeltää usein pitkään ajokielto. Lääkäriseurantaa alkolukon käyttöön ei yleensä liity.

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

puhallusnäytteiden osuus ollut suurempi kuin vapaaehtoisissa kokeiluissa.

Kanada

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

Jos alkolukko määrätään pakolliseen käyttöön, on kyseisen henkilön odotettava vähintään kuusi kuukautta ennen kuin hän voi ottaa alkolukon käyttöönsä. Kanadalaisten asiantuntijoiden mukaan ajokieltoa ennen alkolukon käyttöönottoa ei kuitenkaan tulisi vaatia. Alkolukon on oltava asennettuna alkupe räisen ajokiellon päättymiseen asti, kuitenkin vähintään kuusi kuukautta. Rattijuopumuksen uusijoiden tulee myös ennen alkolukkojaksoa osallistua viikonlopun kestävään arviointi- ja ohjauskoulutukseen.

Albertan kokemusten perusteella alkolukko on erittäin tehokas rattijuopumuksen estäjä ja sillä on havaittu olevan myös positiivisia pitkän aikavälin vaikutuksia. Albertassa noin 10 % tuomituista rattijuopoista osallistuu alkolukko-ohjelmaan.

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

man ajokorttia, alkolukon aiheuttamat kustannukset sekä kiusaantuminen puhaltamisesta julkisesti alkolukkoon.

Australia

Australiassa alkolukko otettiin ensimmäiseksi käyttöön Etelä-Australian osavaltiossa vuonna 2000 ja nyt se on käytössä ainakin kolmessa osavaltiossa. Alkolukkokokeilut eri osavaltioissa eroavat selvästi toisistaan. Pääsääntöisesti osallistuminen on vapaaehtoista ja osallistujia maksaa siitä hänelle aiheutuvat kustannukset. Viiden miljoonan asukkaan Victorian osavaltiossa alkolukko on kuitenkin pakollinen rattijuopumuksen uusijoille.

Alkolukkolaki tuli Victoriassa voimaan vuonna 2002 ja ensimmäinen alkolukko asennettiin toukokuussa 2003. Uusijoiden on ajokiellon päätyttyä pidettävä alkolukkoa vuodesta neljään vuoteen, yleensä 3–4 vuotta. Alkolukkoa ei saa poistaa ennen kuin tuomioistuimelta on saatu siihen lupa. Rattijuopumuksen uusijoiden lisäksi alle 26-vuotiaiden ensikertalaisten, joiden promillemäärä on ylittänyt 0,7, on ajokiellon jälkeen pidettävä alkolukkoa vähintään kuusi kuukautta. Samoin alkolukkoa on käytettävä kaikkien ensikertalaisten, jos promillemäärä on ylittänyt 1,5. Tuomioistuimet olivat marraskuuhun 2006 mennessä määränneet 6 358 ajokorttiin alkolukkoehdon ja 84 prosenttia ajokortin haltijoista oli asennuttanut alkolukon autoonsa. Alkolukko oli marraskuussa 2006 käytössä 2 374 kuljettajalla.

Euroopan Unionin esiselvitys ja kokeilu

Euroopan unioni (EU) järjesti vuosina 2000–2001 alkolukon käyttöönottoa koskevan esiselvityksen, johon osallistuivat Alankomaat, Saksa, Suomi ja Tanska. Suomen edustajana esiselvityksen valmistelussa oli Valtion teknillinen tutkimuslaitos (VTT). Esiselvityksen mukaan alkolukon käytöllä voitaisiin vähentää rattijuopumuksia ja halukkaissa jäsenmaissa tulisi järjestää kenttäkoe käytännön kokemusten saamiseksi. Kokeilujen kohdehenkilöinä pidettiin rattijuopumukseen syyllystyneitä ja etenkin uusia. Mahdollisina käyttökohteina pidettiin myös vaarallisten aineiden kuljetusyhtiöiden

ajoneuvoja, linja-auto- ja taksiyhtiöiden ajoneuvoja sekä autokoulujen autoja.

Vuoden 2004 lopulla aloitettiin Belgiassa, Espanjassa, Saksassa ja lisäksi Norjassa suppeat alkoholukokokeilut, joiden tarkoituksena oli tutkia alkoholukon sosiologisia, psykologisia, käyttäytymistieteellisiä ja käytännön vaikutuksia kuljettajiin, matkustajiin ja kuljetusyrittäjiin. Espanjassa ja Norjassa kohderyhmänä olivat linja-autot ja takset, Saksassa tavarankuljetusautot ja Belgiassa rattijuopumuksen uusijat sekä alkoholiriippuvaiset, jotka sittemmin olivat olleet raittiina kuusi kuukautta. Kokeilu kesti yhden vuoden ja kohderyhmän laajuus oli kokonaisuudessaan 150 kuljettajaa. Lisäksi selvitettiin 90 perheenjäsenen, matkustajan ja kuljetusyrityksen esimiehen näkemyksiä. Suppeiden kentäkokeiden tarkoituksena on antaa tietopohjaa laajempia kokeiluja varten.

Kokeilussa havaittiin, että alkoholukon käyttö oli melko vaivatonta eikä se häirinnyt kuljettajien suorittamista. Kuljettajat, yritykset ja näiden yhteistyökumppanit suhtautuivat alkoholukon pääosin myönteisesti. Alkoholukko esti rattijuopumuksia molemmissa käyttäjäryhmissä. Ammattiliikenteen käytössä olleisiin alkoholukoihin tehtiin kuitenkin vähemmän rajan ylittäneitä puhalluksia kuin rattijuopumuksen syyllistyneiden alkoholukoihin. Yleisesti ottaen alkoholukkoa pidettiin hyvänä keinona lisätä kuljetusten turvallisuutta ja vähentää rattijuopumuksia.

Ranska

Annecyn alueella alkoi vuonna 2004 rattijuopumuksen syyllistyneille tarkoitettu alkoholukokokeilu, jota seuraavana vuonna laajennettiin neljään muuhun tuomiopiiriin. Kokeilu on vapaaehtoinen ja tarkoitettu ensimmäistä kertaa rattijuopumuksen syyllistyneille. Osallistujien on pidettävä alkoholukkoa kuuden kuukauden ajan ja vastattava osallistumiskustannuksista.

Iso-Britannia

Isossa-Britanniassa on vuodesta 2004 saakka ollut käynnissä suppea rattijuopumuksen syyllistyneille tarkoitettu alkoholukokokeilu. Vuonna 2006 parlamentti hyväk-

si lain, jonka mukaan tuomioistuin voi määrätä rattijuopumuksen syyllistyneelle kuljettajalle alkoholukon. Alkoholukkoja ei kuitenkaan ole valvontaongelmien vuoksi määrätty. Vaikeutena on se, ettei kuljettajien ole Isossa-Britanniassa pakko pitää ajokorttia mukanaan, joten poliisi ei voi valvoa alkoholukon käyttövollisuutta.

Norja

Norjassa on käynnissä rattijuopumuksen syyllistyneille tarkoitettu alkoholukokokeilun suunnittelu. Kokeilu pyritään aloittamaan vuonna 2009. Norja pyrkii Ruotsin esimerkin mukaisesti myös edistämään alkoholukon käyttöä ammattiliikenteessä. Esimerkkinä toimii Norjan tielaitos, jonka kaikkiin autoihin asennetaan alkoholukot.

Alankomaat

Alankomaissa alkaa alkuvuodesta 2008 suppea, noin 60—80 vapaaehtoiselle tarkoitettu kokeilu. Valtakunnallinen rattijuopumuksen syyllistyneille tarkoitettu alkoholukko-ohjelma on tarkoitus aloittaa vuonna 2010.

2.3 Nykytilan arviointi

Liikenneturvallisuuden parantamisessa tavoitteena on, että vuonna 2010 Suomen teillä kuolisi enintään 250 ihmistä. Haastavan tavoitteen saavuttaminen edellyttää päihdeonnettomuuksien vähentämistä. Rattijuopumus on ilmiönä hyvin monimuotoinen, joten tehokas liikenneraittiustyö edellyttää useiden erilaisten toimenpiteiden yhdistämistä toimivaksi kokonaisuudeksi. Vuosille 2006—2010 suunnatussa valtakunnallisessa liikenneturvallisuussuunnitelmassa on esitetty useita perinteisiä rattijuopumuksia vähentäviä keinoja koskevia kehittämissuunnitelmia.

Keskeinen keino rattijuopumusten vähentämisessä on poliisin suorittama rattijuopumusvalvonta. Valvontaa on mahdollista edelleen tehostaa ja kiinnijäämisriskiä lisätä suuntaamalla valvontaa ajallisesti ja paikallisesti rattijuopumuksen yleisiin esiintymistilanteisiin sekä kehittämällä edelleen valvontaan liittyvää tiedotusta esimerkiksi

tiedotustaulujen avulla. Rattijuopumusvalvontaa on myös mahdollista tehostaa kehittämällä rikoksen todentamisvälineitä ja yksinkertaistamalla valvonnan ja oikeudellisen käsittelyn prosesseja. Tähän voidaan päästä muun muassa ottamalla käyttöön siirrettäviä tarkkuusalkometrejä ja uusia välineitä muiden päihteiden seulomiseen. Prosessin yksinkertaistamisen ja rikoksen todentamisvälineiden kehittämisen avulla voidaan tarvittaessa myös puuttumiskynnystä alentaa ja portaittaisuutta lisätä.

Nykyisten ja tulevien kuljettajien asenteisiin pyritään vaikuttamaan kampanjoilla sekä käsittelemällä alkoholin vaikutuksia liikenteessä osana koulujen päihdevalistusta ja terveystiedon opetusta. Liikenneturvallisuuksuunnitelman mukaisesti pyritään myös lisäämään rattijuopumusta koskevaa viestintää kuntien terveydenhuoltohenkilöstölle ja oikeuslaitoksen edustajille.

Suomessa ajokiellet ovat kansainvälisessä vertailussa varsin lyhyitä. Pidemmät ajokielletkään eivät tosin aina auta, jos ajokieltoon määrättyllä on ajoneuvo edelleen hallinnassa. Yhdysvalloissa ja Kanadassa tehdyissä tutkimuksissa on havaittu, että 75–80 % ehdottomaan ajokieltoon tuomituista ajaa ajokieltonsa aikana ja samansuuntaisia arvioita on esitetty myös Ruotsissa. Erityisesti pahimmissa rattijuopumuksen uusimistapauksissa tulisikin aina harkita rikokseen syyllistyneen auton konfiskointia. Syyttäjälaitos pyrkii yhtenäistämään menettelyä.

Jo käytössä olevien keinojen kehittämistä on jatkettava liikenneturvallisuuksuunnitelman mukaisesti, mutta rattijuopumuslukujen ja alkoholionnettomuuksien määrän kehitys osoittaa, ettei yksin näillä keinoilla rattijuopumuksia voida merkittävästi nykytasosta vähentää. Uuden teknologian käyttöönotto tarjoaa kuitenkin jatkossa lupaavia mahdollisuuksia. Alkolukon käytön laajentaminen onkin liikenneturvallisuuksuunnitelmassa nostettu suunnitelmakauden kärkihankkeeksi alkoholionnettomuuksien vähentämisessä.

Alkolukko on ulkomaisissa tutkimuksissa osoittautunut tehokkaaksi rattijuopumusten vähentäjäksi ja kokemukset alkolukkokokeilusta Suomessa ovat myönteisiä. Liikenneturvallisuuksualan asiantuntijat ovat yksimielisiä siitä, että alkolukon laajalla käytöllä voi-

daan merkittävästi vähentää rattijuopumuksia. Tavoitteena onkin, että alkolukko saataisiin mahdollisimman pian uusien autojen vakiovarusteeksi. Tämä on todennäköisesti kuitenkin mahdollista aikaisintaan 2010-luvulla, koska tavaroiden vapaata liikkuvuutta ja ajoneuvojen tyyppihyväksyntää koskevien määräysten johdosta asialle on saatava EU:n hyväksyntä. Tavoitteen saavuttamiseksi on tehtävä pitkäjänteistä työtä, mutta alkoholionnettomuuksien vähentämiseksi alkolukon käyttöä olisi vaiheittain laajennettava jo ennen sen vakiovarusteeksi tuloa. Alkolukon käytön yleistyminen tukisi myös tavoitetta saada se vakiovarusteeksi. Käyttäjämäärien kasvu alentaa laitekustannuksia ja edistää tuotekehitystä, joka on edellytyksenä vakiovarusteeksi tulolle. Keskeisiä vaatimuksia ovat alkolukon käytön helppouden, nopeuden ja luotettavuuden edistäminen. On lisäksi huomioitava, että autojen keski-ikä on Suomessa noin kymmenen vuotta, joten ilman jälkiasennusvelvoitetta kestää vielä kauan ennen kuin kaikissa autoissa on alkolukko.

