

# VALVOTUN AJO-OIKEUDEN AIKAISET RATTIJUOPUMUSTAPAUKSET

Vertailututkimus valvotun ajo-oikeuden aikaisista rattijuopumuksista ja törkeistä rattijuopumuksista vuosina 2014-2018

Markku Korhonen

8/2018

## Tiivistelmä

Tekijä	Tutkinto/kurssi ja opinnäytetyö/nimike	
Markku Korhonen	Poliisi (AMK)	
Julkaisun nimi	Julkisuusaste	
Valvotun ajo-oikeuden aikaiset rattijuopumustapaukset.	Julkinen	
Ohjaajat ja opintoaine/opetustiimi	Opinnäytetyön muoto	
Matti Hänti	Tutkimuksellinen opinnäytetyö	
Tiivistelmä		
<p>Tässä tutkimuksellisessa opinnäytetyössä tarkastellaan alkolukolla valvotun ajo-oikeuden aikana ilmi tulleita rattijuopumustapauksia. Valvotun ajo-oikeuden aikana ajoneuvossa käytetty alkolukko estää ajoneuvon käynnistymisen, jos kuljettajan antaman näytepuhalluksen alkoholipitoisuus on liian suuri. Rattijuopumustapauksia tutkimalla on tarkoitus selvittää, kuinka kuljettajat ovat kiertäneet ajoneuvossa olevan alkolukon, vai onko rattijuopumustapauksissa käytetty alkolukotonta ajoneuvoa.</p> <p>Tutkimuksessa käytetty tutkimusaineisto saatiin poimintana Trafín ajoneuvotietojärjestelmästä, jonka jälkeen aineisto yhdistettiin poliisin poliisiasian tietojärjestelmän tietojen kanssa. Poiminta tehtiin ajoneuvotietojärjestelmästä 1.1.2014–27.4.2018 väliseltä ajalta. Valvottu ajo-oikeus on ollut käytössä Suomessa virallisesti 1.7.2008 lähtien, mutta osaksi järjestelmäteknisistä syistä, ja osaksi myös tutkimuksessa käytössä olevien resurssien vuoksi tutkimusaineistoa ei saatu koko valvotun ajo-oikeuden voimassaoloajalta.</p> <p>Tutkimustulosten mukaan valtaosa valvotun ajo-oikeuden aikana rattijuopumukseen tai törkeään rattijuopumukseen syyllistyneistä kuljettajista käyttivät rattijuopumustapauksen yhteydessä jotakin muuta kuin alkolukollista ajoneuvoa. Pieni osa kuljettajista olivat poistaneet alkolukon ajoneuvostaan luvattomasti. Tutkimuksen perusteella tehtiin kehittämissuhteita, jotka koskivat terveydenhuollossa tapahtuvien tapaamisten lisäämistä, tiedottamista, alkolukkojen asennustoimintaa, sekä muutoksia alkolukon toimintaan.</p>		
Sivumäärä	Tarkastuskuukausi ja vuosi	Opinnäytetyökoodi (OPS)
37 + 4 liitesivua	syyskuu 2018	Amk2016ONT
Avainsanat		
alkolukko, valvottu ajo-oikeus, rattijuopumus, törkeä rattijuopumus		

# SISÄLLYS

<b>1 JOHDANTO .....</b>	<b>3</b>
1.1 Tutkimusongelma .....	4
1.2 Aiheen rajaus.....	4
1.3 Tutkimusmenetelmä .....	5
<b>2 YLEISKATSAUS ALKOHOLIIN TIELIIKENTEESSÄ .....</b>	<b>7</b>
2.1 Alkoholin esiintyminen tieliikenteessä .....	7
2.2 Rattijuopumukset ja törkeät rattijuopumukset.....	8
<b>3 VALVOTTU AJO-OIKEUS .....</b>	<b>10</b>
3.1 Valvotun ajo-oikeuden lainsäädännön käsitteitä.....	10
3.2 Valvotun ajo-oikeuden historia Suomessa.....	11
3.3 Valvottuun ajo-oikeuteen liittyvä prosessi .....	12
3.4 Valvotun ajo-oikeuden kustannukset .....	15
3.5 Alkolukon tekniikka .....	16
3.6 Alkolukkolainsäädännön keskeisimmät muutokset .....	17
3.7 Valvottuun ajo-oikeuteen liittyvät aikaisemmat tutkimukset .....	20
3.7.1 Alkolukolla valvotun ajo-oikeuden toimivuus ja vaikuttavuus .....	20
3.7.2 Poliisit kaipaavat lisää koulutusta alkolukosta.....	21
3.7.3 Alkolukkoon liittyvä päihdeinterventio.....	22
<b>4 TUTKIMUS ALKOLUKOLLA VALVOTUN AJO-OIKEUDEN AIKAISISTA RATTIJUOPUMUSTAPAUKSISTA .....</b>	<b>23</b>
4.1 Aineiston hankkiminen .....	23
4.2 Tutkimustulokset .....	24
<b>5 JOHTOPÄÄTÖKSET .....</b>	<b>28</b>
5.1 Tutkimuksen luotettavuuden arviointi.....	32
5.2 Kehittämisehdotukset.....	33
<b>LÄHTEET .....</b>	<b>35</b>

**LITTEET**

## 1 JOHDANTO

Mielenkiintoni valvottua ajo-oikeutta kohtaan heräsi, kun olin poliisin AMK-tutkinnon työharjoittelujaksolla. Ollessani rikostutkinnan harjoittelujaksolla ja kuulustellessani rattijuopumuksesta epäiltyä, kysyin kuulusteltavilta olisivatko he kiinnostuneita valvotusta ajo-oikeudesta. Kun kuulusteltava kysyi minulta lisätietoja valvottuun ajo-oikeuteen liittyen, huomasin oman tietopohjani asiasta olevan varsin ohut. Tämän seurauksena aloin itse tutustua valvotun ajo-oikeuden teoriaan ja alkolukkoon, jolloin mielenkiintoni kyseistä laitetta sekä sen käyttömahdollisuuksia kohtaan heräsi.

Tutustuessani Liikenteen turvallisuusvirasto Trafín vuonna 2013 julkaisemaan tutkimukseen ”Alkolukolla valvotun ajo-oikeuden toimivuus ja vaikuttavuus”, ehdotettiin siinä yhdeksi jatkotutkimuksen aiheeksi alkolukolla valvotun ajo-oikeuden aikana ilmi tulleita rattijuopumuksia (Vehmas ym. 2013, 74). Kyseisen tutkimuksen aikana valvotun ajo-oikeuden aikaiset rattijuopumustapaukset muodostivat 0,06 prosentin suuruisen osuuden kaikista kotimaisista rattijuopumustapauksista, sekä 3,2 prosentin osuuden kaikista tuolloin voimassa olleista valvotuista ajo-oikeuksista. Vaikka kyseessä olikin melko marginaalinen ilmiö, tuntui kyseinen aihe itsestäni kiinnostavalta. Sitä ei oltu myöskään ennen tutkittu, joten päätin tehdä opinnäytetyöni kyseisestä aiheesta.

Odotan itse saavani tämän opinnäytetyöprosessin seurauksena lisätietoa alkolukosta, sen toiminnasta sekä käyttömahdollisuuksista. Uskon, että tulevaisuudessa alkolukon käyttö ajoneuvoissa jatkaa yleistymistään. Esimerkiksi autonvalmistaja Volvo on lisännyt alkolukon lisävarusteeksi uusiin autoihinsa (Tekniikan Maaailma 2009). Tämän tutkimuksen tarkasteluaikana vuosina 2014-2016 valvottu ajo-oikeus määrättiin yhteensä 1434 kuljettajalle. Vuosina 2017 ja 2018 määrättyjen valvottujen ajo-oikeuksien määrästä ei ollut vielä tutkimusta tehtäessä saatavilla tilastoja.

Alkolukon on todistettu olevan oikein käytettynä tehokas väline ehkäistäessä juopuneena ajamista (Vehmas ym. 2013, 65). Liikenneturvan vuonna 2017 tehdyn selvityksen mukaan liikenteessä noin joka 170. vastaan tullut kuljettaja ajoi alta rangaistavuuden rajan verran alkoholia veressään, sekä noin joka 830. kuljettaja oli rattijuoppo. (Liikenneturva 2018, 1.) Vuosina 2008–2012 alkolukko esti arviolta 40 000 kertaa yli 0,2 promillen puhaltaneen kuljettajan liikkeellelähdön, sekä noin 12 000 kertaa 0,5 promillea tai sen yli puhaltaneen kuljettajan liikkeellelähdön (Vehmas ym. 2013, 51). Toivon, että tämän opinnäytetyön seurauksena valvotun ajo-oikeuden lainsäädäntöä, sekä poliisin suorittamaa alkolukkojen

käytön valvontaa voidaan kehittää liikenneturvallisuuden kannalta yhä edelleen parempaan suuntaan.

### 1.1 Tutkimusongelma

Kun henkilölle määrätään valvottu ajo-oikeus, hän saa kuljettaa ainoastaan sellaista ajoneuvoa, johon on asennettu alkolukko. Saadakseen alkolukolla varustetun ajoneuvon käynnistymään, täytyy kuljettajan puhaltaa alkolukkoon hyväksytty puhallustulos, jossa saa olla alkoholia enintään 0,09 milligrammaa litrassa uloshengitysilmaa.

Opinnäytetyön tutkimusongelma on, että alkolukosta huolimatta useat valvotun ajo-oikeuden haltijat ovat vuosittain jääneet kiinni rattijuopumuksesta, jonka raja on 0,22 mg/l uloshengitysilmaa (Vehmas ym. 2013, 25). Tutkimusongelmasta johdettuja tutkimuskysymyksiä ovat:

- Kuinka monta valvotun ajo-oikeuden aikaista rattijuopumustapausta tutkimusaikana tuli ilmi?
- Kuljettivatko kuljettajat rattijuopumustapausten yhteydessä alkolukollista vai alkolukotonta ajoneuvoa?
- Jos kuljettaja kuljettivat alkolukotonta ajoneuvoa, kenen omistuksessa tai hallinnassa ajoneuvo oli?
- Jos kuljettajat kuljettivat alkolukollista ajoneuvoa, kuinka ajoneuvon alkolukko oli ohitettu?
- Onko kuljettajien kiinnijäämisajankohdissa, veren alkoholipitoisuuksissa, sekä ikä- ja sukupuolijakaumassa eroavaisuuksia tai yhteneväisyyksiä verrattuna kaikkiin rattijuopumuksesta kiinni jääneisiin kuljettajiin?

### 1.2 Aiheen rajaus

Alkolukkolain (25.8.2016/730) mukainen alkolukko voi olla käytössä alkolukolla valvotussa ajo-oikeudessa, terveysperusteisessa alkolukolla valvotussa ajo-oikeudessa sekä koulu- ja päivähoitokuljetuksissa. Lisäksi alkolukon käyttö voi perustua vapaaehtoisuuteen. Tällöin henkilö ottaa alkolukon käyttöönsä vapaaehtoisesti, tai jättää sen käyttöönsä pakollisen käytön päätyttyä. Tarkastelen opinnäytetyön yleisessä osuudessa ainoastaan ensiksi mainittua alkolukolla valvottua ajo-oikeutta, jota ennen henkilön on

täytynyt syyllistyä alkoholiperäiseen rattijuopumukseen tai alkoholiperäiseen törkeään rattijuopumukseen, ja jota henkilö on itse pyytänyt poliisilta esitutkinnassa tai käräjäoikeudelta tuomioistuinkäsittelyssä. Terveysperusteisessa alkolukolla valvotussa ajo-oikeudessa lääkäri toteaa henkilön alkoholiriippuvaiseksi, mutta tämä täyttää ajo-oikeuden terveysvaatimukset alkolukkoa käyttäen. (Poliisihallitus 2016, 4.) Lisäksi kunnan, kuntayhtymän, koulun tai laitoksen tilausliikenteenä järjestämissä koulu- ja päivähoitokuljetuksissa on käytettävä alkolukolla varustettua ajoneuvoa (Alkolukkolaki 10 §).

Opinnäytetyön tutkimuksellisessa osuudessa tarkastellaan rattijuopumuksia ja törkeitä rattijuopumuksia, jotka ovat kirjattu poliisin tietojärjestelmiin "todennäköisin syin" -kynnyksen ylittyä. Käytännössä tässä opinnäytetyössä tarkasteltavien tapausten "todennäköisin syin" -kynnys on ylittynyt, kun moottorikäyttöisen ajoneuvon kuljettaja on puhaltanut poliisin seulonta-alkometriin, vähintään 0,5 promillen tai 0,22 mg/l tuloksen, jolloin kuljettajaa on epäilty todennäköisin syin rikoslain 23 luvun 3 §:n (19.12.1889/39) mukaisesta rattijuopumuksesta. Poliisin seulonta-alkometrin antama tulos on suuntaa antava, jonka perusteella kuljettaja viedään tämän jälkeen tarkkuusalkometri- tai verikokeeseen hengitysilman tai veren tarkan alkoholipitoisuuden määrittämiseksi. Ainoastaan tarkkuusalkometri- tai verikokeesta saatu tulos on käyttökelpoinen tuomioistuimessa.

Rajaan opinnäytetyössä tarkasteltavan aikavälin nykyhetkestä noin viisi vuotta taaksepäin. Tutkimuksessa käytetyt poliisin tekemät tutkintailmoitukset epäillyistä rattijuopumuksista säilyvät poliisiasiaain tietojärjestelmässä noin viisi vuotta, jonka jälkeen ne ovat saatavilla enää eri poliisiasemien arkistoista ympäri Suomea. Tutkintailmoitusten hakeminen arkistoista lisää työmäärää huomattavasti, eikä se ei olisi opinnäytetyötason tutkimuksen resurssien järkevää käyttöä.

### **1.3 Tutkimusmenetelmä**

Tutkimuksen onnistuminen on riippuvainen oikean kohderyhmän sekä tutkimusmenetelmän valinnasta. Käytetty tutkimusmenetelmä riippuu ensisijaisesti tutkimusongelmasta ja siitä, mitä tutkimuksella tavoitellaan. Tutkimusongelma on monesti kysymykseksi muotoiltu asia, johon tutkimuksessa pyritään saamaan vastaus. (Heikkilä 2014, 12.) Tutkimusongelman ratkaisemiseksi voidaan käyttää joko kvantitatiivista eli määrällistä tutkimusmenetelmää, tai kvalitatiivista eli laadullista tutkimusmenetelmää.

Käytettävän menetelmän valinta riippuu usein tutkimuksen lähestymistavasta, näkökulmasta sekä käytössä olevista resursseista. (Heikkilä 2014, 14.)

Kvantitatiivisesta tutkimuksesta käytetään myös nimitystä tilastollinen tutkimus. Siinä selvitetään kysymyksiä, jotka liittyvät erilaisiin prosenttiosuuksiin ja lukumääriin. Asioita kuvaillaan numeeristen suureiden avulla ja tulokset esitetään erilaisten taulukoiden sekä kuvioiden avulla. Kvalitatiivisessa tutkimuksessa pyritään puolestaan ymmärtämään tutkimuskohteiden käyttäytymistä, sekä heidän tekemiensä päätöksien syitä. Siinä tutkitaan pieni määrä tapauksia, jotka pyritään analysoimaan mahdollisimman tarkasti. Näin voidaan paremmin ymmärtää esimerkiksi se, miksi kuluttaja ostaa kaupasta tietyn tuotteen tai miksi tämä reagoi mainoksiin tietyllä tavalla. Lisäksi kvalitatiivisen tutkimuksen aineisto on monesti tekstimuotoista. (Heikkilä 2014, 15.)

Kvantitatiiviseen tutkimukseen tarvittavat tiedot voidaan hankkia erilaisista tilastoista, tietokannoista, sekä rekistereistä, tai tiedot voidaan kerätä myös itse. Aineistoja voi kuitenkin monesti joutua tarkistamaan, muokkaamaan tai yhdistelemään ennen kuin niitä voi käyttää kvantitatiivisen tutkimuksen yhteydessä. (Heikkilä 2014, 16.) Tässä tutkimuksessa tarvittavat tiedot olivat saatavilla eri rekistereistä, joten päätin käyttää tutkimusmenetelmänä kvantitatiivista tutkimusmenetelmää. Tarvittava tutkimusaineisto saatiin Trafín ajoneuvotietojärjestelmästä, jonka jälkeen tutkimusaineisto yhdistettiin poliisiasiaien tietojärjestelmään ja saatiin vastaukset tutkimuskysymyksiin.

Tutkimuksen kohteena olevasta joukosta josta tutkimuksessa haetaan tietoa, sanotaan tutkimuksen perusjoukoksi. Tutkimus voi olla kokonaistutkimus, jolloin tutkitaan koko perusjoukko tai otantatutkimus, jolloin tutkitaan vain tietty perusjoukon osa eli otos. Otoksen perusedellytyksenä on, että jokaisella perusjoukon yksiköllä on yhtä suuri sattumaan perustuva mahdollisuus valikoitua mukaan otokseen. (Heikkilä 2014, 12–13.) Lisäksi tutkimusaineisto voidaan hankkia perusjoukosta käyttämällä näytettä, jolloin tutkittavat yksiköt eivät valikoidu perusjoukosta sattumanvaraisesti, vaan ne valitaan perusjoukosta ilman sattumaa. (Heikkilä 2014, 34.)

Jos kvantitatiivisen tutkimuksen perusjoukko on alle sata yksikköä, kannattaa yleensä aina tehdä kokonaistutkimus. Jos perusjoukko on suuri, perusjoukon tutkiminen on liian kallista, tai jos tiedot halutaan nopeasti, voidaan käyttää otantatutkimusta. Otantaa suunniteltaessa on huomioitava, että otantatutkimuksen tulokset ovat luotettavia ainoastaan



silloin, kun otos on pienoismalli perusjoukosta. Tällöin myös otoksen ominaisuudet täytyy olla samassa suhteessa verrattuna koko perusjoukon ominaisuuksiin. (Heikkilä 2014, 31.)

Trafin vuonna 2013 julkaistun tutkimuksen mukaan ajanjaksolla 1.7.2008–5.4.2012 valvotun ajo-oikeuden aikana rattijuopumustapausten yhteydessä jäi kiinni 54 kuljettajaa. Tämän tutkimuksen perusjoukkona olivat kaikki kuljettajat, jotka olivat jääneet kiinni valvotun ajo-oikeuden aikana rattijuopumuksesta tai törkeästä rattijuopumuksesta ajanjaksolla 1.7.2008–27.4.2018. Oletuksena oli, että tutkimuksen perusjoukkoon kuuluisi korkeintaan 200 kuljettajaa, jolloin tutkimus olisi tehty kokonaistutkimuksena. Kuitenkin selvisi, etteivät poliisiasiain tietojärjestelmään tehdyt rikostapausten tutkintailmoituksen säily järjestelmässä kuin viisi vuotta, jonka jälkeen ne ovat saatavilla ainoastaan eri poliisiasemien arkistoista ympäri Suomea. Eli ennen vuotta 2013 valvotun ajo-oikeuden aikana ilmi tulleiden rattijuopumustapausten tiedot olisi täytynyt etsiä eri poliisiasemien arkistoista, joka olisi lisännyt tutkimuksen työmäärää huomattavasti. Lisäksi Trafin tietojärjestelmissä tapahtuneiden muutosten vuoksi poiminta tutkimusaineiston saamiseksi voitiin tehdä järjestelmäteknisistä syistä vasta vuoden 2014 alusta eteenpäin. Näiden rajoitteiden seurauksena tutkimusaineistona päätettiin käyttää näytettä perusjoukosta ajanjaksolta 1.1.2014–27.4.2018.

Käytännössä tilanteet johtavatkin monesti siihen, että tutkimuksessa käytettävät yksiköt joudutaan valitsemaan tutkimusaineistoon enemmän tai vähemmän harkintaa käyttäen. Näytettä käytettäessä on kuitenkin muistettava, että sen yhteydessä ei voida tehdä koko perusjoukkoa koskevia yleistyksiä. (Heikkilä 2014, 34.) Tämän tutkimuksen yhteydessä on siis muistettava, ettei tutkimustuloksia voida yleistää koskemaan ajanjaksolla 1.7.2008–31.12.2013, tai päivämäärän 27.4.2018 jälkeen valvotun ajo-oikeuden aikana rattijuopumukseen tai törkeään rattijuopumukseen syyllistyneitä kuljettajia.

## **2 YLEISKATSAUS ALKOHOLIIN TIELIIKENTEESSÄ**

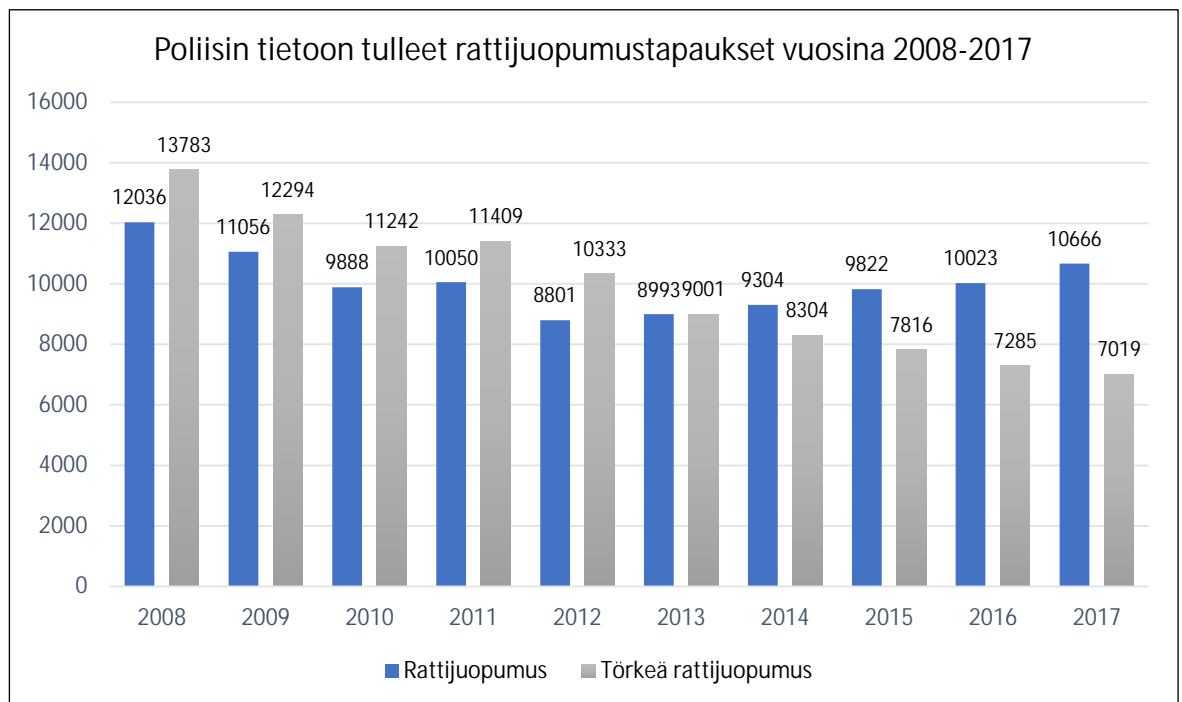
### **2.1 Alkoholin esiintyminen tieliikenteessä**

Liikenneturvan mukaan vuonna 2017 tieliikenteessä noin joka 170. kuljettaja ajoi alta rangaistavuuden rajan verran alkoholia veressään sekä noin joka 830. vastaan tullut kuljettaja oli rattijuoppo (Liikenneturva 2018, 1). Vaikka kuljettajan veressä olisikin alkoholia alle rangaistavuuden rajan, onnettomuusriski kasvaa jo veren alkoholipitoisuuden ollessa 0,2 promillea. Jo 0,2 promillen veren alkoholipitoisuudella kuljettajan tarkkaavaisuuden jakaminen ei onnistu enää ongelmitta. Veren alkoholipitoisuuden ollessa

noin 0,4 promillea alkaa kuljettajan reaktionopeus hidastua, näkökenttä supistua sekä silmien kyky seurata liikkuvaa kohdetta heikentyä. Lisäksi humaltunut kuljettaja ottaa yleensä suurempia riskejä ja ajaa aggressiivisemmin, kuin humaltumaton kuljettaja. (Liikennehaittuskampanja, viitattu teoksessa Löytty 2015.)

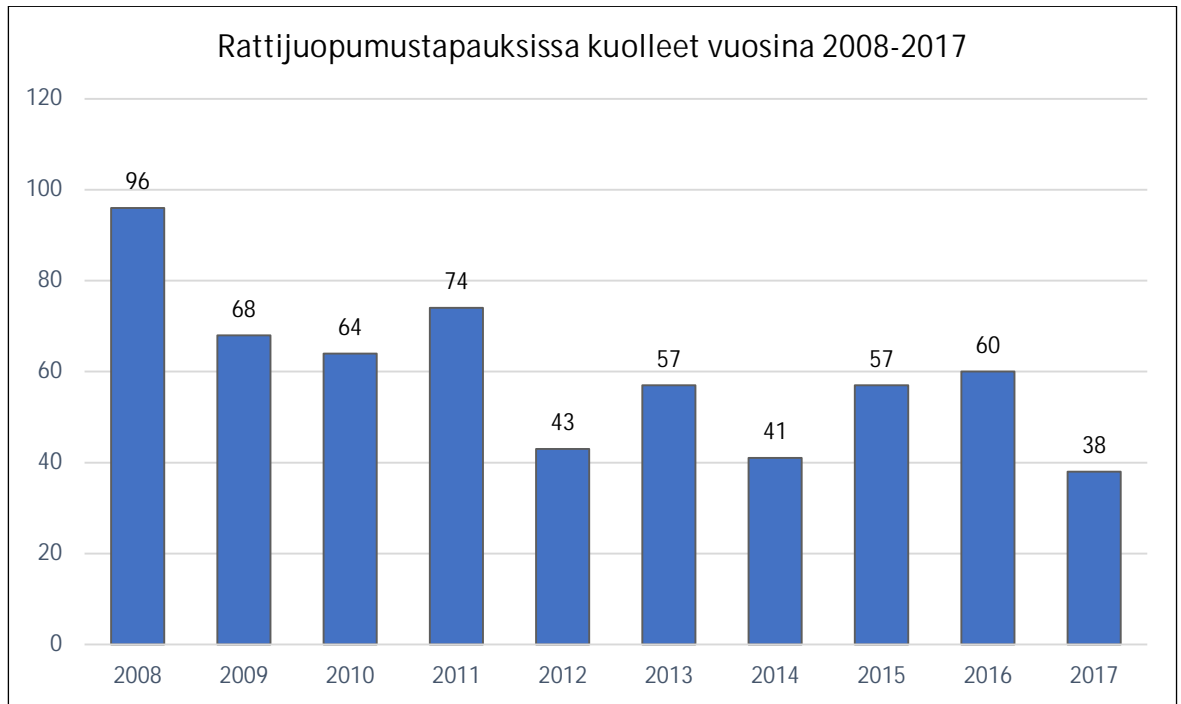
## 2.2 Rattijuopumukset ja törkeät rattijuopumukset

Rattijuopumustapausten määrä oli Suomessa laskussa vuodesta 2007 vuoteen 2013 saakka. Vuodesta 2013 eteenpäin rattijuopumustapauksia on ollut vuosittain keskimäärin 17600 kappaletta. Vuodesta 1980 lähtien vuoteen 2012 saakka rattijuopumustapauksille oli tyypillistä, että törkeitä rattijuopumuksia oli vuosittain enemmän kuin tavallisia rattijuopumuksia. Vuonna 2013 tapahtui käänne, jonka jälkeen törkeät rattijuopumukset ovat olleet vähemmistönä vuosittaisissa rattijuopumustapauksissa. (Tilastokeskus 2018.) Kuviossa 1 on esitetty poliisin tietoon tulleet rattijuopumukset ja törkeät rattijuopumukset vuosina 2008–2017.