Suunnitteilla on myös alkolukon määrääminen rattijuopumuksen uusijoille ajo-oikeuden edellytykseksi. On arvioitu, että nykyisellä liikennevalvonnan tasolla rattijuoppo ajaa humalassa 200 kertaa jokaista kiinni jäämistään kohden, joten rattijuopumuksen uusijat ovat merkittävä riski liikenteessä. Uusijoilla on keskimäärin myös korkeampi veren alkoholipitoisuus ja vakavampi päihdeongelma kuin ensikertalaisilla. Rattijuopumuksen uusijat aiheuttavat lähes puolet niistä onnettomuuksista, joissa alkoholilla on osuutta, eli noin 35 kuolemaa vuosittain. Arvioiden mukaan alkolukko voisi ehkäistä noin 70 % näistä kuolemista, eli 25 liikennekuolemaa vuosittain. Alkolukon käytöllä olisi mahdollista rattijuopumusten estämisen lisäksi tukea alkoholiongelmaisten päihteiden käytön hallintaa. Alkolukon käytön edistäminen ei ole siis pelkästään liikenneturvallisuuksustoimenpide, vaan edistää myös sosiaali- ja terveyssektorin tavoitteita.

Uusijoita koskevalla alkolukkovaatimuksella ei ehkä pystyttäisi estämään kaikkein paatuneimman joukon humala-ajamista, koska he ajavat ajo-oikeuden puuttumisesta huolimatta. Ellei itse päihdeongelmaan pystytty puuttumaan, tähän joukkoon voidaan tehok-

kaimmin vaikuttaa ajoneuvon konfiskoinnilla. Merkittävä osa uusijoistakin on kuitenkin ihmisiä, jotka eivät selvin päin ollessaan halua syyllistyä rattijuopumukseen ja katuivat niitä jälkeenpäin, mutta humalassa kokevat eri syistä tarvetta ajamiseen. Nämä ihmiset todennäköisesti asennuttaisivat autoonsa alkolukon, jos se olisi heidän ajo-oikeutensa edellytyksenä.

3 Esityksen tavoitteet ja keskeiset ehdotukset

3.1 Tavoitteet ja toteuttamisvaihtoehdot

Esityksen tavoitteena on alkolukon käyttöä jatkamalla ja kehittämällä vähentää alkoholi-onnettomuuksia ja siten parantaa liikenneturvallisuutta. Alkolukolla valvotusta ajo-oikeudesta järjestetty kolmivuotinen kokeilu päättyy kesäkuun lopussa 2008, ellei lainsäädännön voimassaoloa jatketa tai uutta lainsäädäntöä säädetä. Alkolukon merkittävän liikenneturvallisuuspotentiaalin vuoksi sen käyttöä tulisi jatkaa ja laajentaa. Samalla tulee mahdollisuuksien mukaan korjata ne epäkohdat, joita kokeilussa havaittiin. Erityisesti tulee puuttua nykyisessä kokeilussa ongelmaksi havaittuun alkolukon käyttöönotto-veeseen. Useat ulkomaiset tutkimukset suositavat alkolukon nopeaa käyttöönottoa rattijuopumukseen syyllistymisen jälkeen, jolloin pystytään ehkäisemään esimerkiksi työpaikan menettämisestä tai sosiaalisen yhteydenpidon vaikeutumisesta syvenevä negatiivinen kierre. Alkolukolla varustetun auton käyttö edellyttää alkoholin käytön kontrollointia, joten laitteesta on apua myös päihteiden käytön hallintaan saamisessa.

Alkolukon käyttöä rattijuopumukseen syyllistyneillä voitaisiin jatkaa nykyisen lainsäädännön pohjalta tai luoda kokonaan uusi menettely lainsäädäntörakenteineen. Kokeilu on osoittanut, että alkolukkoa koskeva lainsäädäntö käsitteineen on pääosin ollut toimiva, joten esityksessä on lähdetty nykyiseltä pohjalta ja tehty siihen tarvittaviksi arvioidut muutokset. Huomattavat rakenteelliset muutokset aiheuttaisivat myös aikataulullisia vaikeuksia, koska ajoneuvoliikennerekisteriin ei Ajoneuvohallintokeskuksen (AKE) käynnis-

sä olevan palveluiden kokonaisuudistuksen (PALKO) vuoksi voida tehdä isoja muutoksia. Pitäytyminen nykyisessä rakenteessa säästää kustannuksia ja helpottaa toimintaa muutosvaiheessa. On huomioitava, että noin vuoden ajan uuden lainsäädännön voimaantulosta on käytössä kaksi valvottua ajo-oikeutta koskevaa järjestelmää, koska nykyisen lainsäädännön voimassaolon aikana rattijuopumukseen syyllistyneet noudattavat samoja määräyksiä koko valvotun ajo-oikeutensa ajan.

Käynnissä olevaa kokeilua suunniteltaessa yhtenä merkittävänä tavoitteena oli, että rattijuopumuksia ei ainoastaan teknisesti estettäisi alkolukon käyttöaikana, vaan voitaisiin vaikuttaa myös taustalla usein olevaan päihdeongelmaan, jolloin saavutettaisiin pysyvämpiä myönteisiä vaikutuksia. Tässä tarkoituksessa valvottuun ajo-oikeuteen liitettiin päihderiippuvuuden arviointiohjelman soveltaminen. Arviointiohjelmassa havaittujen ongelmien vuoksi tulee sen asemaa myös osana valvottua ajo-oikeutta arvioida uudelleen. Arviointiohjelmaa on tarkoitus jatkossa muuttaa huomattavasti, mutta muutokset ovat vielä suunnitteluvaiheessa.

Alkolukkokokeilun arvioinnissa tuli ilmi, että päihdehuollon ammattilaiset eivät pääsääntöisesti kannata pakollisen päihdeohjelman liittämistä alkolukon käyttöön. Alkolukkokokeilun osallistujat pitivät päihdeohjelmaa tärkeänä osana valvottua ajo-oikeutta, mutta toisaalta useimmat eivät nähneet siitä itselleen olleen hyötyä. Eniten arvostettiin tapaamisia päihdealan ammattilaisten (sairaanhoidtajia) kanssa ja turhimpina pidettiin tapaamisia lääkärin kanssa. Esityksen valmistelussa on vaihtoehtoina ollut päihdeohjelman poistaminen kokonaan tai sen huomattava keventäminen. Parhaimpina ratkaisuna pidettiin yhtä pakollista käyntiä päihdealan ammattilaisen luona, jolloin hän saa parhaalla mahdollisella tavalla tiedon päihteiden käytön terveysvaikutuksista ja erilaisista hoitomahdollisuuksista. Toisaalta päihdehuoltoa ei tarpeettomasti ruuhkautettaisi henkilöillä, joilla ei ole motivaatiota hoitoon.

Eräissä ulkomaisissa tutkimuksissa on suositeltu alkolukon pitoajan järjestämistä valvottavan suoriutumisen mukaan joustavaksi. Alkolukkoa joutuisi pitämään pidempään, jos

autoa toistuvasti yritetään käynnistää päihtyneenä. Toisaalta hyvästä suoriutumisesta palkittaisiin alkolukon pitoaika lyhentämällä. Ongelmana on pitoajan ennakoimisen vaikeus ja oikeusturva- ja näyttöongelmat, joita voi syntyä laitteen mahdollisista virhe-toiminnoista ja siitä, että samaa autoa käyttää yleensä useampi henkilö. Lisäksi menettelyn yhdistämisessä ajokielto- ja ajokorttijärjestelmään olisi huomattavia vaikeuksia, minkä vuoksi päädyttiin esittämään tuomioistuimen pituudeltaan harkitsemaa, mutta kiinteää alkolukon pitoaika.

3.2 Keskeiset ehdotukset

Esityksessä ehdotetaan säädettäväksi laki alkolukolla valvotusta ajo-oikeudesta, jolla vakinaistettaisiin kesäkuun lopussa 2008 päättyvä kolmivuotinen alkolukkokeilu. Rattijuopumukseen syyllistyneen olisi ehdotuksen mukaan pidettävä koetusajan alkolukkoa ajoneuvossaan. Laissa säädettäisiin valvotun ajo-oikeuden sisällöstä, koetusajan keskeytymisestä ja valvontaan kuuluvista velvollisuuksista sekä menettelystä niitä noudatettaessa. Esitys perustuu pääosin koekulun aikana voimassa olleeseen lainsäädäntöön. Toisin kuin kokeilussa, koetusajaksi ei olisi kiinteä, vaan tuomioistuin päättäisi sen keston tieliikennelaissa säädetyissä rajoissa. Koetusajan kestoksi ehdotetaan vähintään vuotta ja enintään kolmea vuotta.

Keskeinen muutos esityksessä kokeiluun verrattuna on, että poliisille ehdotetaan oikeutta määrätä valvottu ajo-oikeus jo ennen asian tuomioistuinkäsittelyä, jos ehdollisen ajokiellon määräämistä voidaan pitää ilmeisenä. Tarkoituksena on, että jos rattijuopumuksesta epäilty pyytää valvottua ajo-oikeutta ja hän täyttää valvotusta ajo-oikeudesta annetussa laissa ja tieliikennelaisissa säädetyt edellytykset, poliisi määrää valvotun ajo-oikeuden alkamaan. Tuomioistuin tekee asiassa lopullisen päätöksen, mutta tällä menettelyllä voidaan nopeuttaa alkolukon käyttöönottoa, jolla tutkimusten voidaan ehkäistä uusintarikoksia. Muutos esitetään tehtäväksi tieliikennelain pykälään, jonka mukaan poliisi nykyisin voi palauttaa ajo-oikeuden ennen tuomioistuimen ajokieltoa koskevaa päätöstä.

Esityksessä ehdotetaan jatkettavan kokeilua varten käyttöön otetun valvotun ajo-oikeuden käsitteen käyttöä, mikä ehdotetaan edelleen toteutettavaksi lisäämällä tieliikennelakiin uusi 79 a §. Pykälässä säädettäisiin alkolukolla valvotun ajo-oikeuden määräämisestä tilanteissa, joissa rattijuopumuksesta epäilty on esittänyt valvottua ajo-oikeutta koskevan pyynnön. Tieliikennelakiin ehdotetaan lisäksi tehtäväksi valvotun ajo-oikeuden kokeilemisestä aiheutuvat lisäykset väliaikaisen ajokiellon määräämistä ja sen kestoja koskeviin säännöksiin.

Valvottu ajo-oikeus voitaisiin esityksen mukaan myöntää rattijuopumuksesta tai törkeästä rattijuopumuksesta epäiltyä olevalle vakinaisesti Suomessa asuvalle henkilölle, jolla on oikeus kuljettaa henkilö-, paketti-, kuorma- tai linja-autoa taikka traktoria. Muutoksena kokeiluun ehdotetaan, että jatkossa valvottu ajo-oikeus voitaisiin määrätä myös lyhytaikaisen ajo-oikeuden haltijalle, jotka pääosin ovat nuoria kuljettajia. Lisäksi alkolukon voisi ehdotuksen mukaan asentaa myös raskaaseen ajoneuvoon ja traktoriin. Huumeiden tai muiden huumaavien aineiden kuin alkoholin vaikutuksen alaisena ajamiseen syyllistynyt ei voisi saada valvottua ajo-oikeutta, koska alkolukko ei tunnista huumeita tai lääkeaineita. Tämän vuoksi ehdotetaan, että valvottu ehdollinen ajokielto ja valvottu ajo-oikeus rajataan ainoastaan alkoholin käyttöön perustuvaan rattijuopumukseen.

Poliisi ottaa väliaikaiseen ajokieltoon määräämisen yhteydessä rattijuopumuksesta epäiltyä kuljettajalta ajokortin pois, eikä sitä palauteta vaikka hänelle myönnettäisiin valvottu ajo-oikeus. Sen sijaan kuljettajalle ehdotetaan myönnettäväksi valvotun ajo-oikeuden ajaksi erityisehdolla varustettu ajokortti (alkolukkoajokortti) osoitukseksi ajo-oikeudesta alkolukolla varustetulla ajoneuvolla. Alkolukkoajokortti olisi normaali muovikortti, jonka voimassaolo vastaisi kuljettajalta poisotetun kortin voimassaoloa. Valvotun ajo-oikeuden hyväksytysti suoritettuaan kuljettaja voi pyytää poliisilta erityisehdon poistamista. Ajokorttiasetukseen ehdotetaan lisättäväksi alkolukkoehdotusta koskeva säännös.