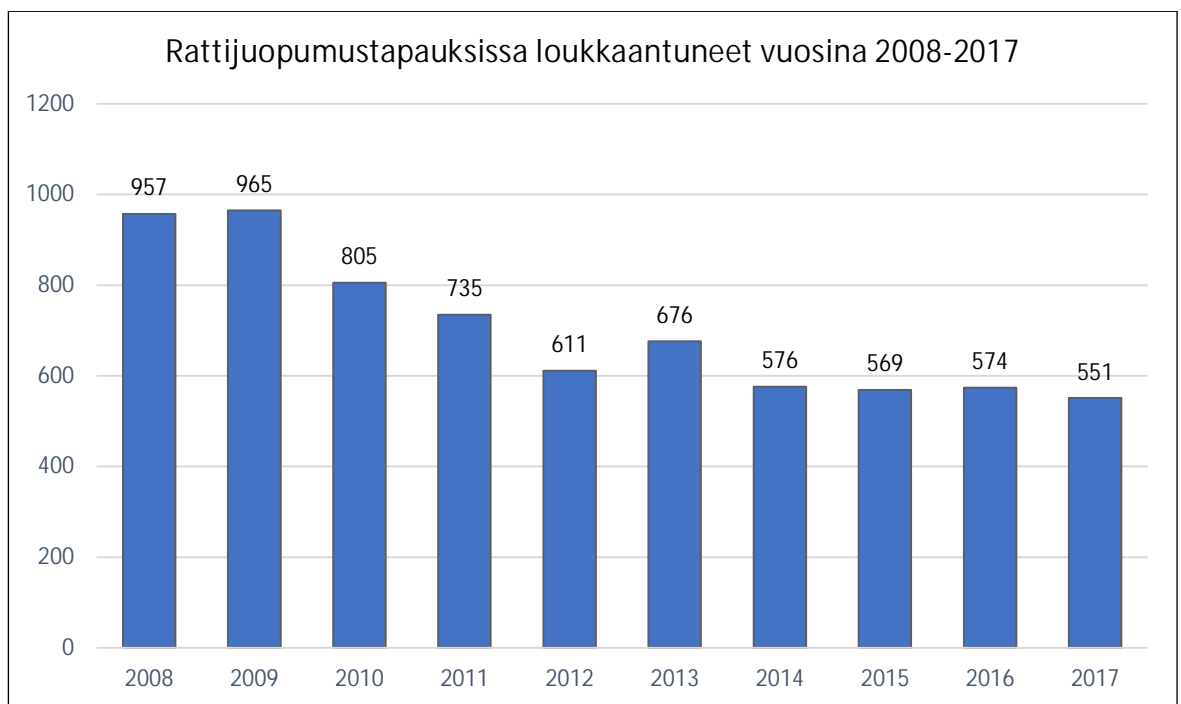


Kuvio 1. Poliisin tietoon tulleet rattijuopumukset ja törkeät rattijuopumukset vuosina 2008–2017. (Tilastokeskus 2018.)

Viimeisen kolmen vuoden aikana rattijuopumustapauksissa on vuosittain menehtynyt keskimäärin 51 henkilöä (kuvio 2) ja loukkaantunut 560 henkilöä (kuvio 3). Kaikista tieliikenteessä menehtyneistä tämä on viidennes ja loukkaantuneista lähes kymmenesosa. (Liikenneturva 2018, 1.)



Kuvio 2. Rattijuopumustapauksissa kuolleet vuosina 2008–2017. (Liikenneturva 2018, 1.)



Kuvio 3. Rattijuopumustapauksissa loukkaantuneet vuosina 2008–2017. (Liikenneturva 2018, 1.)

Rattijuoppojen aiheuttamille kuolonkolareille on tyypillistä, että kolarin aiheuttanut kuljettaja on ollut erittäin päihtynyt. Vuonna 2015 peräti 84 prosentissa kuolonkolarin aiheuttajana oli kuljettaja, joka syyllistyi samalla törkeään rattijuopumukseen. (ITF 2017, 164.)

Rattijuopumusonnettomuudessa kuollut on tyypillisesti rattijuoppo itse. Vuosina 2014–2016 rattijuopon aiheuttamissa kuolonkolareissa 71 prosentissa menehtynyt oli rattijuoppo itse, 20 prosentissa rattijuopon matkustaja, sekä 9 prosentissa sivullinen. (ITF 2017, 164.)

### 3 VALVOTTU AJO-OIKEUS

#### 3.1 Valvotun ajo-oikeuden lainsäädännön käsitteitä

**Alkoholiperäinen rattijuopumus** määritellään rikoslain 23 luvun 3 §:ssä. Kuljettaja syyllistyy rattijuopumukseen, jos kuljettaa moottorikäyttöistä ajoneuvoa tai raitiovaunua siten, että hänen verensä alkoholipitoisuus on ajon aikana tai sen jälkeen vähintään 0,5 promillea, tai hänen uloshengitysilmansa alkoholipitoisuus on vähintään 0,22 mg/l uloshengitysilmaa.

**Alkoholiperäinen törkeä rattijuopumus** määritellään rikoslain 23 luvun 4 §:ssä. Kuljettaja syyllistyy törkeään rattijuopumukseen, jos rattijuopumuksen yhteydessä hänen verensä alkoholipitoisuus on ajon aikana tai sen jälkeen vähintään 1,2 promillea, tai hänen uloshengitysilmansa alkoholipitoisuus on vähintään 0,53 mg/l uloshengitysilmaa, sekä olosuhteet ovat olleet sellaiset, että teko on ollut omiaan aiheuttamaan vaaraa toisen turvallisuudelle.

**Väliaikainen ajokielto** on poliisimiehen kuljettajalle määräämä toistaiseksi voimassa oleva ajokielto. Kuljettaja määrätään väliaikaiseen ajokieltoon jos tätä epäillään muun muassa todennäköisin syin rattijuopumuksesta tai törkeästä rattijuopumuksesta (AKL 70 §). Väliaikainen ajokielto jatkuu, kunnes tuomioistuin määrää kuljettajan ajokieltoon (AKL 64 §), ehdolliseen ajokieltoon (AKL 67 §), määrää kuljettajalle valvotun ajo-oikeuden (AKL 67 a §), tai poliisi määrää kuljettajalle valvotun ajo-oikeuden esitutinnan aikana jo ennen tuomioistuimen päätöstä (AKL 72 §).

**Alkolukko** mittaa kuljettajan uloshengitysilman alkoholipitoisuutta. Jos kuljettajan uloshengitysilman alkoholipitoisuus ylittää laitteeseen ylitetyn raja-arvon, estää alkolukko ajoneuvon käynnistymisen. (Alkolukkolaki 2 §.)

**Valvottu ajo-oikeus** on poliisin tai tuomioistuimen alkoholiperäiseen rattijuopumukseen tai alkoholiperäiseen törkeään rattijuopumukseen syyllistyneelle kuljettajalle määräämä alkolukolla valvottu ajo-oikeus (AKL 3 §).

**Ehdollinen ajokielto** on tuomioistuimen kuljettajalle määräämä liikennetrikosoikeudellinen seuraamus. Ajokielto voidaan määrätä ehdollisen ainoastaan silloin, jos yleinen etu ei muuta vaadi eikä teosta ole aiheutunut vaaraa muiden turvallisuudelle. Ajo-oikeuden on tällöin oltava kuljettajalle välttämätön ammatin tai jonkun muun erityisen painavan syyn takia. Jos kuljettaja on syylistynyt alkoholiperäiseen rattijuopumukseen tai alkoholiperäiseen törkeään rattijuopumukseen, täytyy tämän kuljettamassa ajoneuvossa olla ehdollisen ajokiellon aikana asennettuna alkolukko. (AKL 67–67a §.)

**Ehdollisen ajokiellon koeaika** määrätään kuljettajalle, jolle on määrätty ehdollinen ajokielto. Koeaika alkaa tuomioistuimen antaessa päätöksen ehdollisesta ajokiellosta ja sen kesto on 1–3 vuotta. Koeaika päättyy tuomioistuimen päätöksessä mainittuna päivämääränä (AKL 67 §). Jos kuljettaja rikkoo koeaikana ehdolliseen ajokieltoon liitettyjä ehtoja määrää tuomioistuin ehdollisen ajokiellon täytäntöön pantavaksi ja käräjäoikeuden henkilölle aikaisemmin määräämä ajokielto astuu kokonaisuudessaan voimaan (AKL 68 §).

**Ajokielto** on turvaamistoimenpide, joka kohdistuu kuljettajan ajo-oikeuteen. Ajokiellolla estetään kuljettajan osallistuminen liikenteeseen silloin, kun tällä ei katsota olevan siihen edellytyksiä. Edellytykset liikenteeseen osallistumiseen voidaan katsoa puuttuvan jonkin liikennetrikoksen, tai muun syyn takia. (HE 212/2010, 12.)

### 3.2 Valvotun ajo-oikeuden historia Suomessa

Valvotun ajo-oikeuden historia Suomessa johtaa vuoteen 2003, jolloin liikenne- ja viestintäministeriö asetti alkolukkotyöryhmän selvittämään alkolukkokokeilun toteuttamista Suomessa. Tuolloin rattijuopumustapauksissa kuolleiden määrä oli nousussa ja liikenneturvallisuudelle asetettujen tavoitteiden saavuttamiseksi täytyi selvittää, kuinka rattijuopumuksia voitaisiin vähentää. (Roine ym. 2004, 3.)

Alkolukkotyöryhmä näki alkolukon välineenä, jolla voitiin muun muassa ehkäistä rattijuopumuksesta seuraavan ehdottoman ajokiellon aiheuttamaa sosiaalista eristäytymistä ja yhteiskunnasta syrjäytymistä. Rattijuopumuksesta seuraava ehdoton ajokielto saattoi helposti johtaa henkilön työpaikan, ja tätä kautta myös elinkeinon menetykseen. Varsinkin maaseudulla auto oli monelle välttämätön väline yhteydenpidossa ulkomaailmaan, jolloin henkilön ajo-oikeuden menetys saattoi näkyä useamman ihmisen elämässä. (Roine ym. 2004, 12.)

Alkolukkotyöryhmän mukaan alkolukon käyttäminen tuli nähdä ajokorttiseuraamuksena, joka kuului liikenne rikosoikeudellisiin turvaamistoimenpiteisiin. Rikosoikeudellisten turvaamistoimenpiteiden tehtävä on estää uusia rikoksia, eikä niillä ole rangaistusluonteista funktiota. Täten myöskään alkolukon käyttämistä ei tullut Alkolukkotyöryhmän mukaan nähdä rattijuopumuksesta seuraavana rangaistuksena, vaan vapaaehtoisena vaihtoehtona ehdottomalle ajokiellolle. (Roine ym. 2004, 16.)

Alkolukkotyöryhmän vuonna 2004 julkaistussa mietinnössä ehdotettiin järjestettäväksi määräaikainen alkolukkokokeilu (Roine ym. 2004, 3). Kokeilu alkoi 1.7.2005 ja kesti 30.6.2008 saakka. Kokeiluun osallistui kaikkiaan 302 rattijuopumukseen syyllistynyttä kuljettajaa. Kokeilusta saatujen myönteisten kokemusten perusteella valvottu ajo-oikeus vakinaistettiin lailla alkolukolla valvotusta ajo-oikeudesta, joka astui voimaan 1.7.2008. (HE 68/2016, 4.)

### **3.3 Valvottuun ajo-oikeuteen liittyvä prosessi**

Kun henkilöä epäillään rikoslain 23 luvun 3 §:n (19.12.1889/39) mukaisesta alkoholiperäisestä rattijuopumuksesta tai rikoslain 23 luvun 4 §:n mukaisesta alkoholiperäisestä törkeästä rattijuopumuksesta, voi hän jo esitutinnan aikana ennen kuin tuomioistuin on käsitellyt asiaa, pyytää poliisilta valvottua ajo-oikeutta. Lisäksi valvottua ajo-oikeutta voi pyytää tuomioistuimelta asian käsittelyn yhteydessä. Valvotun ajo-oikeuden edellytyksiä ovat, että henkilöllä on vakituinen asuinpaikka Suomessa eikä hän ole muusta syystä ajokiellossa. Näiden edellytysten täytyessä tuomioistuimen on henkilön sitä pyytäessä määrättävä tälle valvottu ajo-oikeus. (HE 68/2016, 32.)