Esityksessä ehdotetaan luovuttavaksi kokeiluun liitetystä raskaasta päihderiippuvuu-

den arviointiohjelmasta, joka ei ole tuottanut toivottuja tuloksia. Sen sijaan ehdotetaan, että valvottavan olisi ennen alkolukkoajokortin myöntämistä käytävä lääkärin tai muun terveydenhuollon ammattihenkilön luona keskustelemassa päihteiden käytöstä, niiden vaikutuksista terveyteen sekä päihteiden käyttöön liittyvistä hoitomahdollisuuksista. Hoitoon motivoituneet henkilöt saavat apua tätä kautta, mutta ainoastaan ajokortin takaisin saamisen vuoksi hoitoon tulleet eivät enää ruuhkauttaisi päihdehoitoa. Valvottavan olisi lisäksi toimitettava asuinpaikkansa poliisille vapaamuotoinen kirjallinen ilmoitus käynnistä.

Kokeilussa hyväksyttäviltä alkolukoilta edellytettävistä teknisistä ominaisuuksista laaditaan valtioneuvoston asetus. Vaatimukset laaditaan niin, että mahdollisimman moni toimintavarmuudeltaan ja muilta ominaisuuksiltaan Suomen oloihin sopiva laite täyttäisi vaatimukset, mikä mahdollistaisi hintakilpailun ja auttaisi pitämään käyttökustannukset kohtuullisina.

4 Esityksen vaikutukset

4.1 Taloudelliset vaikutukset

Ajo-oikeuden valvonnasta aiheutuvien kustannusten kohdentaminen ja ihmisten yhdenvertaisuus

Esityksessä ehdotetaan, että valvottavan olisi itse vastattava valvotusta ajo-oikeudesta hänelle aiheutuvista kustannuksista. Kustannuksia valvottavalle syntyisi alkolukon hankinnasta (osto tai vuokraus), asennuksesta, määräaikaista huolloista, poistamisesta, muutoksatsastuksista, ja päihdehoitokäynnistä. Esityksen antamishetken tietojen mukaan kustannusten määrä 18 kuukauden ajalta olisi seuraavaa suuruusluokkaa:

- alkolukon ostohinta asennettuna on noin 1 850 euroa, josta palautetaan 150 euroa, jos valvottava palauttaa laitteen valvotun ajo-oikeuden päätyttyä. Laitteen voi myös maksaa erissä tai vuokrata, jolloin kuukausikustannus on noin 80—130 euroa.

- ajoneuvon muutoksatsastukset noin 60 euroa (2 x 30 euroa)

- alkolukkoajokortti 12,50 euroa

- alkolukon huollot kahden kuukauden välein noin 360 euroa (9 x 40 euroa)

- päihdehoidon informaatiokäynti 0—150 euroa

- alkolukon poistaminen noin 100 euroa

Kuukausikustannus on noin 110—160 euroa. Kustannusten kokonaismäärä kasvaa, mitä pidempi valvottu ajo-oikeus on. Kuukausikohtainen kustannus kuitenkin alenee, koska alkolukon hankintahinnan merkitys kokonaiskustannuksissa on huomattavasti käyttökustannuksia suurempi. Päihdehoidon informaatiokäynnin hinta vaihtelee sen vuoksi, että valvottava voi käydä joko julkisessa tai yksityisessä päihdehoidossa.

Kustannusten kohdentaminen tulee arvioida ihmisten yhdenvertaisuuden ja syrjintäkiellon kannalta, koska kaikilla ei mahdollisesti olisi varaa valvottuun ajo-oikeuteen. Perustuslain 6 §:n 2 momentin syrjintäkiellon mukaan ketään ei saa ilman hyväksyttävää perustetta asettaa eri asemaan sukupuolen, iän, alkuperän, kielen, uskonnon, vakaumuksen, mielipiteen, terveydentilan, vammaisuuden tai muun henkilöön liittyvän syyn perusteella. Tällaisena muuna henkilöön liittyvänä syynä pidetään hallituksen esityksen (HE 309/1993 vp, s. 44) mukaan esimerkiksi varallisuutta. Keskeistä kustannusten kohdentamisen arvioinnissa kuitenkin on, että lainsäädännöllä ei asetettaisi yksilöitä välittömästi erilaiseen asemaan näiden varallisuus-aseman perusteella, vaan kyse olisi siitä, että henkilöiden taloudelliset edellytykset käyttäisi hyväksi lainsäädännössä luotavaa mahdollisuutta olisivat erilaiset. Tässä tilanteessa varallisuuteen kytkeytyvien vaikutusten tulisi olla huomattavia ennen kuin ne muodostuvat perustuslailliseksi esteeksi sääntelyn toteuttamiselle. Vaikka kustannukset sinänsä ovatkin merkittävät, niin ne tulisi suhteuttaa autoilun kokonaiskustannuksiin. Kohderyhmällä on vähintään henkilöauton ajo-oikeus ja käytössään alkolukolla valvotusta ajo-oikeudesta annetun lain 3 §:ssä tarkoitettu ajoneuvo, joten kyseessä eivät siis pääsääntöisesti olisi kaikkein alhaisimman tulo- tai varallisuusluokan ihmiset. Asiayhteyteen suhteutettuna kustannuksia ei voida pitää niin merkittävänä, että ne muodostuisivat kohtuuttomiksi tai merkittävää eriarvoisuutta taloudellisiin perustein luoviksi. On lisäksi otettava

huomioon, että jos auton käyttö on henkilölle erityisistä syistä, esimerkiksi työssäkäynnin vuoksi, tarpeellista, on hänellä mahdollisuus saada kunnan harkinnan mukaan täydentävää toimeentulotukea alkolukon hankintaan ja käyttöön toimeentulotukilain (1412/1997) 7 c §:n 1 momentin 3 kohdan mukaan.

Tulee myös arvioida voiko ajokiellon merkityksen muodostuminen varallisuusaseman perusteella selvästi erilaiseksi merkitä yhdenvertaisuusnormista poikkeamista. Tällöin on otettava huomioon, että alkolukolla valvotussa ajo-oikeudessa ei ole kyse rattijuopumuksesta seuraavasta rangaistuksesta. Alkolukon käyttö olisi vapaaehtoinen vaihtoehto ehdottomalle ajokiellolle, joka puolestaan on rangaistuksesta erillinen ajokorttiseuraamus. Vaikka ajokiellolla on läheinen liittymä rikosoikeudelliseen seuraamusjärjestelmään, oikeudelliselta luonteeltaan ajokorttiseuraamukset ovat luokiteltavissa liikennetikosoikeudellisiksi turvaamistoimenpiteiksi, joiden tehtävänä on uusien rikosten estäminen, ei niinkään jo tehdystä rikoksesta rankaiseminen. Ajokielto voidaan määrätä vaikka itse liikennetikoksesta jätettäisiin rangaistukseen tuomitsematta. Kyse on erottelevan toiminnan sisällön kannalta oleellisesti lievemmästä asiasta kuin rangaistusjärjestelmään kuuluvassa asiassa. Ei siis voida katsoa, että kokeilun osallistujan velvoittamisella kustantamaan valvotusta ajo-oikeudesta hänelle aiheutuvat kustannukset, hänet samalla veloitettaisiin kustantamaan oman rangaistuksensa täytäntöönpano. Toisaalta ajokiellon ja valvotun ajo-oikeuden vertailu rikosoikeudellisen ankaruuden näkökulmasta ei ole yksinkertaista, koska varsinaisen valvonnan lisäksi ajo-oikeuteen liittyy erinäisiä velvoitteita, kuten päihdehoitokäynti ja laitteen huollattaminen. Lisäksi alkolukkoon on säädetty yleistä promillerajaa (0,5 promillea) alempi raja, eli 0,2 promillea.

Perustuslain syrjintäkielto ei toisaalta kiellä kaikenlaista erontekoa ihmisten välillä, vaikka eronteko perustuisi syrjintäsäännöksessä nimenomaisesti mainittuun syyhyn. Olenaisista on, voidaanko erottelu perustella perusoikeusjärjestelmän kannalta hyväksyttävällä tavalla. Alkolukon käyttöönoton tavoitteena on vähentää rattijuopumuksia ja siten parantaa liikenneturvallisuutta. Vuosittaisesta

noin 400 liikennekuolemasta neljäsosa aiheutuu rattijuopumustapauksista, joissa lisäksi loukkaantuu vuosittain yli 1 000 ihmistä. Esityksessä katsotaan, että liikenneturvallisuuden parantamista ja rikosten ennalta ehkäisyä voidaan pitää perustuslain 6 §:ssä tarkoitettuna hyväksyttävänä perusteena osallistumiskustannusten aiheuttamalle yksilöiden epäsuoralle eri asemaan asettamiselle. Julkiseen rahoitukseen perustuvista alkolukkokokeiluista on ulkomailla saatu selvästi osallistujarahoitteisia kokeiluja huonompia tuloksia. Tämä johtuu pääasiassa osallistujien huonosta motivaatiosta ja sitoutumisesta alkolukko-ohjelmaan, mikä heijastuu väärinkäytösten lisääntymisenä. Alkolukko-ohjelmat on tämän vuoksi lähes poikkeuksetta säädetty osallistujarahoitteisiksi, koska tällä tavalla parhaiten edistetään liikenneturvallisuutta. Yleinen mielipide olisi myös todennäköisesti julkista rahoitusta vastaan ja tämä vaikuttaisi valvotun ajo-oikeuden hyväksyttävyyteen.

Alkolukkokokeilussa osallistujia on ollut alemmista tuloluokista ja edustettuna ovat olleet niin työttömät kuin eläkeläisetkin ja sama havainto on tehty myös Ruotsissa. Alkolukon käyttö edellyttää tiettyä päihteiden käytön hallintaa ja tämän ansiosta monelle syntyy säästöä alkoholikustannuksissa, jolloin kokonaiskustannukset eivät ole muodostuneet kohtuuttoman suuriksi.

Valtiontaloudelliset vaikutukset

Valvotun ajo-oikeuden toteuttaminen edellyttää joitakin muutoksia Ajoneuvohallintokeskuksen ylläpitämään ajoneuvoliikennerekisteriin, jotta valvotusta ajo-oikeudesta johduttavat erityistiedot saadaan merkittyä rekisteriin. Tarvittavat merkinnät pyritään suorittamaan mahdollisimman vähin rekisterimutoksiin, sillä kesken olevan PALKO-hankkeen vuoksi muutosten tekeminen on vaikeaa ja aiheuttaisi merkittävää lisätyötä ja kustannuksia. Esitetyn arvion mukaan Ajoneuvohallintokeskus suoriutuu kokeilussa tarvittavista rekisterimutoksista sillä olevilla resursseilla, joten esityksellä ei tässä suhteessa ole valtiontaloudellisia vaikutuksia.

Vaikutukset elinkeinoelämään

Osin alkolukkokokeilun vakinaistamisen myötä alkolukkojen käyttö tulee Suomessa lisääntymään. Laittevalmistajia on nykyisin yli kymmenen maailmassa. Kotimaista valmistajaa ei ole. Suomen ilmasto rajaa soveltuvien laitteiden määrää, koska ainoastaan muutama alkolukko antaa testatusti tarkkoja tuloksia myös erittäin kylmissä olosuhteissa. Alkolukoille asetettavat laatuvaatimukset laaditaan niin, että kaikki teknisiltä ominaisuuksiltaan Suomeen sopivat laitteet hyväksytään käyttöön, jotta kilpailun kautta laitteiden hintataso saataisiin mahdollisimman alhaiseksi. Toistaiseksi valvottua ajo-oikeutta varten on kuitenkin edelleen käytettävissä vain kahden laitevalmistajan alkolukkoja. Ammattiliikenteessä käytetään lisäksi ainakin yhden muun valmistajan laitteita.

Alkolukon valmistaja tekee sopimuksia korjaamo- ja asennusalan yritysten kanssa, joiden tehtävänä on asentaa ja huoltaa alkolukkoja. Esityksellä on siis myönteinen välillinen vaikutus osaan asennusalan yrityksistä, mutta taloudellinen vaikutus ei toistaiseksi ole ollut merkittävä. Alkolukon käytön todennäköisesti lisääntyessä, voi alkolukkoihin liittyvillä toiminnoilla jatkossa olla yksittäisten yrittäjien kohdalla huomattavakin merkitys.

Esityksellä on myönteinen vaikutus myös katsastusalan yrityksiin, koska alkolukon asennuksen ja poistamisen jälkeen ajoneuvo olisi muutoksatsastettava, kuten määräaikaisessa kokeilussakin. Vaikutuksen yritysten kokonaistalouteen ei kuitenkaan arvioida muodostuvan merkittäväksi.

Kokeiluun verrattuna esitys todennäköisesti vähentää hieman yksityisillä lääkäriasemilla suoritettavia päihdehoitokäyntejä, koska valvottuun ajo-oikeuteen ei enää sisälly kokonaista päihderiippuvuuden arviointiohjelmaa.

4.2 Vaikutukset viranomaisten toimintaan

Kokeiluun verrattuna esitys ei sinällään lisää poliisin tehtäviä, mutta osallistujamäärän kasvun myötä valvottua ajo-oikeutta koske-

vat tehtävät voivat lisääntyä. Liikennevalvonnan tai esitutinnan yhteydessä poliisin tulee ilmoittaa epäilylle mahdollisuudesta valvottuun ajo-oikeuteen sekä kertoa hänelle valvonnan sisällöstä, ehdoista ja kustannuksista. Poliisi myöntää lisäksi valvottavalle alkolukkoajokortin ja valvoo kokeilusta suoriutumista alkolukon käyttötietojen perusteella. Välttämätöntä käyttötietojen tarkistaminen ei ole, koska laitteen havaitsemasta sääntörikkomuksesta tulee poliisille tieto sähköpostitse. Tarvittaessa poliisi kutsuu valvotun kuultavaksi ja määrää hänet väliaikaiseen ajokieltoon valvotun ajo-oikeuden sääntöjen rikkomisen johdosta. Muutoksena kokeiluun on, että poliisi voi määrätä valvotun ajo-oikeuden ja luovuttaa alkolukkoajokortin jo ennen tuomioistuinkäsittelyä. Työmäärään tällä ei kuitenkaan ole merkittävää vaikutusta, koska alkolukkoajokortin luovuttaminen on kokeilussakin kuulunut poliisin tehtäviin. Kortin luovuttamiseen liittyvän harkinnan ei pitäisi tuottaa merkittäviä ongelmia poliisille, koska tuomioistuimella ei enää ole yleistä harkintavaltaa valvotun ajo-oikeuden määräämisessä. Päihderiippuvuuden arviointiohjelman poistuminen vähentää poliisin ajokorttirekisteriin tekemien merkintöjen määrää ja siten vähentää työmäärää.

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

Esityksen mukaan valvottavan ei enää tarvitsisi suorittaa päihderiippuvuuden arviointiohjelmaa, vaan ainoastaan yksi päihdehoidon informaatiota koskeva käynti. Tämä vähentää päihdehoidon työmäärää, mutta toisaalta vapaaehtoisten päihdehoitokäyntien määrä voi lisääntyä. Nykyinen arviointiohjelma on työllistänyt päihdehuoltoa estämättä kuitenkin uusintarattijuopumuksia. Yksi syy tähän on ollut ohjelmaan osallistuneiden henkilöiden huono hoitomotivaatio.

Kokeiluun verrattuna esityksellä ei ole merkittävää vaikutusta yleisten tuomioistuinten työmäärään. Valvottu ajo-oikeus määrätään rattijuopumusta koskevassa käsittelyssä, joten merkittävämpi vaikutus työmäärään on rattijuopumusten kokonaismäärän kehityksellä. Jos valvotun ajo-oikeuden suosio kasvaa,

lisääntyy todennäköisesti myös valvotun ajo-oikeuden peruuttamista koskevien tapausten määrä. Kokeilun aikana peruuttamisia on kuitenkin ollut niin vähän, ettei pienellä lisäykselläkään ole merkittävää vaikutusta tuomioistuinten työmäärään.

4.3 Yhteiskunnalliset vaikutukset

Alkolukon käytöllä voidaan ehkäistä rikoksia ja parantaa liikenneturvallisuutta. Kansainvälisissä tutkimuksissa on johdonmukaisesti havaittu alkolukon vähentävän rattijuopumuksia jopa 90 prosenttia sinä aikana kun alkolukko on asennettuna autoon. Alkolukon käyttötietojen ja osallistujien haastattelujen perusteella alkolukon tiedetään Suomen kokeilun aikana estäneen useita rattijuopumuksia. Päähtyneenä ajamiseen usein yhdistyy riskinotto ylinopeuden ja turvalaitteiden käytön laiminlyönnin muodossa, joten onnettomuuksien seuraukset ovat keskimääräistä vakavampia. Rattijuopumusta pidetään yleisesti vakavimpana liikenne rikoksena ja rattijuoppoja pelätään liikenteessä. Vähentämällä rattijuopumuksia uuden teknologian avulla, voidaan lisätä ihmisten kokemaa turvallisuudentunnetta liikenteessä.

Alkolukon todellista vaikutusta onnettomuusmääriin ei kuitenkaan toistaiseksi ole paljoa tutkittu. Kanadan Quebecin provinssissa vuonna 1997 alkaneessa kokeilussa tutkittiin osallistujien onnettomuushistoria viiden vuoden ajalta ennen kokeilun aloittamista, sen ajalta ja puoli vuotta kokeilun päättymisen jälkeen. Havaittiin, että henkilövahinkoon johtaneet onnettomuudet vähentyivät 64 % kokeilun aikana ja olivat samalla tasolla vielä puoli vuotta kokeilun päättymisen jälkeen. Ruotsin kokeilussa todettiin, että osallistujilla oli ennen kokeilun aloittamista keskivertoautoilijaan verrattuna yli viisinkertainen riski joutua henkilövahinkoon johtaneeseen onnettomuuteen. Kokeilun aikana osallistujien onnettomuusrisikin todettiin laskeneen samalle tasolle muiden kuljettajien kanssa. Tutkimusaineisto onnettomuusriskistä Ruotsissa perustuu kuitenkin suppeaan aineistoon. Suomessa alkolukon vaikutuksista onnettomuuksiin ei ole vielä luotettavaa tietoa. Kansainväliset havainnot kuitenkin tu-

kevat oletusta, että vähentämällä päähtyneenä ajamista, vähennetään myös onnettomuusrisiä.

Alkolukkotutkijoiden tiedossa ei ole onnettomuuksia, jotka olisivat aiheutuneet alkolukon käytöstä, kuten sen vaatimasta ajon aikaisesta satunnaispuhalluksesta. Riski ajon häiriintymisestä on pyritty minimoimaan antamalla kuljettajalle useita minuutteja aikaa suorittaa ajon aikainen puhallus, jolloin kuljettajalla on aikaa etsiä sopiva paikka puhaltamiselle.

Valvottu ajo-oikeus ehdottoman ajokiellon vaihtoehtona voi myös vaikuttaa sosiaalisen eristäytymisen ja yhteiskunnasta syrjäytymisen ehkäisyssä. Ajo-oikeuden menetys voi johtaa työpaikan tai elinkeinon menetykseen tilanteessa, jossa ehdollinen ajokielto nykyisillä perusteilla ei tule kyseeseen. Etenkin maaseudulla oma auto on lisäksi monelle välttämätön yhteydenpitoväline, jonka ajo-oikeuden menetys voi heijastua useamman ihmisen elämään. Alkolukon käyttö edellyttää tiettyä kontrollia päihteiden käytössä, joten se on apuna alkoholin käytön vähentämisessä. Ruotsin tutkimustulosten mukaan alkolukkokokeiluun osallistuneiden terveydentilan kohentuminen on lisäksi näkynyt sairauspoissaolojen vähentymisenä. Alkolukon käytöllä voi siis olla myös liikenteen ulkopuolelle ulottuvia myönteisiä vaikutuksia.

5 Asian valmistelu

Esitys on valmisteltu liikenne- ja viestintäministeriössä. Valmistelun tukena on ollut alkolukkokokeilun ohjausryhmä, jossa ovat liikenne- ja viestintäministeriön lisäksi olleet edustettuina oikeusministeriö, sisäasiainministeriö, sosiaali- ja terveysministeriö, Ajo-neuvohallintokeskus, Liikenneturva ja laitevalmistajat. Esityksen pohjana ovat alkolukkokokeilua koskevat säädökset, joihin esitetään käytännön kokemusten perusteella tarpeellisiksi havaittuja muutoksia.

Esitysluonnoksesta pyydettiin tärkeimpien viranomaisten, liikennealan järjestöjen ja Aklinikkasäätiön lausunnot. Kokeilun vakinaistamista kannatettiin yleisesti ja esitettyjä muutoksia pidettiin pääosin perusteltuina.

Sisäasiainministeriö toi esiin huolen poliisin niukoista henkilöstöresursseista ja alkolukon

käytön laajentumisen vaikutuksen poliisin työmäärään.

YKSITYISKOHTAISET PERUSTELUT

1 Lakiehdotusten perustelut

1.1 Laki alkolukolla valvotusta ajo-oikeudesta

1 §. Lain tarkoitus. Lain tarkoituksena on säätää mahdollisuudesta määrätä rattijuopumukseen syyllistyneelle ehdollinen ajokiello yhdistettynä ajo-oikeuden valvontaan.

2 §. Valvotun ajo-oikeuden pyytäminen. Valvottua ajo-oikeutta voisivat pykälän 1 momentin mukaan pyytää rikoslain 23 luvun 3 §:n 1 momentin mukaisesta rattijuopumuksesta tai 4 §:n 1 tai 2 kohdan mukaisesta törkeästä rattijuopumuksesta epäiltynä olevat. Valvotun ajo-oikeuden saamisen edellytyksenä olisi lisäksi, että epäilty asuu vakinaisesti Suomessa eikä häntä ole muusta kuin edellä tarkoitettusta syystä määrätty ajokielloon. Jälkimmäisellä tarkoitetaan samaa kuin tieliikennelain 79 §:n 1 momentin esteitä ehdollisen ajokiellon määräämiselle, joten myöskään ehdollisen ajokiellon koetusaikana tehdystä teosta ei voi pyytää valvottua ajo-oikeutta. Tieliikennelain 79 a §:stä johtuen valvotun ajo-oikeuden aikana tehdystä teosta ei valvottua ajo-oikeutta voida määrätä. Tämän tarkoituksena on estää tilanteet, jossa rattijuopumuksesta epäilty on poliisin päätöksellä aloittanut valvotun ajo-oikeuden, mutta on ennen rattijuopumusasian tuomioistuinkäsittelyä ja ehdollisen ajokiellon määräämistä usunut teon. Koska valvottu ajo-oikeus tarkoittaa 3 §:ssä mainitun ajoneuvon kuljettamista, tulee pyytäjällä myös olla olemassa ajoneuvon luokkaa vastaava ajo-oikeus. Kuljettajat, joilla ei ole ajo-oikeutta ollutkaan tai joiden ajo-oikeus on joko päätynyt tai rauennut, eivät voi pyytää valvottua ajo-oikeutta. Ajo-oikeuden voimassaolon päättyminen valvotun ajo-oikeuden voimassaoloaikana ei ole esteenä ajo-oikeuden valvonnan pyytämiselle, mutta ellei ajo-

oikeuden voimassaolon jatkaminen onnistu, joudutaan valvottu ajo-oikeus peruuttamaan.

Pykälän 2 momentin mukaan poliisin on rattijuopumusasian esitutinnan aikana ilmoitettava epäiltynä olevalle kuljettajalle mahdollisuudesta valvottuun ajo-oikeuteen. Ilmoitus on yleensä tehtävä kuljettajan kuulustelun yhteydessä, jolloin poliisi voi myös antaa epäilylle valvottua ajo-oikeutta koskevan kirjallisen esitteen tai ohjeen. Epäilylle on selvitettävä valvonnan sisältöä, ehtoja ja valvonnasta aiheutuvia kustannuksia. Epäilty voi pyytää valvottua ajo-oikeutta myös muulta kuin esitutinnan suorittavalta poliisilta, missä tapauksessa pyynnön vastaanottaneen poliisin on välitettävä tieto pyynnöstä asiaa tutkivalle poliisille. Poliisin on kirjattava pyyntö esitutkintapöytäkirjaan tai sen liitteeseen, josta syyttäjä ja tuomioistuin saavat asiasta tiedon. Valvottua ajo-oikeutta koskeva pyyntö on tehtävä viimeistään tuomioistuimessa rattijuopumusasian käsittelyn yhteydessä. Pyyntö voidaan tehdä suullisesti tai kirjallisesti.