Valvottuun ajo-oikeuteen määrätty vastaa itse hänelle valvotun ajo-oikeuden vuoksi aiheutuvista kustannuksista. (HE 68/2016, 32.) Saadakseen alkolukkoajokortin valvottavan täytyy käydä keskustelemassa lääkärin tai jonkun muun terveydenhuollon ammattilaisen kanssa päihteiden käytöstä, niiden terveysvaikutuksista, sekä hoitomahdollisuuksista ja toimittaa poliisille todistus tästä käynnistä (AKL 7:68a). Lisäksi valvottavan käyttämään ajoneuvoon on asennettava alkolukko, sekä ajoneuvo on alkolukon asentamisen jälkeen muutostarkastettava.

Alkolukko on asennettava ajoneuvoon alkolukon valmistajan hyväksymällä korjaamolla tai asennusliikkeessä (Trafi 2016a, 2). Alkolukko voidaan asentaa yhteen tai useampaan henkilöautoon, pakettiautoon, linja-autoon, kuorma-autoon tai traktoriin. Lisäksi ajoneuvon ei tarvitse olla valvottavan oma, vaan alkolukko-ohjelman voi suorittaa kenen

tahansa omistuksessa olevalla ajoneuvolla, myös vuokratulla. Ainoa edellytys on, että ajoneuvoon on asennettu Trafín valvottuun ajo-oikeuteen hyväksymä standardin SFS-EN 50436-1 tai SFS-EN 50436-2 mukainen alkolukko. (HE 68/2016, 18, 23.) Kesäkuun lopussa 2018 standardin mukaisia ja Trafín valvottuun ajo-oikeuteen hyväksymiä alkolukkoja oli seitsemän kappaletta (Trafi 2017b).

Alkolukon asennuksen jälkeen ajoneuvo johon alkolukko on asennettu, on muutokatsastettava. Muutokatsastuksen yhteydessä on esitettävä alkolukon valmistajan hyväksymän korjaamon tai asennusliikkeen todistukset alkolukon asennuksesta ja kalibroinnista. Todistuksista on selvittävä alkolukon asennuspäivä, merkki, malli, valmistusnumero, ajoneuvon rekisteritunnus, seuraavan kalibroinnin päivämäärä, alkolukon asentaneen asentajan nimi ja allekirjoitus, sekä asennusliikkeen leima. Todistukset on lisäksi pidettävä mukana ajoneuvossa ajon aikana. Muutokatsastuksessa tarkastetaan, ettei alkolukon näytekikköä ole sijoitettu ajoneuvoon siten, että se aiheuttaisi vaaraa ajoneuvon kuljettajalle tai matkustajille. Muutokatsastuksessa kiinnitetään huomiota varsinkin siihen, ettei näytteenottoyksikköä ole sijoitettu turvavyöryjen eteen ja ettei siinä ole vaaraa aiheuttavia teräviä kulmia tai särmiä. Tämän jälkeen ajoneuvon rekisteritietoihin tehdään merkintä, että ajoneuvoon on asennettu alkolukko ja merkitään alkolukon numero rekisteritietoihin. (Trafi 2016a, 2–3; Alkolukkolaki 7 §.) Poliisi saa tiedon ajoneuvon muutokatsastuksesta katsastustoimipaikan muutokatsastuksen yhteydessä ajoneuvorekisteriin tekemästä merkinnästä (HE 68/2016, 33), joten poliisille ei tarvitse toimittaa erillistä todistusta alkolukon asentamisesta tai ajoneuvon muutokatsastamisesta.

Tämän jälkeen poliisi asettaa valvottavan ajokorttitietoihin erityisehdon 111, jonka mukaan valvottava saa kuljettaa ainoastaan alkolukolla varustettua ajoneuvoa. Valvottavan on myös ennen valvottua ajo-oikeutta luovutettava entinen ajokorttinsa poliisille ja haettava uutta alkolukkoehdon sisältävää ajokorttia Liikenteen turvallisuusvirasto Trafilta. Poliisi voi myös antaa valvottavalle väliaikaisen alkolukkoehdon sisältävän ajokortin ennen varsinaisen alkolukkoehdon sisältävän ajokortin saapumista. (AKL 68 a §.)

Tämän jälkeen tuomioistuin määrää valvottavalle ehdollisen ajokiellon koeajan, jonka pituus on vähintään yksi vuosi ja enintään kolme vuotta. Valvottava on veloitettu noudattamaan koko tuon ajan valvotun ajo-oikeuden ehtoja. Koeaika alkaa tuomioistuimen antaessa päätöksen ehdollisesta ajokiellosta ja päättyy tuomioistuimen päätöksessään ilmoittamana päivänä. (HE 68/2016, 32.)

Alkolukon käyttöön liittyvät väärinkäytökset on kriminalisoitu alkolukkolaissa alkolukkorikkomukseksi. Valvottava syyllistyy alkolukkorikkomukseen, jos tämä asentaa tai liittää alkolukkoon sen toimintakykyyn vaikuttavia laitteita, esineitä tai ohjelmistoja, joita alkolukon valmistaja tai sen edustaja ei ole hyväksynyt, tai ei pidä alkolukon asennus- ja kalibrointitodistusta mukana ajoneuvossa ajon aikana. (Alkolukkolaki 14 §.) Jos valvottava kuljettaa ajoneuvoa, jossa on edellä mainitulla tavalla manipuloitu alkolukko tai ajoneuvossa ei ole alkolukkoa lainkaan, syyllistyy valvottava alkolukkorikkomuksen lisäksi myös kulkuneuvon kuljettamiseen oikeudetta. (HE 68/2016, 30.)

Tuomioistuimen on lisäksi mahdollista peruuttaa valvottu ajo-oikeus ja määrätä ehdollinen ajokielto pantavaksi kokonaisuudessaan täytäntöön, jos valvottava sitä itse pyytää, valvottava syyllistyy koeaikana törkeään liikenneturvallisuuden vaarantamiseen, rattijuopumukseen tai törkeään rattijuopumukseen, valvottava kuljettaa ilman hyväksyttävää syytä ajoneuvoa johon ei ole asennettu alkolukkoa, tai vaikuttaa alkolukon toimintakykyyn sen toimintaa häiritsemällä tai sitä estämällä. Häiritsemiseksi ja estämiseksi katsotaan ainakin alkolukon valmistajan tai sen edustajan hyväksymättömien laitteiden, esineiden tai ohjelmistojen alkolukkoon asentaminen, sekä alkolukon omatoiminen ajoneuvosta irrottaminen tai sen yrittäminen. (HE 68/2016, 33; Trafi 2017a, 2.)

Valvotun ajo-oikeuden kustannus valvottavalle päivää kohden on noin viisi euroa (Trafi 2017a, 1). Valvotulle määrätty valvottu ajo-oikeus päättyy tuomioistuimen valvottavalle määräämän ehdollisen ajokiellon koeajan päättymispäivänä. Saadakseen alkolukkoajokorttia edeltävän ajo-oikeutensa takaisin, täytyy valvottavan palauttaa alkolukon käyttöehdon sisältävä ajokortti poliisille, jonka jälkeen poliisi palauttaa hallussaan olevan valvotun aikaisemman ajokortin takaisin valvotulle. (HE 68/2016, 33.) Alkolukko voidaan poistaa ajoneuvosta koeajan päättymisen jälkeen, jolloin ajoneuvo on muutoskatsastettava uudelleen. (Trafi 2017a, 2.) Muutoskatsastuksen yhteydessä alkolukon ajoneuvosta poistamisesta ei tarvitse esittää todistusta. Muutoskatsastuksen yhteydessä alkolukkoon liittyvät merkinnät poistetaan ajoneuvon rekisteritiedoista. (Trafi 2016a, 3.)

Alkolukko on myös mahdollista jättää ajoneuvoon ehdollisen ajokiellon koeajan päättymisen jälkeen. Jos valvottu palauttaa alkolukkoajokorttinsa poliisille ja käyttää alkolukkoa vapaaehtoisesti, voidaan alkolukkoon ohjelmoida vapaaehtoisikäytön asetukset. Tällöin alkolukko ei vaadi ajonaikaisia puhalluksia. Valvotun on myös mahdollista pitää alkolukkoajokortti itsellään ehdollisen koeajan päättymisen jälkeen. Tällöin valvottava saa



edelleenkin ajaa ainoastaan ajoneuvoa, johon on asennettu alkolukko. Kummassakaan tapauksessa ajoneuvoa ei tarvitse muutoskatsastaa uudelleen. (Trafi 2017a, 2.)

### **3.4 Valvotun ajo-oikeuden kustannukset**

Alkolukosta aiheutuvista kustannuksista vastaa valvottava itse. Kustannukset muodostuvat alkolukon ostamisesta tai vuokraamisesta, henkilön päihdehuoltokäynnistä, alkolukon asentamisesta ja ajoneuvon muutoskatsastamisesta, alkolukon huolloista, sekä lopuksi alkolukon poistamisesta ajoneuvosta. (HE 36/2008, 15.)

Hallituksen esityksessä laiksi alkolukolla valvotusta ajo-oikeudesta arvioitiin valvottavalle alkolukon käyttämisestä aiheutuvia kustannuksia suhteessa ihmisten yhdenvertaisuuteen, koska kaikilla ei mahdollisesti olisi varaa valvottuun ajo-oikeuteen. Perustuslaissa olevan syrjintäkiellon mukaan ketään ei saa ilman hyväksyttävää syytä asettaa eri asemaan esimerkiksi varallisuuden vuoksi. Esityksen mukaan valvotun ajo-oikeuden kohderyhmällä on vähintään henkilöauton ajo-oikeus ja käytössään ajo-oikeutta vastaava ajoneuvo, jolloin kyseessä eivät ole kaikista alhaisimman tulo- ja varallisuusluokan henkilöt. Tällöin asiayhteyteen suhteutettuna alkolukon hankinnasta ja käytöstä muodostuvia kustannuksia ei pidetty niin merkittävinä, että ne olisivat luoneet merkittävää taloudellisiin edellytyksiin perustuvaa eriarvoisuutta. (HE 36/2008, 16.)

Perustuslaissa oleva syrjintäkielto ei lisäksi ehdottomasti kiellä kaikenlaista erontekoa ihmisten välillä. Tällöin on kuitenkin olennaista, perustuuko erottelu perusoikeusjärjestelmän kannalta hyväksyttävään syyhyn. Alkolukon käytöllä pyritään vähentämään rattijuopumuksia ja tätä kautta estämään rikoksia sekä parantamaan liikenneturvallisuutta. Hallituksen esityksessä katsottiin, että myös tätä voidaan pitää perustuslaissa mainittuna hyväksyttävänä syynä henkilöiden eri asemaan asettamiselle. (HE 36/2008, 16.)

Lisäksi ulkomailla on saatu julkiseen rahoitukseen perustuvista alkolukkokokeiluista huonoja kokemuksia. Tämän on katsottu johtuvan henkilöiden huonosta sitoutumisesta ja motivaatiosta alkolukon käyttöön, joka on vastaavasti näkynyt lisääntyneinä väärinkäytöksinä. Tämän vuoksi alkolukon käyttö on maasta riippumatta lähes poikkeuksetta osallistujarahoitteista. Lisäksi on mahdollista, että jos alkolukon käyttö olisi julkisrahoitteista, saattaisi yleinen mielipide kääntyä rahoitusta ja valvottua ajo-oikeutta vastaan. (HE 36/2008, 16.)

### 3.5 Alkolukon tekniikka

Alkolukko on otettu alun perin käyttöön Yhdysvalloissa 1980-luvun puolivälissä. Laite mittaa kuljettajan uloshengitysilman alkoholipitoisuuden ja tarvittaessa estää ajoneuvon käynnistymisen. (Roine ym. 2004, 3.) Alkolukko hyväksyy tuloksen, jos kuljettajan uloshengitysilman alkoholipitoisuus on enintään 0,09 mg/l. Jos kuljettajan uloshengitysilman alkoholipitoisuus on vähintään 0,10 mg/l tai enemmän, alkolukko lukkiutuu ja estää ajoneuvon käynnistämisen. (Poliisihallitus 2013.) Ensimmäisen hylätyn puhalluksen jälkeen alkolukko lukkiutuu viideksi minuutiksi, ja toisesta hylätystä puhalluksesta lähtien aina 15 minuutiksi kerrallaan, kunnes alkolukkoon annetaan hyväksytty puhallus (Trafi 2016c, 1.) 0,10 mg/l pitoisuus alkoholia uloshengitysilmassa vastaa noin 0,2 promillen alkoholipitoisuutta veressä.

Näyte uloshengitysilma annetaan laitteeseen puhaltamalla. Alkolukko tunnistaa puhalluksen, kun laitteeseen tuleva ilmavirta ylittää tietyn virtauskynnyksen. Laitteeseen on tämän jälkeen puhallettava, kunnes hyväksyttävään näytteeseen vaadittavan ilmamäärän kriteeri täyttyy. (Vehmas ym. 2013, 40–41.) Alkolukon puhalluksessa vaatima ilmamäärä on vähintään yksi litra, jota voidaan lääkärintodistuksen perusteella laskea enintään 0,8 litraan. (Trafi 2016c, 1.)

Lisäksi laitteen kiertämistä vaihtoehtoisilla ilmanlähteillä on vaikeutettu. Alkolukon merkistä riippuen laite vaatii puhalluksen yhteydessä niin sanottua ääniväriä tai puhalluksen jälkeen järjestelmään tuotetun alipaineen. Käytännössä ääniväriä tarkoittaa puhalluksen yhteydessä äänihuulilla tuotettua hurisevaa ääntä ja alipaine puhalluksen jälkeen tehtyä imaisua. (Vehmas ym. 2013, 40–41.) Hyväksytyin puhalluksen jälkeen kuljettajalla on viisi minuuttia aikaa käynnistää ajoneuvon moottori. Lisäksi moottorin sammuttamisen jälkeen kuljettajalla on viisi minuuttia aikaa käynnistää moottori uudelleen ilman alkolukon vaatimaa uutta puhallusta. (Trafi 2016c, 1.)

Alkolukko estää myös ajon aikana tapahtuvaa alkoholin nauttimista vaatimalla satunnaisesti puhalluksia myöskin ajon aikana (Roine ym. 2004, 3). Alkolukko vaatii ensimmäisen puhalluksen 5-10 minuutin kuluttua ajoneuvon moottorin käynnistämisestä, jonka jälkeen uusia puhalluksia vaaditaan joka 30–45 minuutin välein. Puhalluksen suorittamisajaksi on annettu kuusi minuuttia, jotta puhalluksen antaminen ei vaikuttaisi liikenneturvallisuuteen. Jos vaadittua puhallusta ei anneta määrättyssä ajassa tai puhalluksen alkoholipitoisuus ylittää 0,09 mg/l, alkolukko ei sammuta käynnissä olevaa moottoria, vaan kytkee ajoneuvon äänimerkin päälle. (Trafi 2016c, 2.) Äänimerkin päälle

kytkeytyminen estää tehokkaasti ajon jatkumista, sekä kiinnittää muiden tienkäyttäjien ja poliisin huomion (Trafi 2016b, 3).

Alkolukko asennetaan ajoneuvoon kytkemällä se virtalukon ja starttimoottorin väliin (Roine ym. 2004, 3). Näin se tarvittaessa estää ajoneuvon käynnistämisen, mutta ei vaikuta mitenkään jo käynnissä olevaan moottoriin. Laitteisto koostuu kahdesta erillisestä yksiköstä, joita ovat näytesyksikkö ja kontrolli- tai viestiyksikkö. Kontrolliyksikkö tallentaa kaikki näytesyksikköön tehdyt puhallukset, sisältäen niiden alkoholipitoisuudet, päivämäärät sekä kellonajat. Näytesyksikkö on ajoneuvon sisällä oleva käsikappale, johon näytepuhallus suoritetaan ja jossa puhalluksen alkoholipitoisuus mitataan. (Roine ym. 2003, 3.) Kuvassa 1 on esimerkki ajoneuvoon asennettavasta alkolukkolaitteistosta.



Kuva 1. Esimerkki ajoneuvoon asennettavasta alkolukkolaitteistosta. (Kuva: Dräger 2018.)

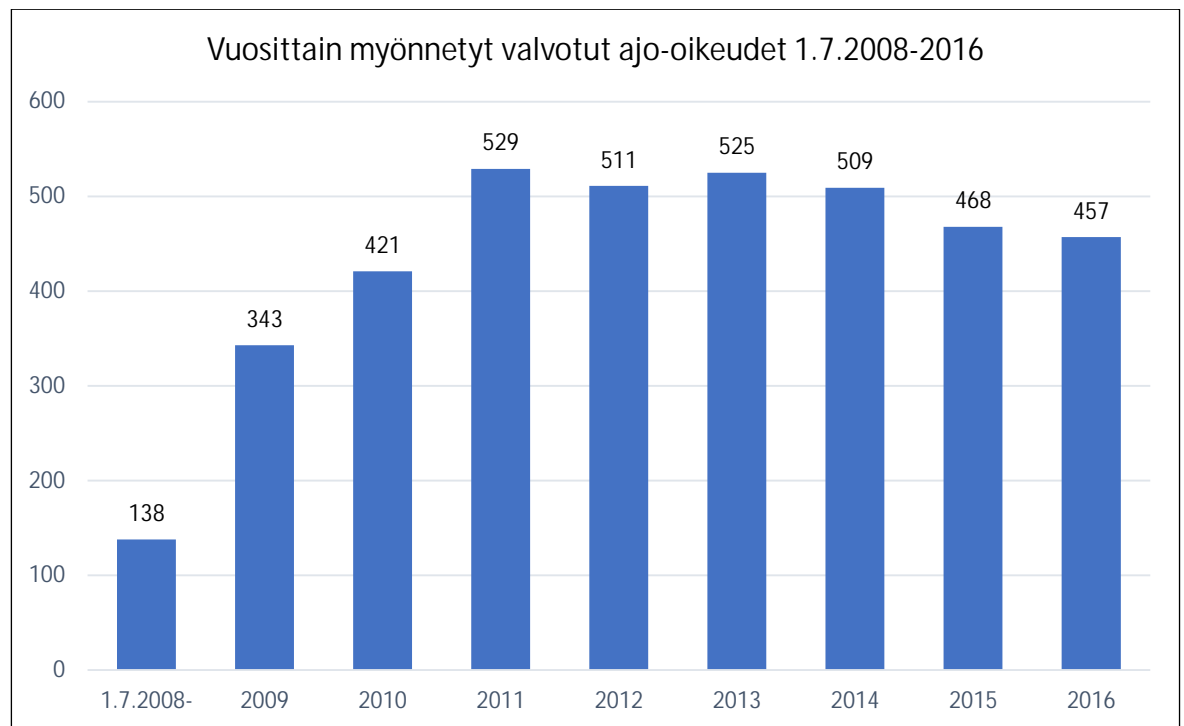
Mittaustarkkuuden säilyttämiseksi alkolukko on kalibroitava enintään vuoden välein. Jos kalibroitua ei ole suoritettu seitsemän päivän kuluessa aikavälin täyttymisestä, alkolukko lukkiutuu estäen ajoneuvon käynnistämisen. (Trafi 2016a, 3.)

### 3.6 Alkolukkolainsäädännön keskeisimmät muutokset

Lainsäädäntö valvotusta ajo-oikeudesta on ollut nykytilassaan 30.12.2016 lähtien. Ennen sitä valvotusta ajo-oikeudesta säädettiin neljässä eri laissa: laissa alkolukolla valvotusta ajo-oikeudesta (429/2008), ajokorttilaissa (386/2011), laissa alkolukon käytöstä koulu- ja päivähoitokuljetuksissa (1110/2010) sekä laissa alkolukon hyväksymisestä liikenteeseen (1109/2010). (HE 68/2016, 4.) Lakiuudistuksen tavoitteena oli poistaa lakien

tulkinnanvaraisuutta ja puutteellisuutta, vähentää valvottuun ajo-oikeuteen liittyvää byrokratiaa, parantaa henkilötietojen suojaa, sekä saattaa alkolukkoja koskeva lainsäädäntö johdonmukaiseksi kokonaisuudeksi. Lisäksi muutoksilla pyrittiin lisäämään valvottujen ajo-oikeuksien käyttöä ehdottoman ajokiellon vaihtoehtona, sekä laskea valvotun ajo-oikeuden hintaa. Lakiuudistuksen yhteydessä laki alkolukolla valvotusta ajo-oikeudesta, laki alkolukon käytöstä koulu- ja päivähoitokuljetuksissa sekä laissa alkolukon hyväksymisestä liikenteeseen kumottiin ja niiden keskeinen sisältö siirrettiin uuteen lainsäädäntöön. (HE 68/2016, 16–17.) Uudessa lainsäädännössä valvotusta ajo-oikeudesta säädetään uudessa alkolukolaissa (730/2016), muutetussa ajokorttilain (386/2011) 7. luvussa, sekä Trafín alkolukkomääräyksessä.

Edellisen alkolukkolainsäädännön voimassaolon aikana havaittiin, etteivät valvotut ajo-oikeudet olleet lisääntyneet halutulla tavalla. Vuosittain myönnettyjen valvottujen ajo-oikeuksien määrä oli suurimmillaan vuonna 2011, jonka jälkeen niiden määrä oli alkanut tasaisesti laskea (kuvio 4). Yhtenä syynä tähän nähtiin olevan valvotun ajo-oikeuden korkea hinta. (HE 68/2016, 14.)



Kuvio 4. Vuosittain myönnettyjen valvottujen ajo-oikeuksien määrät 1.7.2008–31.12.2016. (Vehmas ym. 2013, 4; Tilastokeskus 2018.)

Yksi suuri kustannuksia aiheuttanut tekijä oli 60 vuorokauden välein tapahtunut alkolukon käyttötietojen purkaminen laitteiston muistista. Tiedot purettiin alkolukkoedustajan

toimipisteessä, katsastusasemalla tai jossakin muussa paikassa jossa oli laitteen valmistajan valtuutus ja tarvittava laitteisto tietojen purkamiseen. (HE 36/2008, 21.)

Alkolukosta puretut käyttötiedot lähetettiin laitevalmistajan ylläpitämään rekisteriin, jossa ne olivat poliisin käytettävissä. Käyttötiedot sisälsivät kaikki tiedot alkolukon käytöstä, kuten puhallusten määrät, niiden alkoholipitoisuudet sekä kellonajat, ja myös mahdolliset alkolukon kiertämisyritykset. Poliisilla oli tietoverkon kautta pääsy rekisteriin ja tarvittaessa valvottava voitiin kutsua kuultavaksi, sekä määrätä tämä väliaikaiseen ajokieltoon. Käyttötietoja säilytettiin rekisterissä vähintään kolme vuotta, jolloin ne olivat käytettävissä mahdollisten valitusprosessien ajan, ja niitä voitiin hyödyntää myös valvotun ajo-oikeuden seurannassa sekä arvioinnissa. (HE 36/2008, 21.) Poliisin resurssipulan takia käyttötietojen valvontaa jouduttiin kuitenkin muuttamaan ja yksinkertaistamaan, jonka seurauksena laitevalmistajat toimittivat käyttötietoja poliisille ainoastaan harkintansa puitteissa ja sähköpostilla (HE 68/2016, 15).

Nykyistä alkolukkolainsäädäntöä säädettäessä nähtiin, ettei käyttötietojen purkamiselle ja tallentamiselle laitevalmistajan rekisteriin ollut enää tarvetta eikä perusteita. Valvotun ajo-oikeuden valvonnan katsottiin olevan mahdollista alkolukon teknisiä ominaisuuksia hyödyntämällä, sekä poliisin suorittaman liikennevalvonnan yhteydessä. Käytännössä liikenteessä tapahtuva alkolukkojen valvonta vastaisi ajoneuvojen määräaikaikatsastusaikojen noudattamisen valvomista, sekä poliisiajoneuvojen Revika-rekisterikilven lukulaitteen avulla valvonnan kohdistamista alkolukolla varustettuihin ajoneuvoihin. Alkolukon käyttötietojen purkamisesta luopumisen katsottiin alentavan valvotun ajo-oikeuden kustannuksia 200–300 eurolla. (HE 68/2016, 19.)

Toinen merkittävä muutos oli se, ettei alkolukolla varustetun ajoneuvon tarvinnut olla enää valvottavan henkilökohtaisessa käytössä. Edellisen alkolukkolainsäädännön aikana valvottavan täytyi ilmoittaa ennen alkolukkoajokortin saamista poliisille ne ajoneuvot, joihin alkolukko oli asennettu ja joita hän tulisi valvotun ajo-oikeuden aikana kuljettamaan. Sääntelyä väljentämällä mahdollistettiin se, että valvottava voisi esimerkiksi vuokrata alkolukolla varustetun ajoneuvon käyttöönsä. (HE 68/2016, 26.)

Myöskään erilaisten alkolukkoon kuulumattomien laitteiden tai ohjelmien omatoimista asentamista alkolukkoon ei oltu kriminalisoitu aikaisemman alkolukkolainsäädännön aikana. Viranomaisten tietoon oli tullut, että joihinkin alkolukkoihin oli asennettu niihin kuulumattomia päälle-pois -kytkimiä, joiden avulla oli mahdollista vaikuttaa alkolukon

toimintaan. (HE 68/2016, 17–18.) Uudessa alkolukkolainsäädännössä tällaisten kytkimien ja muiden laitteiden, esineiden ja ohjelmien asentaminen tai käyttäminen ajon aikana kriminalisoitiin alkolukkorikkomukseksi. Seuraamukseksi alkolukkorikkomuksesta säädettiin sakkorangaistus. (HE 68/2016, 30.)

Lisäksi aikaisemman alkolukkolainsäädännön aikana tuomioistuimen oli mahdollista määrätä rattijuopumukseen syyllistyneelle ehdollinen ajokielto ilman ajoneuvon asennettavaa alkolukkoa. Tällaisessa tapauksessa ajo-oikeuden täytyi olla henkilölle tarpeellinen ammatin tai jonkin muun erityisen painavan syyn takia, eikä teosta saanut olla aiheutunut vaaraa toisten turvallisuudelle. Uudessa lainsäädännössä tuomioistuimen mahdollisuus käyttää harkinnanvaraisia edellytyksiä poistettiin ja rattijuopumukseen tai törkeään rattijuopumukseen syyllistynyt henkilö voidaan tuomita ehdolliseen ajokieltoon ainoastaan silloin, kun hänen kuljettamaansa ajoneuvon on asennettu alkolukko. (HE 68/2016, 31, 50.)