3 §. Valvotussa ajo-oikeudessa käytettävä ajoneuvo. Valvotussa ajo-oikeudessa käytettävät ajoneuvot on varustettava alkolukolla, joka mittaa kuljettajan uloshengitysilman alkoholipitoisuuden, ja sen ylittäessä valtioneuvoston asetuksella säädettävän rajan, estää ajoneuvon käynnistymisen. Alkolukko voitaisiin asentaa yhteen tai useampaan pykälässä lueteltuun ajoneuvoon. Esimerkiksi maanviljelijä voi asentaa alkolukon tarvitsemakseen ajaksi myös traktoriin. Alkolukko voidaan myös vaihtaa ajoneuvosta toiseen valvotun ajo-oikeuden aikana, mutta tästä on toimitettava poliisille 4 §:n 1 momentissa tarkoitettut todistukset alkolukon asennuksesta ja ajoneuvon muutoskatsastuksesta. Toisin kuin kokeilussa, ajoneuvon ei tarvitse olla yksityiskäytössä. Jokaisen alkolukon käyttö-tiedot on kuitenkin purettava 8 §:n mukaises-

ti. Työnantajan ajoneuvon käyttäminen on tietenkin tehtävä yhteisymmärryksessä työnantajan kanssa. Alkolukon asentamisen ja poistamisen jälkeen ajoneuvo on muutostatsastettava.

4 §. *Valvotun ajo-oikeuden määrääminen ja alkolukkoajokortti.* Pykälän 1 momentin viittauksen mukaisesti valvottu ajo-oikeus määrätään tieliikennelain 79 a §:n 1 momentin mukaan. Tuomioistuimien päättyä asiasta rattijuopumusasian käsittelyn yhteydessä. Valvottavan asuinpaikan poliisi myöntää alkolukkoajokortin, jonka luovuttamisesta alkaa valvottu ajo-oikeus. Säännös noudattaa ajokorttijärjestelmän yleistä periaatetta, jonka mukaan ajo-oikeus ei ala ennen sen osoitukseksi olevan ajokortin luovuttamista. Ehdotetun tieliikennelain 77 §:n 2 momentin muutoksen jälkeen poliisi voi määrätä valvotun ajo-oikeuden ja luovuttaa alkolukkoajokortin jo ennen asian tuomioistuinkäsittelyä. Tuomioistuimien tekee asiassa kuitenkin lopullisen ratkaisun. Alkolukkoajokortilla tarkoitetaan varsinaista, väliaikaiseen ajokieltoon määräämisen yhteydessä kuljettajalta pois otettua ajokorttia. Kortista tilataan uusi kappale, jonka takapuolelle merkitään kansallisella ajokorttikoodilla alkolukkoerityisehto. Uudesta kortista poistetaan ne ajokorttiluokat, joihin kuuluvia ajoneuvoja ei valvotun ajo-oikeuden aikana voi kuljettaa. Esimerkiksi AB-kortista poistetaan A, koska moottori-työräjä ei alkolukkoa saa asentaa. Alkolukkoajokortin toimitus kestää noin viikon, jonka ajaksi voidaan tarvittaessa myöntää ajokorttiasetuksen (845/1990) 14 §:ssä tarkoitettu väliaikainen ajokortti.

Valvottavan on täytettävä 1 momentissa säädetyt alkolukkoajokortin myöntämisen edellytykset. Todistus alkolukon asennuksesta on tärkeä sen vuoksi, että siitä käy ilmi alkolukon ohjelmointi. Valvottava voisi muutoin salata asentajalta alkolukon käyttötarkoituksen, jolloin alkolukkoon ei tarvitsisi ohjelmoida kaikkia valvotussa ajo-oikeudessa edellytetyjä ominaisuuksia, kuten esimerkiksi ajon aikaisen satunnaispuhalluksen vaatimista. Rekisteröintitodistuksen I osan (tekni- ninen osa) perusteella poliisi tekee käytettäväs- tä ajoneuvosta merkinnän ajoneuvoliikenne- rekisteriin ja tarkistaa muutostatsastuksen suorittamisen. Rekisteröintitodistuksesta po-

liisi saa lisäksi alkolukon numeron käyttötie- tojen tarkistamista varten. Valvottavan on myös toimitettava todistus päihdehoidon informaatiokäynnistä. Todistukset on toimitet- tava alkolukkoajokortin myöntävälle valvot- tavan asuinpaikan poliisille. Koska valvottu ajo-oikeus alkaa alkolukkoajokortin luovut- tamisesta, valvottava ei voi itse kuljettaa ajo- neuvoaan alkolukon asennukseen tai sitä seu- raavaan muutostatsastukseen. Ajoneuvoliik- ennerekisterin ajantasaisuuden varmistami- seksi poliisin on tehtävä rekisteriin merkintä alkolukkoajokortin myöntämisestä.

Pykälän 3 momentin mukaan valvottavan on täytettävä valvottuun ajo-oikeuteen kuu- luvat velvollisuudet, kuten päihdehoidon in- formaatiokäynti ja alkolukon säännöllinen huollattaminen ja käyttötietojen purkaminen. Valvottavan on koetusajan päätyttyä huoleh- dittava alkolukon käyttötietojen purkamises- ta, jotta poliisi voi tarkistaa ne ennen alko- lukkoerityisehdon poistamista. Valvottu ajo- oikeus voidaan peruuttaa ja määrätä ehdolli- nen ajokielto täytäntöön pantavaksi koetus- ajan päättymisen jälkeenkin, jos valvottava on koetusajana syyllystynyt tieliikennelain 75 §:n 1 momentissa tarkoitettuun tekoon tai 79 a §:n 2 momentin 2 kohdassa tarkoitettu teko taikka laiminlyönti on sattunut koetus- aikana. Alkolukkoajokortin voimassaolo ei pääty koetusajan päättyessä, eikä korttia ole pakko palauttaa poliisille. Jos valvotun ajo- oikeuden hyväksytysti suorittanut kuljettaja haluaa kortissa olevan alkolukkoerityisehdon pois, on hänen palautettava alkolukkoajo- kortti asuinpaikkansa poliisille, jonka jälkeen hänelle palautetaan häneltä väliaikaiseen ajo- kieltoon määräämisen yhteydessä pois otettu ajokortti. Tämän jälkeenkin kuljettaja voi ajaa alkolukolla varustetulla ajoneuvolla, mutta hänellä ei enää ole velvollisuutta sii- hen.

5 §. *Valvotun ajo-oikeuden käyttäminen.* Valvottava saisi kokeilussa ajo-oikeuden vain asuinpaikkansa poliisille ilmoitettuihin ja ajoneuvoliikennerekisteriin merkittyihin ajoneuvoihin. Hänellä ei olisi oikeutta kuljet- ta muita ajoneuvoja, joiden kuljettaminen edellyttää ajokorttia. Muiden ajoneuvojen kuljettamisoikeus ratkeaa ajokorttiasetuksen perusteella. Valvottavalla ei siis olisi oikeutta kuljettaa esimerkiksi moottorikelkkaa, vaikka

sen kuljettaminen olisi B-luokan ajokortin perusteella sallittua. Mopon kuljetusoikeus riippuu siitä tarvitseeko kyseinen henkilö ajokorttia mopon kuljettamiseen vai ei.

6 §. Tiedot päihdehoidosta. Valvottavan on ennen alkolukkoajokortin myöntämistä käytävä lääkärin tai muun terveydenhuollon ammattihenkilön luona keskustelemassa päihteiden käytöstä, niiden vaikutuksista terveyteen sekä päihteiden käyttöön liittyvistä hoitomahdollisuuksista. Valvottava voi käydä joko julkisessa terveydenhuollossa, kuten terveyskeskuksessa tai a-klinikalla, taikka yksityisellä lääkäriasemalla. Tarkoituksena on, että valvottava saa asiantuntevalta taholta tietoa päihteiden vaikutuksista ja erilaisista hoitomahdollisuuksista. Päihdehoitopaikoissa on rutiinikäytännöt tällaisia ensikäyntejä varten. Kysytään miksi henkilö tulee, millainen hänen päihdeongelmansa on ja sovitaan yhdessä jatkotoimenpiteistä. Valvottava voi saamansa informaation perusteella päättää haluaako hän aloittaa päihdehoidon vai ei. Valvottavat pyrkivät todennäköisesti käymään päihdehoidossa mahdollisimman pian epäillyn rattijuopumuksen tapahtumisesta, koska alkolukkoajokorttia ei luovuteta ennen käyntiä. Tämä on hyvä, koska rattijuopumus on usein merkki päihteiden käytön hallinnan menettämisestä ja pian tapahtuman jälkeen ihminen on yleensä avoimempi kohtaamaan ongelman ja hyväksymään ajatuksen hoidosta. Vapaaehtoisesti hoitoa jatkavilla hoitotulokset ovat yleensä paremmat kuin niillä, joiden on vaadittu osallistuvan hoitoon.

Valvottavan on myös pyydettävä päihdehoidosta vapaamuotoinen kirjallinen ilmoitus käynnistään ja toimitettava se asuinpaikkansa poliisille.

7 §. Kustannukset. Valvottava vastaa valvotusta ajo-oikeudesta hänelle aiheutuvista kustannuksista. Tarkemmin kustannusten määrästä ja niiden kohdentamisen vaikutuksista on kerrottu kappaleessa 4.1.

8 §. Tiedonpurku alkolukosta. Pykälässä säädetään 60 päivän välein alkolukon muistista purettavista laitteen käyttötiedoista. Tietojen purkaminen tapahtuu alkolukkoedustajan toimipisteessä, katsastusasemalla tai muussa tarvittavan laitteiston omaavassa paikassa, jolla on laitevalmistajan valtuutus. Valtuutuksesta on toimintaa aloitettaessa teh-

tävä ilmoitus Ajoneuvohallintokeskukselle, joka pitää julkista luetteloa alkolukkojen asennuksia ja käyttötietojen purkuja suorittavista paikoista.

Siinä tapauksessa, että alkolukon tietojen purkuja ja huoltoja suorittavassa paikassa asiointista syntyy asiakasrekisteri, josta asiakaskäynnin syyn lisäksi käy selville kävijän henkilöllisyys esimerkiksi rekisteritunnuksen kautta, rekisterin pidossa tulee noudattaa henkilötietolain (523/1999) säännöksiä. Henkilötietolain 8 §:n 7 kohta oikeuttaa henkilötietojen käsittelyn, jos se on tarpeen rekisterinpitäjän toimesta tapahtuvaa maksupalvelua varten. Alkolukkokokeiluun osallistumista koskevaa henkilötietoa voidaan kuitenkin pitää henkilötietolain 11 §:n 3 kohdan rikollista tekoa, rangaistusta tai muuta rikoksen seuraamusta kuvaavana tietona, jolloin kyse on arkaluonteisesta tiedosta, joiden käsittely on pääsääntöisesti kielletty. Tässä tilanteessa rekisterin pitäjän on henkilötietolain 12 §:n 1 kohdan mukaisesti pyydettävä rekisteröidyn nimenomainen suostumus tietojen käsitte-lyyn.

Alkolukosta purettavat käyttötiedot lähetetään laitevalmistajan pitämään rekisteriin, jossa ne ovat poliisin käytettävissä kokeilun valvontaa varten. Tiedot sisältävät kaikki alkolukon käyttöä koskevat tiedot, kuten puhalluksen määrän, niiden alkoholipitoisuuden ja kellonajat sekä mahdolliset kiertämisyritykset. Laitevalmistajan pitämässä rekisterissä olevat tiedot eivät saa sisältää mitään henkilötietoja, joten valvottavan henkilötietosuoja ei vaarannu. Poliisilla on käytössään tarvittavat salasanat, joiden avulla se pääsee internetin kautta rekisteriin ja voi yhdistää valvottavan ja hänen käytössään olevasta alkolukosta purettu tiedot. Tarvittaessa poliisi voi kutsua valvottavan kuultavaksi ja määrätä hänet väliaikaiseen ajokieltoon. Alkolukon käyttötietoja on säilytettävä laitevalmistajan rekisterissä vähintään kolme vuotta tietojen saapumisesta rekisteriin. Näin tiedot ovat saatavissa myös mahdollisen valitusprosessin käsittelyn ajan ja tietoja voidaan myös hyödyntää valvotun ajo-oikeuden seurannassa ja arvioinnissa. Säilytysajasta otetaan määräys alkolukkojärjestelmän teknisiä ominaisuuksia koskevaan valtioneuvoston asetukseen.