### **3.7 Valvottuun ajo-oikeuteen liittyvät aikaisemmat tutkimukset**

#### **3.7.1 Alkolukolla valvotun ajo-oikeuden toimivuus ja vaikuttavuus**

Liikenteen turvallisuusvirasto Trafín vuonna 2013 julkaistussa tutkimuksessa ”Alkolukolla valvotun ajo-oikeuden toimivuus ja vaikuttavuus” tutkittiin valvotun ajo-oikeuden vaikutuksia ja sen toimivuutta. Tutkimuksessa tarkasteltiin kaikkia 1.7.2008–5.4.2012 välisenä aikana valvottuun ajo-oikeuteen osallistuneita henkilöitä, joita oli kaikkiaan 1661 kappaletta. Tutkimuksessa muun muassa analysoitiin alkolukkoajokortillisten liikenne rikkomustietoja, alkolukoista purettuja käyttötietoja, sekä heille lähetettiin kysely heidän kokemuksistaan ja mielipiteistään valvotusta-ajo-oikeudesta. Kyselyyn vastasi kaikkiaan 704 henkilöä. (Vehmas ym. 2013, 7–9.)

Kahta valvottavaa lukuun ottamatta kaikilla muilla valvottua ajo-oikeutta edelsi rattijuopumus, joka oli ollut 76 prosentilla valvotuista törkeä. Valvottavista 51 prosenttia olivat ennen valvottua ajo-oikeutta syyllistyneet useampaan kuin yhteen liikenne rikokseen. Neljälätoista valvottavalla rikoksia oli yli 10, enimmillään jopa 17. Useimmat liikenne rikoksista olivat rattijuopumuksia, mutta lisäksi mukana oli kulkuneuvon kuljettamisia oikeudetta, sekä törkeitä liikenneturvallisuuden vaarantamisia. (Vehmas ym. 2013, 24.) Ainoastaan 5,8 prosenttia tutkittavista henkilöistä jäi kiinni uudestaan rattijuopumuksesta valvotun ajo-oikeuden aikana tai sen jälkeen. Uusimisprosentti oli

huomattavasti alhaisempi kuin rattijuopumuksesta kiinni jääneillä yleensä, joka on 29-30 prosenttia. (Vehmas, ym. 2013, 64-65.)

Purettujen käyttötietojen analyysissä selvisi, että ainoastaan 15 prosenttia valvottavista oli puhaltanut joka kerta hyväksytyyn puhallustuloksen alkolukkoon. Tutkimuksessa arvioitiin, että alkolukko oli estänyt noin 40 000 kertaa yli 0,2 promillea puhaltaneen alkolukkoajokortillisen kuljettajan ajamaan lähtemisen. Lisäksi yli 0,5 promillea ylittäviä puhalluksia oli kertynyt noin 12 000 kappaletta. Alkolukko oli siis estänyt yli 12 000 kertaa yli rattijuopumusrajan puhaltaneen kuljettajan liikkeelle lähdön. Tutkimuksessa pääteltiin, että vaikka osa näistä puhalluksista oli todennäköisesti kokeiluja, niin alkolukko oli estänyt useita tuhansia rattijuopumuksia. (Vehmas ym. 2013, 65.)

Kyselytutkimuksessa lähes 60 prosenttia valvottavista vastasi, että alkolukko oli auttanut heitä välttämään uuden rattijuopumuksen. Valvottavat suhtautuivat alkolukkoon monilla eri tavoilla. Toisaalta alkolukko koettiin häpeällisenä muistona rattijuopumuksesta, riesana arjessa, sekä rahanmenona. Toisaalta taas alkolukko oli elämänhallinnan apuväline ja turvallinen matkakaveri. Vastanneista yhdeksän prosenttia kertoi ajatelleensa luopuvansa valvotusta ajo-oikeudesta ja ainoastaan neljä valvottavaa oli vaihtanut valvotun ajo-oikeutensa ehdottomaan ajokieltoon. Suurin osa vastanneista oli siis pitänyt valvottua ajo-oikeutta parempana vaihtoehtona kuin ehdotonta ajokieltoa. (Vehmas ym. 2013, 65-66.)

### **3.7.2 Poliisit kaipaavat lisää koulutusta alkolukosta**

Alexi Hallikkaan vuonna 2017 valmistuneessa Poliisiammattikorkeakoulun opinnäytetyössä ”Poliisit kaipaavat lisää koulutusta alkolukosta - Kyselytutkimus Pirkanmaan poliiseille valvotusta ajo-oikeudesta ja alkolukosta” tutkittiin Pirkanmaan maakunnan alueella työskentelevien poliisien tietämystä valvotun ajo-oikeuden lainsäädännöstä, sekä siihen liittyvän prosessin toimivuudesta (Hallikas 2017, 2).

Linkki kyselytutkimukseen lähetettiin Pirkanmaalla työskenteleville tutkijoille, sekä kenttä- ja liikenneryhmille, yhteensä 397:lle henkilölle joista kyselyyn vastasi 50 henkilöä. Kyselyyn vastanneista henkilöistä 25 työskenteli tutkinnassa, 17 kenttäryhmissä ja 8 liikenneryhmissä. Vastaajat tunsivat hyvin alkolukon saamisen edellytykset. Alkolukosta aiheutuvat kustannukset ja sen hankkimisprosessi osattiin selittää pääosin kohtuullisesti. Huolestuttavaa tuloksissa oli se, että vastaajista kymmenen osasi selittää alkolukon hankkimisprosessin ainoastaan huonosti. (Hallikas 2017, 21.)

Viimeisin alkolukkolainsäädännön uudistus ei ollut päätyntä vastaajien tietoon kovin laajasti. Lisäksi lähes kukaan vastanneista ei ollut saanut koulutusta alkolukkolainsäädäntöön liittyen viimeisen kahden vuoden aikana. Suurin osa vastaajista kokikin tarvitsevansa lisää koulutusta alkolukkolainsäädäntöön liittyen. Vastanneille ei oltu annettu selkeätä ohjeistusta siitä, kuinka alkolukosta täytyisi kertoa kuulusteltavalle. Vastanneet eivät myöskään tunteneet Poliisihallituksen ohjeistamaa toimintatapaa siitä, että kuulusteltavalle täytyisi kuulustelun yhteydessä antaa aina liikenne- ja viestintäministeriön suunnittelema alkolukkoesite. (Hallikas 2017, 22.)

Lähes puolet vastaajista jotka työskentelivät kenttäryhmissä, eivät osanneet selostaa alkolukon hankkimiseen liittyvää prosessia kuulusteltavalle lainkaan. Kyselyn perusteella näyttikin siltä, että kenttäryhmissä työskentelevät poliisit tunsivat alkolukkolainsäädännön ja siihen liittyvän prosessin kaikista heikoiten. Tutkimuksessa todettiin, että väärinkäytösten paljastamiseksi, sekä rikosvastuun toteutumiseksi kenttäryhmissä työskentelevien poliisien täytyisi liikennevalvonnan yhteydessä ehdottomasti osata valvoa myös alkolukkoajokortin omaavia henkilöitä. (Hallikas 2017, 25.) Kyselystä kävi ilmi, että vastaajat toivoivat lisää infoa sekä koulutusta valvottuun ajo-oikeuteen liittyen (Hallikas 2017, 33).

### **3.7.3 Alkolukkoon liittyvä päihdeinterventio**

Juha Mursulan vuonna 2016 valmistuneessa Laurea ammattikorkeakoulun opinnäytetyössä ”Alkolukkoon liittyvä päihdeinterventio” kehitettiin valvotun ajo-oikeuden saamisen edellytyksenä olevaa pakollista terveydenhuollon ammattilaisen tapaamiskertaa. Opinnäytetyössä pyrittiin teemahaastattelujen avulla selvittämään, mitkä asiat ovat tärkeitä ottaa esille asiakkaan vastaanottokäynnin aikana, jotta vastaanottokäynti olisi tuloksellinen asiakkaan päihteidenkäytön vähentämisen kannalta. Opinnäytetyössä haastateltiin kahta pitkän työkokemuksen omaavaa Espoon A-klinikan avohoitotyöryhmän sairaanhoitajaa. (Mursula 2016, 23, 25.)

Haastatteluissa mainittiin muun muassa muutoksen mahdollisuus 45 minuuttia kestävä tapaamisen aikana ja esitettiin tapaamisten lisäämistä. Opinnäytetyön mukaan rattijuoppo ajaa useita kertoja päihtyneenä ennen kiinnijäämistään ja täten myös muutoksen tapahtumiseen voi mennä aikaa. Tapaamisten lisääminen haluttiin myös velvoittaa laissa. Tapaamisten määräksi ehdotettiin esimerkiksi kolmea, jotka sijoittuisivat alkolukon käytön alkuun, puoliväliin, sekä loppuun alkolukon poistamisen yhteyteen. Keskeisimpänä kehittämisisideana nähtiin kuitenkin informaation lisääminen alkolukosta. Haastateltavien



mukaan kansalaisilla oli liian vähän tietoa alkolukosta ja siitä, millaisissa tapauksissa sitä voitaisiin käyttää. Opinnäytetyössä kehitettiin uusi malli terveydenhuollossa tapahtuvaa alkolukkotapaamista varten. (Mursula 2016, 34-35.)

## **4 TUTKIMUS ALKOLUKOLLA VALVOTUN AJO-OIKEUDEN AIKAISISTA RATTIJUOPUMUSTAPAUKSISTA**

### **4.1 Aineiston hankkiminen**

Tutkimuksessa tarvittava aineisto hankittiin Trafín ajoneuvotietojärjestelmästä, sekä poliisin poliisiasian tietojärjestelmästä. Henkilötietojen luovutus tätä tutkimusta varten perustui henkilötietolain (22.4.1999/523) 14 §:n mukaisiin tutkimukselle asetettuihin edellytyksiin. Tutkimusta varten luovutettiin lisäksi salassa pidettäviä tietoja, joiden luovutus tutkimusta varten oli mahdollista viranomaisten toiminnan julkisuudesta säädetyn lain (21.5.1999/621) perusteella. Molemmista järjestelmistä saatavien tietojen käyttämiseen tutkimustarkoituksessa saatiin asianmukaiset luvat. Tietojen luovuttamiseksi ajoneuvotietojärjestelmästä tutkimusta varten saatiin Trafilta tietolupa (liite 1), sekä poliisiasian tietojärjestelmän tietojen käyttämiseksi tutkimuksessa Poliisiammattikorkeakoulun tutkimuslupa (liite 2).

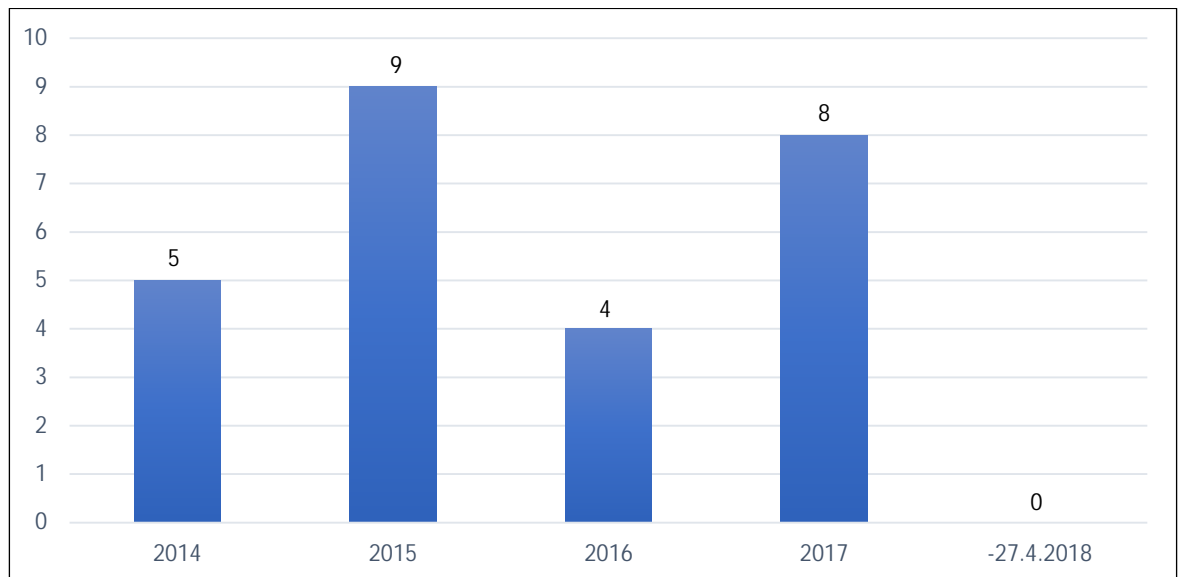
Tutkimuksen tutkimusaineistona käytetyt henkilötiedot valvotun ajo-oikeuden aikana rattijuopumukseen tai törkeään rattijuopumukseen syyllistyneistä henkilöistä saatiin Trafín ajoneuvotietojärjestelmästä. Trafín asiantuntija suoritti poiminnan ajoneuvotietojärjestelmästä huhtikuussa 2018. Poimintaan ei saatu mukaan vuoden 2013 tapauksia, koska Trafín järjestelmä uudistusten vuoksi niiden täytäntöönpanot ilmoitettiin tuolloin eri tavalla kuin vuodesta 2014 eteenpäin, eikä niitä ollut enää mahdollista saada mukaan poimintaan. Poiminta suoritettiin siis aikaväliltä 1.1.2014–27.4.2018 ja se palautti 26 henkilötietoa, joiden osoittamien kuljettajien valvottu ajo-oikeus oli keskeytynyt rattijuopumustapauksen vuoksi.

Kuljettajien ikä ja sukupuoli, kiinnijäämisen ajankohta, veren alkoholipitoisuus kiinni jäädessä, kuljetettu ajoneuvo, ajoneuvon omistaja sekä alkolukon kiertämistapa selvitettiin poliisiasian tietojärjestelmän tutkintailmoituksista. Kolmen rattijuopumustapauksen tutkintailmoitukset olivat jo kerinneet poistua poliisiasian tietojärjestelmästä, joten tutkimuksessa tarvittavien tietojen saamiseksi niiden esitutkintapöytäkirjat tilattiin tapauksia käsitelleiden poliisiasemien arkistoista. Lisäksi neljän muun poliisiasian tietojärjestelmästä vielä löytyvän tapauksen tutkintailmoituksista ei saatu kaikkia

tutkimuksessa tarvittavia tietoja, joten myös niiden esitutkintapöytäkirjat tilattiin niitä käsitelleiltä poliisiasemilta.

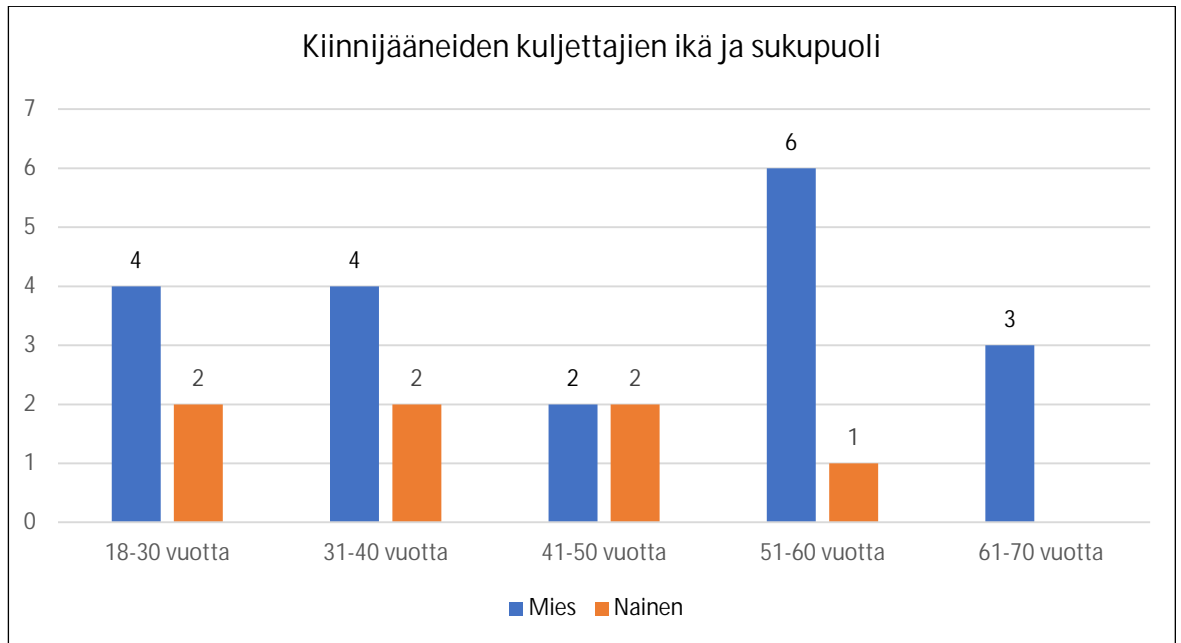
#### 4.2 Tutkimustulokset

Valvotun ajo-oikeuden aikana ajanjaksolla 1.1.2014–27.4.2018 rattijuopumukseen tai törkeään rattijuopumukseen syyllistyi yhteensä 26 valvottavaa. Eniten valvotun ajo-oikeuden aikaisia rattijuopumustapauksia tuli ilmi vuonna 2015, jolloin 9 valvottavaa jäi kiinni rattijuopumustapauksen yhteydessä (kuvio 5). Toiseksi eniten valvotun ajo-oikeuden aikaisia rattijuopumustapauksia ilmeni vuonna 2017, jolloin tuli ilmi 8 tapausta. Vuonna 2014 tuli ilmi viisi, sekä vuonna 2016 neljä tapausta. Vuonna 2018 huhtikuun loppuun mennessä ei ollut tullut ilmi yhtään valvotun ajo-oikeuden aikaista rattijuopumusta tai törkeää rattijuopumusta.



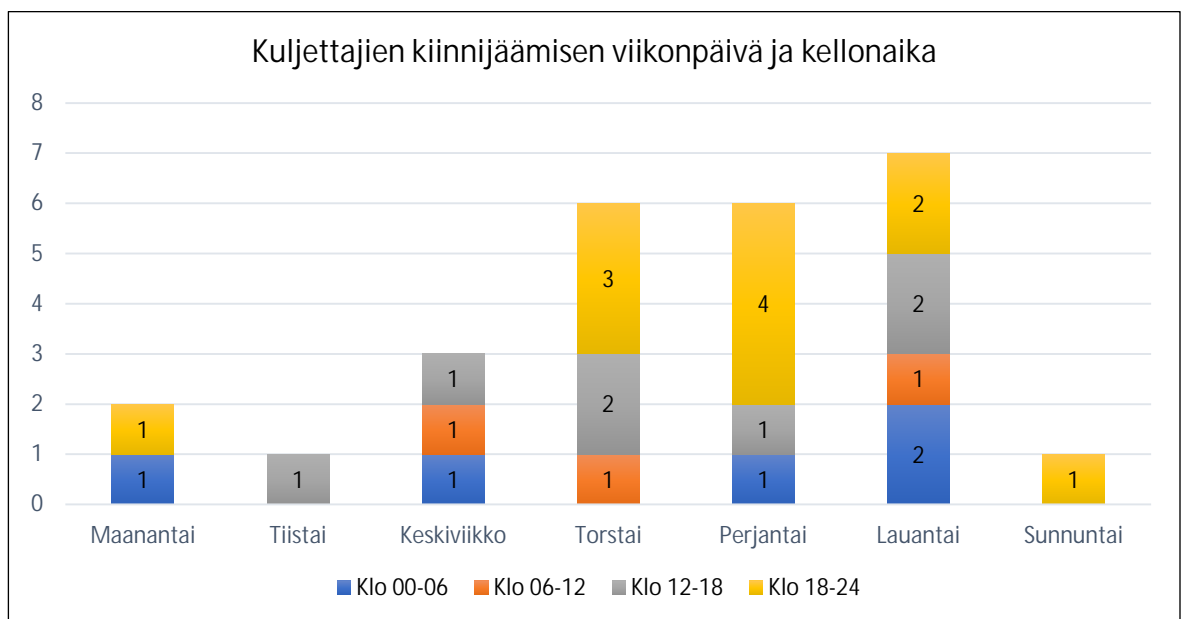
Kuvio 5. Vuosittain valvotun ajo-oikeuden aikana rattijuopumukseen tai törkeään rattijuopumukseen syyllistyneiden kuljettajien lukumäärä 1.1.2014–27.4.2018.

Kuljettajista 19 oli miehiä (73,1 %) ja 7 naisia (26,9 %). Suurin yksittäinen ikäryhmä olivat 51–60 vuotiaat miehet (23,1 %) sekä kahtena seuraavaksi suurimpina ryhmänä 18–30 vuotiaat miehet (15,4 %) sekä 31–40 vuotiaat miehet (15,4 %) (kuvio 6). Neljänneksi suurin ikäryhmä olivat 61–70 vuotiaat miehet (11,5 %), joiden jälkeen tulivat 18–30 vuotiaat naiset (7,7 %), 31–40 vuotiaat naiset (7,7 %) sekä 41–50 vuotiaat miehet (7,7 %) ja naiset (7,7 %). Viimeisenä ikäryhmänä olivat 51–60 vuotiaat naiset, joista ainoastaan 1 (3,8 %) oli jäänyt kiinni rattijuopumustapauksen yhteydessä valvotun ajo-oikeutensa aikana. Tutkimuksessa ei ollut mukana yhtään 61–70 vuotiasta naista. Nuorin kuljettajista oli 18 ja vanhin 67 vuotias.



Kuvio 6. Kiinnijääneet kuljettajat iän ja sukupuolen mukaan ryhmiteltynä.

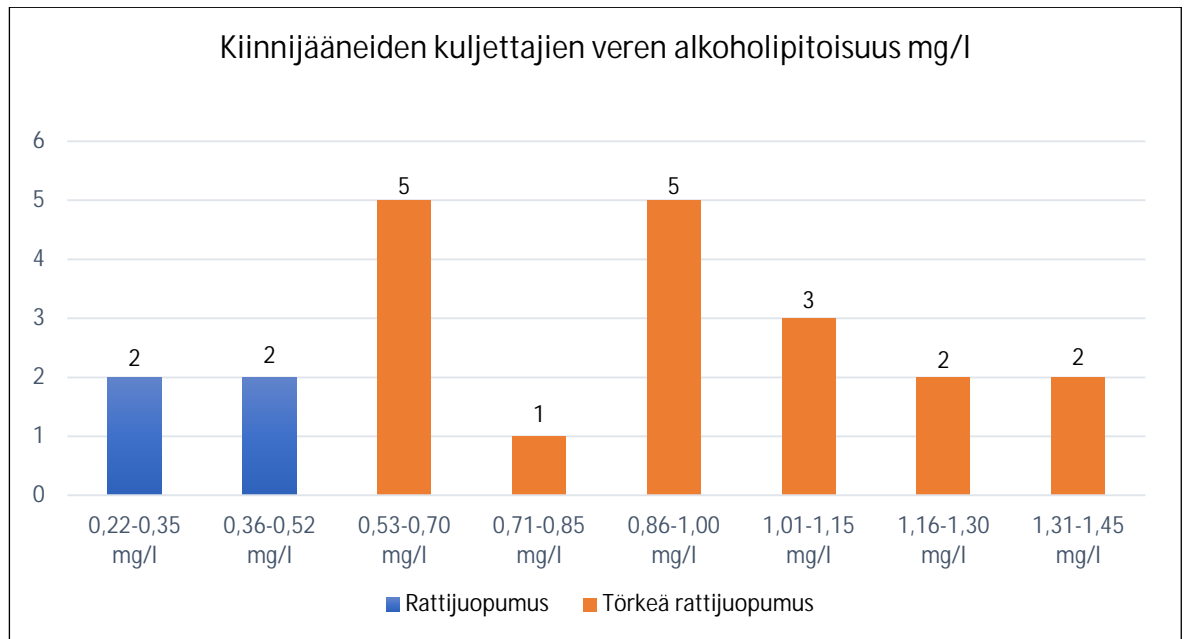
Suurin osa valvottavista jäi kiinni torstaina, perjantaina tai lauantaina. Tuona aikana tuli ilmi peräti 19 (73,1 %) rattijuopumustapausta (kuvio 7). Yksittäisistä päivistä eniten valvottavia jäi kiinni lauantaina, jolloin kiinni jäi 7 (26,9 %) valvottavaa. Seuraavina tulivat torstai ja perjantai, jolloin molempina päivinä tuli ilmi 6 (23,1 %) rattijuopumustapausta. Loput tapauksista tulivat ilmi sunnuntain ja keskiviikon välisenä aikana. Keskiviikkona 3 (11,4 %), maanantaina 2 (7,7 %), sekä sunnuntaina ja maanantaina molempina päivinä yksi (3,9 %) tapaus.



Kuvio 7. Kuljettajien kiinnijäämiset viikonpäivän ja kellonajan mukaan ryhmiteltynä.

Rattijuopumustapaukset keskittyivät torstaisin ja perjantaisin alkuiltaan ja iltaan kello 18 ja 24:n välille. Lauantaisin valvottavien kiinnijäämiset tapahtuivat tasaisesti pitkin vuorokautta.

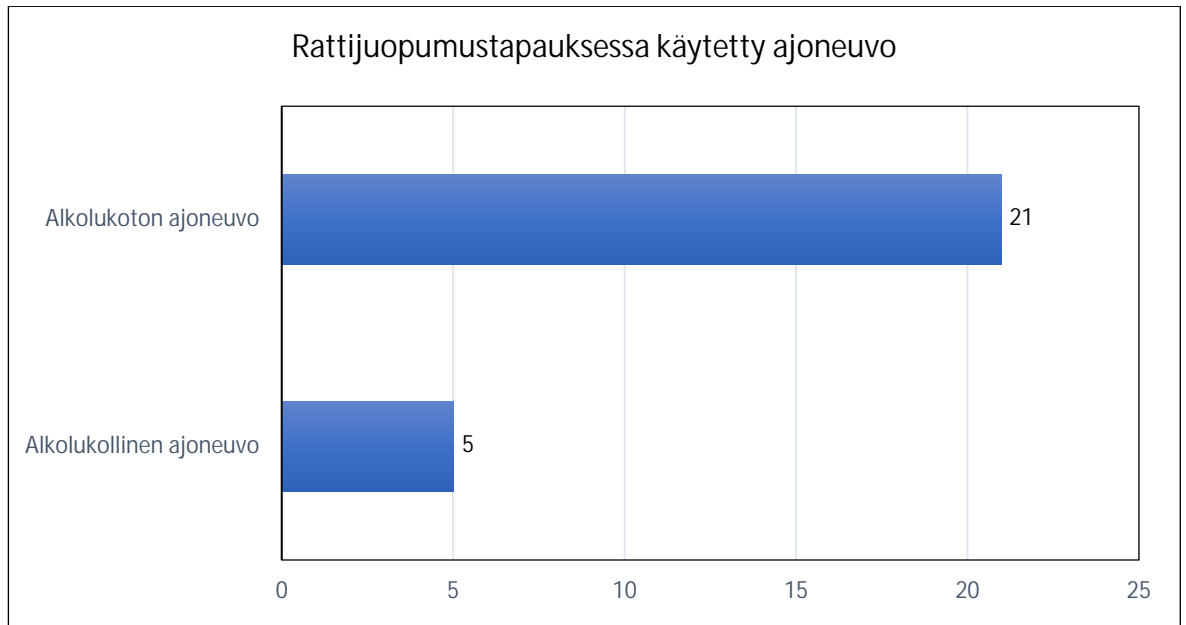
Tutkittavista kuljettajista 18 (69,2 %) syylistyi kiinni jäädessään törkeään rattijuopumukseen ja ainoastaan 4 (15,4 %) tavalliseen rattijuopumukseen (kuvio 8).