Poliisilla on oltava valvottavien henkilötiedot ja niihin on sovellettava henkilörekistereitä ja henkilötietosuojaa koskevia säännöksiä. Uutta henkilörekisteriä ei alkoholukkokeilua varten tarvitse kuitenkaan perustaa. Valvottavien henkilötiedot ovat ajoneuvoliikennerekisterissä, missä on myös valvottavan käyttämän alkolukun numero, jonka poliisi tarvitsee löytääkseen laitevalmistajan rekisteristä kyseisen valvottavan alkolukun käyttötiedot. Valvottua ajo-oikeutta koskevien tietojen tallentaminen ajoneuvoliikennerekisteriin ei edellytä muutoksia rekisteriä koskevaan lainsäädäntöön. Ajoneuvoliikennerekisteristä annetun lain (541/2003) 2 §:n mukaan rekisteriin kuuluvien tietojen salassapitooon ja niiden luovuttamiseen sovelletaan, ellei mainitussa laissa toisin säädetä, viranomaisten toiminnan julkisuudesta annettua lakia (621/1999) ja muuhun henkilötietojen käsittelyyn henkilötietolakia. Poliisin oikeus saada tietoja ajoneuvoliikennerekisteristä perustuu ajoneuvoliikennerekisteristä annetun lain 17 §:n 2 momenttiin ja henkilötietojen käsittelystä poliisitoimissa annetun lain (761/2003) 13 §:n 2 momentin 1 kohtaan.

Jos alkolukolla varustettua ajoneuvoa ei muutamien päivien kuluessa määräajan umpeutumuksesta viedä huoltoon käyttötietojen purkamista varten, alkolukko estää ajoneuvon käynnistämisen riippumatta kuljettajan uloshengitysilman alkoholipitoisuudesta. Tällöin ajoneuvo on hinattava huoltoon. Alkolukko muistuttaa kuljettajaa huollon lähestymisestä. Käyttötietojen purkamisen yhteydessä alkolukko yleensä myös kalibroidaan mittaustarokkuuden varmistamiseksi. Kaikkien mallien kohdalla kalibrointi ei ole välttämätön kahden kuukauden välein.

9 §. Valvotun ajo-oikeuden peruuttaminen. Pykälässä säädetään valvotun ajo-oikeuden peruuttamista ja ehdollisen ajokiellon täytäntöönpanoa koskevasta menettelystä. Jos on syytä epäillä, että valvottu ajo-oikeus peruutetaan, poliisin on määrättävä valvottava väliaikaiseen ajokieltoon ja otettava pois alkolukkoajokortti. Valvotun ajo-oikeuden peruuttamista koskeva asia on erikseen säännöksellä saatettava tuomioistuimen käsiteltäväksi, koska väliaikaiseen ajokieltoon määrittämisen peruste voi olla sellainen, ettei se itsessään johda asian tuomioistuinkäsittelyyn.

Tällaisia perusteita ovat tieliikennelain 76 §:n 5 ja 6 kohdissa tarkoitetut perusteet. Näissä tilanteissa valvotun ajo-oikeuden peruuttamista ja ehdollisen ajokiellon täytäntöönpanoa koskeva vaatimus esitetään sille tuomioistuimelle, jonka piirissä valvottava asuu tai pysyvästi oleskelee. Muuten menettelyyn sovelletaan, mitä rikosasioissa säädetään oikeudenkäynnistä. Jos vaatimus perustuu tieliikennelain 75 §:n 1 momentissa tarkoitettuun rattijuopumukseen, törkeään rattijuopumukseen tai törkeään liikenneturvallisuuden vaarantamiseen, tulee vaatimus esittää rikosasian käsittelevälle tuomioistuimelle vaatimuksen perusteena olevan rikosasian käsittelyn yhteydessä. Tämä on välttämätöntä, jotta tuomioistuin voi ehdollisen ajokiellon täytäntöönpanon yhteydessä ottaa huomioon uudesta rikoksesta määrättävän ajokiellon tieliikennelain 79 §:n 3 momentin mukaisesti. Valvotun ajo-oikeuden peruuttamista koskeva asia voidaan 1 päivänä loka-kuuta 2006 voimaan tulleen oikeudenkäynnistä rikosasioissa annetun lain (689/1997) muutoksen jälkeen ratkaista pääkäsittelyä toimittamatta kirjallisessa menettelyssä.

10 §. Muutoksenhaku. Muutoksenhakumahdollisuus koskee poliisin alkolukkoajokortin myöntämispäätöstä. Muutoksenhaun osalta viitataan tieliikennelain 106 a §:ään, jonka mukaan muutoksenhakuun sovelletaan hallintolainkäyttölakia (586/1996). Poliisin tekemä päätös voidaan panna täytäntöön muutoksenhausta huolimatta.

11 §. Tarkemmat säännökset. Pykälän valtuussäännöksen perusteella valtioneuvoston asetuksella annetaan tarkemmat säännökset alkolukon toiminnasta, teknisistä vaatimuksista, asennuksesta, käyttötietojen purkamisesta ja niiden ilmoittamisesta poliisille.

12 §. Voimaantulo. Pykälän 1 momentissa on tavanomainen voimaantulosäännös.

Pykälän 2 momentin mukaan lain soveltaminen edellyttää, että 2 §:ssä tarkoitettuun rattijuopumukseen on syyllistytty lain tultua voimaan.

1.2 Laki tieliikennelain muuttamisesta

76 §. Perusteet väliaikaiseen ajokieltoon määrittämiselle. Pykälän 3 ja 4 kohtiin tehdään uusien 5 ja 6 kohtien lisäämisestä ai-

heutuvat lakitekniset muutokset. Uusien kohtien sisältö on sama kuin kokeilussa.

Pykälään ehdotetaan lisättäväksi uusi 5 kohta, jonka mukaan poliisilla olisi oikeus määrätä ajo-oikeuden haltija väliaikaiseen ajokieltoon, jos hän on 79 a §:n 2 momentin 1 kohdan mukaisesti peruuttanut valvontaa koskevan pyyntönsä.

Pykälään ehdotetaan myös lisättäväksi uusi 6 kohta, jonka perusteella poliisilla olisi oikeus määrätä valvottava väliaikaiseen ajokieltoon, jos valvottavaa on syytä epäillä 79 a §:n 2 momentin 2 kohdassa tarkoitettua rikkomuksesta tai laiminlyönnistä.

77 §. Väliaikaisen ajokiellon kesto. Pykälän 2 momenttia muutetaan niin, että poliisi voi jatkossa määrätä ajokiellon päättämisen lisäksi myös valvotun ajo-oikeuden jo ennen kuin tuomioistuimien päättää ajokiellosta. Määräyksen tavoitteena on, että alkoholun käyttöönnopeutuu. Tuomioistuimien tekee edelleen lopullisen päätöksen valvotusta ajo-oikeudesta rattijuopumusasian käsittelyn yhteydessä, mutta koska tuomioistuimen harvintavalta valvotun ajo-oikeuden määräämisessä on rajoitetumpi kuin kokeilussa, pystyy poliisi yleensä hyvin arvioimaan milloin on ilmeistä, että tuomioistuimien tulee määräämään ehdollisen ajokiellon yhdistettynä ajo-oikeuden valvontaan. Poliisi voisi siis myöntää alkoholukoajokortin heti kun alkoholukolla valvotusta ajo-oikeudesta annetun lain 4 §:ssä säädetyt edellytykset on täytetty. Alkoholukoeritysehto merkitään kansallisella koodilla kuljettajan varsinaiseen korttiin, jonka toimitusaika on noin viikko. Poliisi voisi siksi aikaa myöntää väliaikaisen ajokortin.

Pykälään lisättäisiin uusi 5 momentti, jonka mukaan väliaikainen ajokielto jatkuu kunnes tuomioistuimien päättää alkoholukolla valvotusta ajo-oikeudesta annetussa laissa tarkoitettua valvotun ajo-oikeuden raukeamisesta tai sen peruuttamisesta ja ehdollisen ajokiellon määräämisestä täytäntöönpantavaksi, jos valvottava on 76 §:n 5 tai 6 kohtien perusteella määrätty väliaikaiseen ajokieltoon. Momenttiin on kokeiluun verrattuna lisätty 79 a §:n 3 momentissa tarkoitettu valvotun ajo-oikeuden raukeaminen. Jos siis poliisi ennen tuomioistuimen ajokieltoa koskevaa päätöstä epäilee valvottavan syyllistyneen 79 a §:n 2 momentin 2 kohdassa tarkoitettuun tekoon

tai laiminlyöntiin, jatkuu väliaikainen ajokielto kunnes tuomioistuimien rattijuopumusasian käsittelyn yhteydessä päättää valvotun ajo-oikeuden raukeamisesta.

79 a §. Valvottu ajo-oikeus. Alkoholukolla valvotusta ajo-oikeudesta ehdotettua lain tarkia tieliikennelakiin ehdotetaan lisättäväksi uusi valvottua ajo-oikeutta koskeva pykälä, jossa säädetään ehdolliseen ajokieltoon yhdistettävästä ajo-oikeuden valvonnasta. Pykälässä on vain ehdollista ajokieltoa koskevasta 79 §:stä poikkeavat määräykset, joten osa valvotun ajo-oikeuden sisällöstä tulee suoraan 79 §:stä.

Pykälän 1 momentin perusteella valvottu ajo-oikeus voitaisiin määrätä ainoastaan alkoholun käyttöön perustuvasta rattijuopumuksesta. Sen sijaan mahdollisuutta valvottuun ajo-oikeuteen ei olisi niillä, jotka ovat syyllistyneet rattijuopumukseen kuljettamalla ajoneuvoa huumausaineiden tai muiden huumaavien aineiden kuin alkoholun vaikutuksen alaisena, koska alkoholukko ei tunnista näitä aineita. Rikoslain rattijuopumusta koskevasta lainkohdista pykälän soveltamisalueen ulkopuolelle jäisivät siis 23 luvun 3 §:n 2 ja 3 momentti ja 4 §:n 3 kohta.

Ensimmäisessä momentissa tarkoitettuun rattijuopumukseen syyllistyneellä on oikeus saada valvottu ajo-oikeus, jos hän on pyytänyt sitä. Tieliikennelain 79 §:n 1 momentista johtuvana rajoituksena on kuitenkin, ettei ajokiellon tai väliaikaisen ajokiellon aikana taikka ehdollisen ajokiellon koetusajana tehdystä teosta voida määrätä ajokieltoa ehdollisena. Ehdotettulla 79 a §:llä ei ole tarkoitus muuttaa tätä, joten myöskään valvotun ajo-oikeuden määrääminen ei näissä tilanteissa ole mahdollista. Valvotun ajo-oikeuden aikana tehdystä teosta ei voida määrätä uutta valvottua ajo-oikeutta. Tämän tarkoituksena on estää tilanteet, jossa rattijuopumuksesta epäilty on poliisin päätöksellä aloittanut valvotun ajo-oikeuden, mutta on ennen rattijuopumusasian tuomioistuimien käsittelyä ja ehdollisen ajokiellon määräämistä uusinut teon. Valvotun ajo-oikeuden pyytämistä säädetään alkoholukolla valvotusta ajo-oikeudesta annetun lain 2 §:ssä. Ajokielto on määrättävä ehdollisena, jos kuljettajalle määrätään valvottu ajo-oikeus. Väliaikainen ajokielto päättyy ja ajo-oikeuden valvonta alkaa,

kun rattijuopumukseen syyllistyneelle luovutetaan mainitussa laissa tarkoitettu alkolukkoajokortti. Ehdotetun tieliikennelain 77 §:n 2 momentin perusteella rattijuopumuksesta epäilty on jo ennen tuomioistuinkäsittelyä voinut poliisin päätöksellä aloittaa valvotun ajo-oikeuden. Ehdollisen ajokiellon koetus-aika alkaa kuitenkin 79 §:n 2 momentin mukaisesti tuomioistuimen ratkaisusta ja ajo-oikeuden valvonta päättyy koetusajan päätymispäivänä.

Pykälän 2 momentissa säädetään tilanteista, joissa tuomioistuimen on peruutettava valvottu ajo-oikeus ja määrättävä ehdollinen ajokielto täytäntöön pantavaksi. Peruutus ja ajokiellon täytäntöönpano voidaan tehdä jo ennen alkolukkoajokortin luovuttamista. Peruutusta ei ole syytä tehdä alkolukkoajokortin luovuttamisen edellytyksenä olevien toimenpiteiden viivästymisen vuoksi, koska valvottava on väliaikaisessa ajokiellossa kortin saamiseen saakka. Viivästyminen ei todennäköisesti ole myöskään yleistä, koska on valvottavan oma etu, että väliaikainen ajokielto päättyy ja valvottu ajo-oikeus alkaa mahdollisimman pian. Peruutus tulee sen sijaan tehdä, jos valvottava peruuttaa valvontaa koskevan pyyntönsä. Lisäksi tieliikennelain 79 §:n 3 momentin mukaisesti valvottu ajo-oikeus peruutetaan ja ehdollinen ajokielto määrätään täytäntöön pantavaksi, jos valvottava on syyllistynyt tieliikennelain 75 §:n 1 momentissa tarkoitettuun tekoon. Voimassa olevaan lakiin verrattuna esityksen peruuttamisperusteista on jätetty ajokieltoon määrääminen pois, koska valvotun ajo-oikeuden pituuden kasvaessa ei pidetty kohtuullisena, että valvottu ajo-oikeus olisi peruutettu myös poliisin määräämistä ajokiellosta. Jos poliisi määrää valvottavan esimerkiksi toistuvista liikenerikkomuksista ajokieltoon, otetaan alkolukkoajokortti ajokiellon ajaksi pois, mutta valvottava ajo-oikeutta ei peruuteta. Momentin 1 kohdassa tarkoitettu valvonnan peruuttamista koskeva pyyntö on tehtävä valvottavan asuinpaikan poliisille.

Pykälän 2 momentin 2 kohdan perusteella valvottu ajo-oikeus on peruutettava ja ehdollinen ajokielto on määrättävä täytäntöön pantavaksi, jos ajokieltoon määrätty ilman hyväksyttävää syytä rikkoo valvotun ajo-oikeuden rajoitusta tai laiminlyö valvottuun

ajo-oikeuteen kuuluvan velvollisuuden. Rajoituksella tarkoitetaan esimerkiksi alkolukolla valvotusta ajo-oikeudesta annetun lain määräyksiä käytettävästä ajoneuvosta ja valvotun ajo-oikeuden käyttämisestä. Hyväksyttävänä syynä voidaan pitää esimerkiksi sairastumista tai vankeusrangaistuksen suorittamista, joka estää velvollisuuden toteuttamisen tietynä aikana. Valvottavan ei kuitenkaan tarvitse henkilökohtaisesti huolehtia ajoneuvon viemisestä alkolukon käyttötietojen purkuun, joten se voidaan tarvittaessa järjestää esimerkiksi huoltoliikkeen toimesta. Pidempi aikaistakaan estettä ei yleensä ole syytä pitää valvotun ajo-oikeuden peruuttamisyyneä, koska velvoitteisiin ei enää kuulu pakollisen päihdeohjelman suorittamista. Pidemmän esteen vuoksi valvottava voi sen sijaan harkita valvottua ajo-oikeutta koskevan pyyntönsä peruuttamista.

Valvottua ajo-oikeutta ei myöskään tule peruuttaa, jos teon tai laiminlyönnin on katsottava aiheutuneen pikemmin huolimattomuudesta kuin tahallisuudesta ja teolla tai laiminlyönnillä rikotaan valvotusta ajo-oikeudesta annettuja määräyksiä ainoastaan vähäisin määrin. Valvottava vastaa alkolukon ohjeiden mukaisesta käytöstä, ellei hän kykene luotettavasti osoittamaan muun henkilön aiheuttaneen ohjeen vastaista tilannetta. Jos valvottava peruuttaa valvontaa koskevan pyyntönsä tai poliisin arvion mukaan valvottavaa on syytä epäillä 2 kohdassa tarkoitettua rikkomuksesta tai laiminlyönnistä, on poliisin määrättävä valvottava väliaikaiseen ajokieltoon ja ilmoitettava asiasta syyttäjälle. Syyttäjän tulee viipymättä saattaa asia tuomioistuimen käsiteltäväksi.

Kokeilun aikaiseen 79 a §:ään verrattuna esitetään uuden valvotun ajo-oikeuden raukeamista koskevan 3 momentin lisäämistä. Raukeaminen on tarpeen, sillä peruuttaminen pykälän 2 momentin mukaan ei ole mahdollista, koska ehdollista ajokieltoa ei ole vielä määrätty eikä koetus-aika ole alkanut. Jos tuomioistuin katsoo, että valvottavalla on ollut hyväksyttävä syy teolleen tai laiminlyönnilleen, voidaan hänelle määrätä valvottu ajo-oikeus.

Pykälän 4 momentin mukaan valvotusta ajo-oikeudesta on muutoin soveltuvin osin voimassa, mitä 79 §:ssä säädetään ehdollises-

ta ajokiellosta. Jos valvottava syyllistyy esimerkiksi uuteen rattijuopumukseen, tulee ehdollisena määrätyn ajokiellon täytäntöönpanossa noudattaa 79 §:n 3 momentin säännöksiä. Rajoituksella tarkoitetaan esimerkiksi alkolukolla valvotusta ajo-oikeudesta annetun lain määräyksiä käytettävästä ajoneuvosta ja valvotun ajo-oikeuden käyttämisestä.

2 Tarkemmat säännökset ja määräykset

Ehdotetun alkolukolla valvotun ajo-oikeuden kokeilemisesta annetun lain 11 §:n nojalla annettaisiin valtioneuvoston asetus alkolukolla valvotun ajo-oikeuden kokeilemisestä. Asetuksessa olisivat säännökset alkolukolta vaadittavista teknisistä ominaisuuksista, toiminnasta, asennuksesta sekä käyttötietojen purkamisesta ja niiden ilmoittamisesta poliisille.

3 Voimaantulo

Alkolukolla valvottua ajo-oikeutta koskevan lainsäädännön voimassaolo päättyy 30 päivänä kesäkuuta 2008. Valvottua ajo-oikeutta on kuitenkin tarkoitus jatkaa keskeytyksettä, minkä vuoksi ehdotetaan, että lait tulisivat voimaan 1 päivänä heinäkuuta 2008. Lakien täytäntöönpanon edellyttämiin toimiin voitaisiin kuitenkin ryhtyä jo ennen kuin ne tulevat voimaan.

4 Suhde perustuslakiin ja sääätämisjärjestys

Ajo-oikeuden valvonnasta aiheutuvia kustannuksia ehdotetaan valvottavan itsensä kus-

tannettavaksi. Kustannusten kohdentamiseen liittyy kysymys yhdenvertaisesta kohtelusta, koska kaikilla halukkailla ei alkolukon käytön maksullisuuden vuoksi olisi ehkä mahdollisuutta osallistua kokeiluun. Ehdotetulla lainsäädännöllä ei yksilöitä kuitenkaan välittömästi asetettaisi eri asemaan varallisuuden perusteella, vaan yksilöiden varallisuusasema vaikuttaisi heidän mahdollisuuksiinsa käyttää hyväksi lainsäädännössä luotavaa mahdollisuutta. Tällöin kustannusten tulisi olla melko huomattavia aiheuttaakseen perustuslain 6 §:n 2 momentin syrjäntäkiellon vastaisen tilanteen. Toisaalta ajokiello ei kuulu rikosoikeudelliseen seuraamusjärjestelmään, jonka yhdenvertaisuudelle on asetettava erityisen korkea vaatimustaso. Osallistujalla on myös mahdollisuus saada täydentävää toimeentulotukea alkolukon hankintaan, jos toimeentulotukilaisissa säädetty edellytykset täyttyvät.

Perusoikeuskysymykset on pyritty hallituksen esitystä valmisteltaessa ottamaan huomioon. Päätymässä olevaa kokeilua valmisteltaessa pyydettiin asiantuntijalausuntoja nimenomaan tämän näkökulman selvittämiseksi. Osallistumiskustannusten kohdentamista ja yhdenvertaisuusmääräyksiä on käsitelty tarkemmin esityksen taloudellisia vaikutuksia koskevassa jaksossa 4.1.

Lakiehdotus voidaan hallituksen käsityksen mukaan käsitellä tavallisessa säätämisyksessä.

Edellä esitetyn perusteella annetaan Eduskunnan hyväksyttäväksi seuraavat lakiehdotukset:

1.

Laki**alkolukolla valvotusta ajo-oikeudesta**

Eduskunnan päätöksen mukaisesti säädetään:

1 §

Lain tarkoitus

Tässä laissa säädetään mahdollisuudesta määrätä rattijuopumukseen syyllistyneelle ehdollinen ajokielto yhdistettynä ajo-oikeuden valvontaan (*valvottu ajo-oikeus*).

2 §

Valvotun ajo-oikeuden pyytäminen

Valvottua ajo-oikeutta voi pyytää tieliikennelain (267/1981) 79 a §:n 1 momentissa tarkoitetusta rattijuopumuksesta epäilty, jolla on vakainainen asuinpaikka Suomessa ja joka ei ole muusta syystä ajokiellossa. Pyyntö on esitettävä poliisille tai rattijuopumusasian käsittelyn yhteydessä tuomioistuimelle.

Poliisin tulee 1 momentissa tarkoitetun rikoksen esitutkinnassa ilmoittaa epäillylle mahdollisuudesta valvottuun ajo-oikeuteen sekä kertoa hänelle valvonnan sisällöstä, ehdoista ja kustannuksista.

3 §

Valvotussa ajo-oikeudessa käytettävä ajoneuvo

Valvotun ajo-oikeuden aikana käytettävät ajoneuvot on varustettava laitteella, joka kuljettajan hengitysilma-asta mitattavan alkoholi-pitoisuuden perusteella estää ajoneuvon käynnistymisen (*alkolukko*). Alkolukko asennetaan valvottuun ajo-oikeuteen määrätyn (*valvottava*) käytössä olevaan yhteen tai useampaan:

- 1) henkilöautoon;
- 2) linja-autoon;

- 3) pakettiautoon;
- 4) kuorma-autoon; tai
- 5) traktoriin.

Ajoneuvo on muutoskatsastettava alkolukon asentamisen ja sen poistamisen jälkeen.

4 §

Valvotun ajo-oikeuden määrääminen ja alkolukkoajokortti

Valvottu ajo-oikeus määrätään tieliikennelain 79 a §:n 1 momentin mukaan. Ajo-oikeus alkaa alkolukkoeritysehhdolla varustetun ajokortin (*alkolukkoajokortti*) luovuttamisesta. Alkolukkoajokortin myöntää valvottavan asuinpaikan poliisi. Alkolukkoajokortin luovuttamisen edellytyksenä on, että valvottava toimittaa poliisille todistuksen alkolukon asentamisesta, rekisteröintitodistuksen I osan, jonka mukaan ajoneuvo on alkolukon asentamisen jälkeen muutoskatsastettu, sekä todistuksen 6 §:ssä tarkoitetusta käynnistä.

Poliisin on tehtävä alkolukkoajokortin myöntämisestä merkintä ajoneuvoliikennerekisteriin.

Valvottavan on täytettävä valvottuun ajo-oikeuteen kuuluvat velvollisuudet. Koetusajan päätyttyä valvottavan asuinpaikan poliisin on varmistettava, ettei tieliikennelain 79 a §:n 2 momentin 2 kohdassa tarkoitettuja tekoja tai laiminlyöntejä ole tapahtunut.

5 §

Valvotun ajo-oikeuden käyttäminen

Valvottavalla on ajo-oikeus vain asuinpaikkansa poliisille ilmoitettuihin ja ajoneuvoliikennerekisteriin merkittyihin ajoneuvoihin.

6 §

Tiedot päihdehoidosta

Valvottavan on ennen alkolukkoajokortin myöntämistä käytävä lääkärin tai muun terveydenhuollon ammattihenkilön luona keskustelemassa päihteiden käytöstä, niiden vaikutuksista terveyteen sekä päihteiden käyttöön liittyvistä hoitomahdollisuuksista. Valvottavan on toimitettava asuinpaikkansa poliisille kirjallinen ilmoitus käynnistä.

7 §

Kustannukset

Valvottava vastaa valvotusta ajo-oikeudesta hänelle aiheutuvista kustannuksista.

8 §

Tiedonpurku alkolukosta

Valvottavan on 60 päivän välein vietävä alkolukolla varustetut ajoneuvot alkolukon käyttötietojen purkamista varten laitevalmistajan valtuuttamalle edustajalle, joka on ilmoitettu Ajoneuvohallintokeskukselle. Käyttötiedot lähetetään laitevalmistajan ylläpitämään rekisteriin, jossa ne ovat poliisin käytettävissä valvotun ajo-oikeuden valvontaa varten. Käyttötietoihin ei saa sisältyä henkilötietoja.

9 §

Valvotun ajo-oikeuden peruuttaminen

Valvottu ajo-oikeus voidaan peruuttaa ja ehdollinen ajokielto määrätä pantavaksi täytäntöön tieliikennelain 79 §:n 3 momentissa ja 79 a §:n 2 momentissa säädetyin edellytyksin. Jos väliaikainen ajokielto perustuu tieliikennelain 76 §:n 5 tai 6 kohtaan, poliisin

on ilmoitettava ajokiellosta syyttäjälle, jonka on viipymättä esitettävä valvotun ajo-oikeuden peruuttamista ja ehdollisen ajokielon täytäntöönpanoa koskeva vaatimus tuomioistuimelle. Vaatimus esitetään sille tuomioistuimelle, jonka piirissä valvottava asuu tai pysyvästi oleskelee. Asia voidaan alioikeudessa käsitellä yhden tuomarin kokoonpanossa, ja virallisen syyttäjän tulee olla istunnossa läsnä. Asia voidaan käsitellä ja ratkaista valvottavan poissaolosta huolimatta. Jos oikeudenkäynnistä rikosasioissa annetun lain (689/1997) 5 a luvun 1 §:ssä säädetyt edellytykset täyttyvät, asia voidaan ratkaista myös pääkäsittelyä toimittamatta. Muuten menettelyyn sovelletaan, mitä oikeudenkäynnistä rikosasioissa säädetään.

10 §

Muutoksenhaku

Muutoksenhausta poliisin tämän lain nojalla tekemään päätökseen on voimassa, mitä tieliikennelain 106 a §:ssä säädetään.

11 §

Tarkemmat säännökset

Tarkemmat säännökset alkolukon teknisistä ominaisuuksista, toiminnasta, asennuksesta sekä käyttötietojen purkamisesta ja niiden ilmoittamisesta poliisille annetaan valtioneuvoston asetuksella.

12 §

Voimaantulo

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20 .

Lakia sovelletaan, jos 2 §:ssä tarkoitettuun rattijuopumukseen on syyllistytty lain tultua voimaan.

2.

Laki**tieliikennelain muuttamisesta**

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan 3 päivänä huhtikuuta 1981 annetun tieliikennelain (267/1981) 76 §:n 1 momentin 3 ja 4 kohta sekä 77 §:n 2 momentti,

sellaisina kuin ne ovat, 76 §:n 1 momentin 3 ja 4 kohta laissa 1199/2002 sekä 77 §:n 2 momentti laissa 676/1990, sekä

lisätään 76 §:n 1 momenttiin, sellaisena kuin se on mainitussa laissa 1199/2002, uusi 5 ja 6 kohta, 77 §:ään, sellaisena kuin se on mainitussa laissa 676/1990 ja laissa 1242/1997, uusi 5 momentti sekä lakiin uusi 79 a § seuraavasti:

76 §

Perusteet väliaikaiseen ajokieltoon määräämiselle

Poliisimies voi määrätä ajo-oikeuden haltijan väliaikaiseen ajokieltoon ja ottaa ajokortin haltuunsa:

3) jos on todennäköistä, että edellytykset ajokiellon määräämiselle 75 §:n 2 momentin 3—6 kohdan tai 3 momentin nojalla ovat olemassa;

4) jos on ilmeistä, että ajo-oikeuden haltijan ajokyky on sairauden, vian tai muun sellaisen syyn vuoksi siinä määrin heikentynyt, että siitä aiheutuu ajon jatkuessa olennaista vaaraa muulle liikenteelle, eikä terveydentilan selvittämistä 73 §:n 2 momentin mukaisesti voida tästä syystä pitää yksinään riittävänä;

5) 79 a §:n 2 momentin 1 kohdassa tarkoitetun pyynnön peruuttamisen vuoksi; taikka

6) jos on syytä epäillä ajo-oikeuden haltijaa 79 a §:n 2 momentin 2 kohdassa tarkoitettusta teosta tai laiminlyönnistä.

77 §

Väliaikaisen ajokiellon kesto

Jos esitutkinnan perusteella on ilmeistä, että tuomioistuin määrää ajokiellon ehdollise-

na, poliisi voi määrätä väliaikaisen ajokiellon päättymään tai, jos alkolukolla valvotusta ajo-oikeudesta annetussa laissa (/) säädetty edellytykset täyttyvät, määrätä valvotun ajo-oikeuden jo ennen kuin tuomioistuin päättää ajokiellosta.

Edellä 76 §:n 5 ja 6 kohdassa tarkoitetuissa tapauksissa väliaikainen ajokielto jatkuu, kunnes tuomioistuin päättää alkolukolla valvotusta ajo-oikeudesta annetussa laissa tarkoitetun valvotun ajo-oikeuden raukeamisesta tai sen peruuttamisesta ja ehdollisen ajokiellon määräämisestä pantavaksi täytäntöön.

79 a §

Valvottu ajo-oikeus

Tuomioistuimen on määrättävä rikoslain 23 luvun 3 §:n 1 momentissa tai 4 §:n 1 tai 2 kohdassa tarkoitettuun rattijuopumukseen syyllistyneelle alkolukolla valvotusta ajo-oikeudesta annetussa laissa tarkoitettu valvottu ajo-oikeus, jos ajokieltoon määrättävä sitä pyytää. Ajokielto on määrättävä ehdollisena. Valvotun ajo-oikeuden aikana tehdystä teosta ei kuitenkaan voida määrätä uutta valvottua ajo-oikeutta. Väliaikainen ajokielto päättyy ja valvottu ajo-oikeus alkaa, kun rattijuopumukseen syyllistyneelle luovutetaan mainitussa laissa tarkoitettu alkolukkoajokortti. Valvottu ajo-oikeus päättyy ehdollisen ajokiellon koetusajan päättymispäivänä.

Tuomioistuimen on peruutettava valvottu ajo-oikeus ja määrättävä ehdollinen ajokielto pantavaksi täytäntöön, jos valvottava koetus-
aikana:

1) peruuttaa valvontaa koskevan pyyntönsä; taikka

2) ilman hyväksyttävää syytä rikkoo valvottuun ajo-oikeuteen sisältyvää rajoitusta tai laiminlyö valvottuun ajo-oikeuteen kuuluvan velvollisuuden.

Jos ajokieltoon määrättävä on asetettu väliaikaiseen ajokieltoon 76 §:n 1 momentin 6 kohdan nojalla ennen tuomioistuimen päätös-

tä ajokiellosta ja hän edelleen pyytää valvottuun ajo-oikeuden määräämistä, tuomioistuimen on rattijuopumusasian käsittelyn yhteydessä ratkaistava, onko teolle tai laiminlyönnille ollut hyväksyttävä syy, ja tarvittaessa määrättävä valvottu ajo-oikeus raukeamaan.

Valvotusta ajo-oikeudesta on muutoin voimassa, mitä 79 §:ssä säädetään ehdollisesta ajokiellosta.

Tämä laki tulee voimaan 1 päivänä heinäkuuta 2008.

Helsingissä 11 päivänä huhtikuuta 2008

Tasavallan Presidentti

TARJA HALONEN

Liikenneministeri *Anu Vehviläinen*

*Liitteet
Rinnakkaisteksti*

2.

Laki

tieliikennelain muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan 3 päivänä huhtikuuta 1981 annetun tieliikennelain (267/1981) 76 §:n 1 momentin 3 ja 4 kohta sekä 77 §:n 2 momentti, sellaisina kuin ne ovat, 76 §:n 1 momentin 3 ja 4 kohta laissa 1199/2002 sekä 77 §:n 2 momentti laissa 676/1990, sekä lisätään 76 §:n 1 momenttiin, sellaisena kuin se on mainitussa laissa 1199/2002, uusi 5 ja 6 kohta, 77 §:ään, sellaisena kuin se on mainitussa laissa 676/1990 ja laissa 1242/1997, uusi 5 momentti sekä lakiin uusi 79 a § seuraavasti:

Voimassa oleva laki

Ehdotus

76 §

76 §

Perusteet väliaikaiseen ajokieltoon määräämiselle

Perusteet väliaikaiseen ajokieltoon määräämiselle

Poliisimies voi määrätä ajo-oikeuden haltijan väliaikaiseen ajokieltoon ja ottaa ajokortin haltuunsa:

Poliisimies voi määrätä ajo-oikeuden haltijan väliaikaiseen ajokieltoon ja ottaa ajokortin haltuunsa:

3) jos on todennäköistä, että edellytykset ajokiellon määräämiselle 75 §:n 2 momentin 3–6 kohdan tai 3 momentin nojalla ovat olemassa;

3) jos on todennäköistä, että edellytykset ajokiellon määräämiselle 75 §:n 2 momentin 3–6 kohdan tai 3 momentin nojalla ovat olemassa;

4) jos on ilmeistä, että ajo-oikeuden haltijan ajokyky on sairauden, vian tai muun sellaisen syyn vuoksi siinä määrin heikentynyt, että siitä aiheutuu ajon jatkuessa olennaista vaaraa muulle liikenteelle, eikä terveydentilan selvittämistä 73 §:n 2 momentin mukaisesti voida tästä syystä pitää yksinään riittävänä;

4) jos on ilmeistä, että ajo-oikeuden haltijan ajokyky on sairauden, vian tai muun sellaisen syyn vuoksi siinä määrin heikentynyt, että siitä aiheutuu ajon jatkuessa olennaista vaaraa muulle liikenteelle, eikä terveydentilan selvittämistä 73 §:n 2 momentin mukaisesti voida tästä syystä pitää yksinään riittävänä;

5) 79 a §:n 2 momentin 1 kohdassa tarkoitettua pyynnön peruuttamisen vuoksi; taikka

6) jos on syytä epäillä ajo-oikeuden haltijaa 79 a §:n 2 momentin 2 kohdassa tarkoitusta teosta tai laiminlyönnistä.

77 §

Väliaikaisen ajokiellon kesto

Jos esitutkinnan perusteella on ilmeistä, että tuomioistuin määrää ajokiellon ehdollisena, poliisi voi määrätä väliaikaisen ajokiellon päätymään jo ennen kuin tuomioistuin päättää ajokiellosta.

77 §

Väliaikaisen ajokiellon kesto

Jos esitutkinnan perusteella on ilmeistä, että tuomioistuin määrää ajokiellon ehdollisena, poliisi voi määrätä väliaikaisen ajokiellon päätymään tai, jos alkolukolla valvotusta ajo-oikeudesta annetussa laissa (/) säädetyt edellytykset täyttyvät, määrätä valvotun ajo-oikeuden jo ennen kuin tuomioistuin päättää ajokiellosta.

Edellä 76 §:n 5 ja 6 kohdassa tarkoitettuisa tapauksissa väliaikainen ajokielto jatkuu, kunnes tuomioistuin päättää alkolukolla valvotusta ajo-oikeudesta annetussa laissa tarkoitetun valvotun ajo-oikeuden raukeamisesta tai sen peruuttamisesta ja ehdollisen ajokiellon määräämisestä pantavaksi täytäntöön.

79 a §

Valvottu ajo-oikeus

Tuomioistuimen on määrättävä rikoslain 23 luvun 3 §:n 1 momentissa tai 4 §:n 1 tai 2 kohdassa tarkoitettuun rattijuopumukseen syyllistyneelle alkolukolla valvotusta ajo-oikeudesta annetussa laissa tarkoitettu valvottu ajo-oikeus, jos ajokieltoon määrättävä sitä pyytää. Ajokielto on määrättävä ehdollisena. Valvotun ajo-oikeuden aikana tehdystä teosta ei kuitenkaan voida määrätä uutta valvottua ajo-oikeutta. Väliaikainen ajokielto päättyy ja valvottu ajo-oikeus alkaa, kun rattijuopumukseen syyllistyneelle luovutetaan mainitussa laissa tarkoitettu alkolukkoajokortti. Valvottu ajo-oikeus päättyy ehdollisen ajokiellon koetusajan päättymispäivänä.

Tuomioistuimen on peruutettava valvottu ajo-oikeus ja määrättävä ehdollinen ajokielto

*pantavaksi täytäntöön, jos valvottava koetus-
aikana:*

*1) peruuttaa valvontaa koskevan pyyntön-
sä; taikka*

*2) ilman hyväksyttävää syytä rikkoo valvot-
tuun ajo-oikeuteen sisältyvää rajoitusta tai
laiminlyö valvottuun ajo-oikeuteen kuuluvan
velvollisuuden.*

*Jos ehdolliseen ajokieltoon määrättävä on
asetettu väliaikaiseen ajokieltoon 76 §:n 1
momentin 6 kohdan nojalla ennen tuomiois-
tuimen päätöstä ajokiellosta ja hän edelleen
pyytää valvotun ajo-oikeuden määräämistä,
tuomioistuimen on rattijuopumusasian käsit-
telyn yhteydessä ratkaistava, onko teolle tai
laiminlyönnille ollut hyväksyttävä syy, ja tar-
vittaessa määrättävä valvottu ajo-oikeus
raukeamaan.*

*Valvotusta ajo-oikeudesta on muutoin voi-
massa, mitä 79 §:ssä säädetään ehdollisesta
ajokiellost.*

*Tämä laki tulee voimaan 1 päivänä heinä-
kuuta 2008.*