Kuvio 8. Kiinnijääneiden kuljettajien veren alkoholipitoisuus ajon aikana tai sen jälkeen.

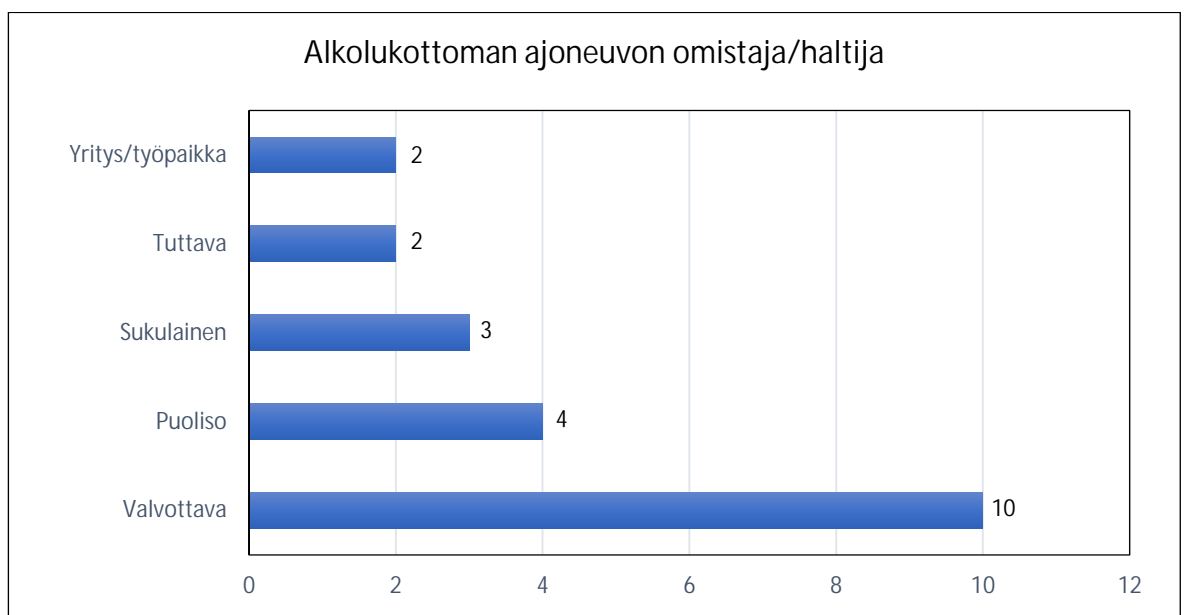
Törkeään rattijuopumukseen syylistyneistä kuljettajista 4:llä (15,4 %) uloshengitysilman alkoholipitoisuus oli kiinni jäädessä yli 1,15 mg/l, joka vastaa yli 2,5 promillen alkoholipitoisuutta veressä. Edellä mainittujen kuljettajien lisäksi 4 (15,4 %) kuljettajaa syylistyivät huumausaineperäiseen rattijuopumukseen.

Rattijuopumustapausten yhteydessä kuljettajien käyttämistä ajoneuvoista peräti 80,8 % (21 kpl) olivat sellaisia, joihin ei oltu asennettu alkolukkoa. Ainoastaan 19,2 %:ssa (5 kpl) tapauksista ajoneuvo oli sellainen, jossa oli alkolukko ja jota kuljettaja olisi saanut ajo-oikeutensa puitteissa kuljettaa (kuvio 9).



Kuvio 9. Rattijuopumustapausten yhteydessä käytetyt alkoholittomat ja alkohololliset ajoneuvot.

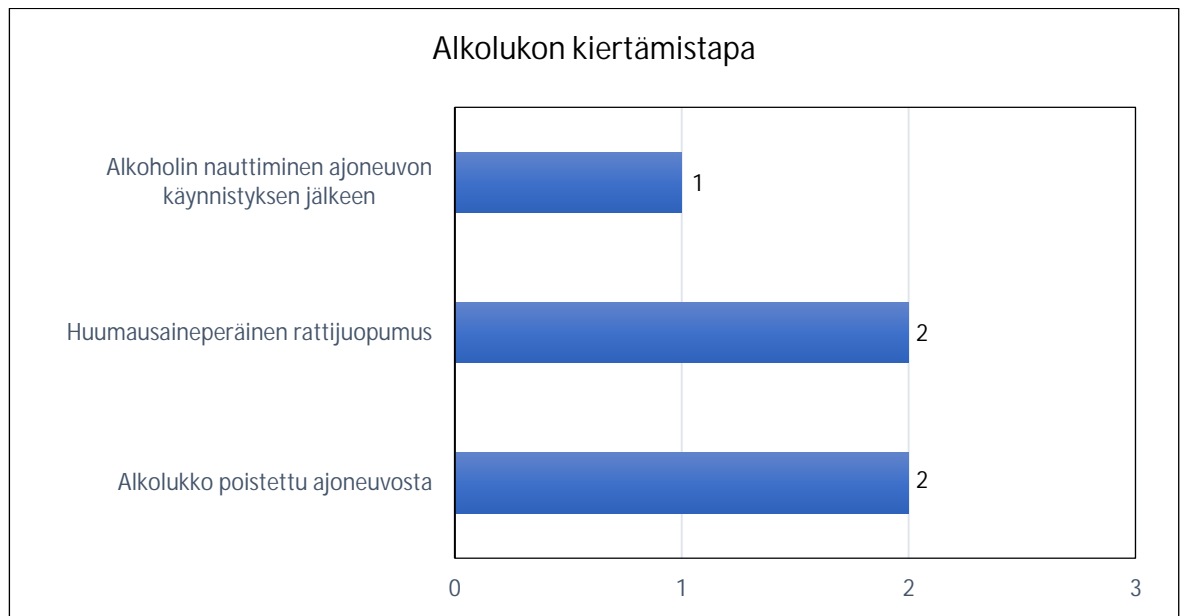
Valvottava käytti rattijuopumustapauksen yhteydessä omaa alkoholitonta ajoneuvoaan, eli niin sanottua kakkosautoaan 10:ssä (47,6 %) tapauksessa (kuvio 10). Puolison ajoneuvoa käytettiin 4:ssä (19,5 %) tapauksessa. Sukulaisen ajoneuvo oli käytössä 3:ssa (14,3 %), tuttavan 2:ssä (9,5 %) sekä valvottavan yrityksen tai työpaikan ajoneuvo 2:ssa (9,5 %) tapauksista. Rattijuopumustapauksissa käytetyt alkoholittomat ajoneuvot olivat valtaosin henkilö- ja pakettiautoja, mutta tapausten yhteydessä käytettiin myös mopoja ja traktoreita.



Kuvio 10. Rattijuopumustapauksessa käytetyn alkoholittoman ajoneuvon omistaja/haltija.

Alkolukollista ajoneuvoa rattijuopumustapauksen yhteydessä käyttäneistä kuljettajista 2 syyllistyi huumausaineperäiseen rattijuopumukseen valvotun ajo-oikeutensa aikana (kuvio 11). Yksi kuljettajista oli aloittanut alkoholin nauttimisen vasta hyväksytyn aloituspuhalluksen jälkeen. Kuljettaja oli lisäksi sammuttanut ajoneuvon juopuneena mutta saanut ajoneuvon käynnistettyä uudelleen, koska alkolukko ei ollut vaatinut käynnistyksen yhteydessä uusintapuhallusta ajoneuvon oltua sammutettuna alle viisi minuuttia.

Kahdessa rattijuopumustapauksessa ajoneuvoon oli asennettu alkolukko, mutta se oli poistettu luvottomasti valvotun ajo-oikeuden aikana. Ensimmäinen kuljettajista kertoi poistattaneensa alkolukon ajoneuvosta siksi, koska siinä oli ollut toistuvia toimintaongelmia. Toisen kuljettajan motiivia tai tapaa alkolukon poistamiselle ei saatu tässä tutkimuksessa selvitettyä.



Kuvio 11. Valvotun ajo-oikeuden aikana käytetyn ajoneuvon alkolukon kiertämistapa.

## 5 JOHTOPÄÄTÖKSET

Trafi julkaisi vuonna 2013 tutkimukseen, jossa tutkittiin aikavälillä 1.7.2008–12.6.2012 valvotussa ajo-oikeuden piirissä olleita kuljettajia. Tuolloin tutkimuksen aikana tuli ilmi 54 rattijuopumustapausta (Vehmas ym. 2013, 25.) Tässä ja Trafín tutkimuksessa tarkasteltava aikaväli oli molemmissa noin neljä vuotta, mutta tässä tutkimuksessa rattijuopumustapaukset olivat vähentyneet puoleen. Trafín tutkimuksessa rattijuopumustapauksia oli vuosittain keskimäärin 13,5, kun tässä tutkimuksessa tapauksia oli vuodessa enää keskimäärin 6,5.

Trafin tutkimuksen tarkasteluaikana valvotun ajo-oikeuden piirissä oli yhteensä 1687 kuljettajaa. Tämän tutkimuksen tarkasteluaikana vuosina 2014–2016 valvottu ajo-oikeus määrättiin yhteensä 1434 kuljettajalle. Vuosina 2017 ja 2018 määrättyjen valvottujen ajo-oikeuksien määrästä ei ollut vielä tätä tutkimusta tehtäessä saatavilla tilastoja. Valvottu ajo-oikeus määrättiin vuosina 2014–2016 keskimäärin 478:lle kuljettajalle vuodessa. Jos otaksutaan, että vuonna 2017 määrättiin edellisen kolmen vuoden keskiarvon verran uusia valvottuja ajo-oikeuksia, saadaan vuosien 2014–2017 valvottujen ajo-oikeuksien määräksi yhteensä 1912. Tämän mukaan laskettuna kaikista valvotun ajo-oikeuden piirissä olevista kuljettajista rattijuopumuksesta jäi kiinni ainoastaan 1,4 %, kun Trafin tutkimuksessa kiinnijääneiden osuus oli 3,3 % (Vehmas ym. 2013, 64). Prosentuaalisesti kiinnijääneiden osuus on siis pienentynyt yli puolella aikaisempaan verrattuna.

Syitä kiinnijääneiden kuljettajien määrän laskuun voidaan etsiä esimerkiksi lainsäädännöstä. Valvotun ajo-oikeuden lainsäädäntö uudistui kuitenkin ensimmäisen kerran vasta vuoden 2016 lopussa, joten lainsäädännön muutokset eivät selitä kiinnijääneiden kuljettajien määrän laskua. Tutkimuksen perusteella voidaankin sanoa, että valvotun ajo-oikeuden aikana sattuneiden rattijuopumustapausten määrä on laskenut neljän vuoden aikana huomattavasti, mutta mitään yksittäistä syytä tapausten vähenemiseen ei kuitenkaan tämän tutkimuksen perusteella voida sanoa.

Tarkasteltaessa vuosina 2014–2017 kaikkia valtakunnallisesti ilmi tulleita rattijuopumustapauksia, oli suurin niiden yhteydessä kiinni jäänyt kuljettajaryhmä 21–39 vuotiaat miehet. Samana aikavälinä 51–60 vuotiaat miehet syyllistyivät tavalliseen rattijuopumukseen huomattavasti harvemmin kuin 21–39 vuotiaat miehet. (Tilastokeskus 2018.) Tämän tutkimuksen suurin kiinnijääneiden ikäryhmä oli kuitenkin 51–60 vuotiaat miehet ja 18–30 ja 31–40 vuotiaat miehet tulivat vasta toisena. 51–60 vuotiaitten miesten ikäryhmän suurta osuutta tässä tutkimuksessa voi selittää se, että tämän tutkimuksen kuljettajista valtaosa syyllistyi kiinni jäädessään törkeään rattijuopumukseen, ja myös valtakunnan tasolla 51–60 vuotiaat miehet syyllistyivät törkeisiin rattijuopumuksiin lähes yhtä monesti kuin 21–39 vuotiaat miehet (Tilastokeskus 2018).

Huomattava osa tutkimuksen kuljettajien kiinnijäämisistä keskittyi loppuviikkoon torstaihin, perjantaihin sekä lauantaihin. Myös valtakunnallisesti rattijuoppoja on eniten liikkeellä perjantaisin ja lauantaisin (Yle 2015), joten tutkimuksen tulos on yhdensuuntainen rattijuoppojen yleisimpien valtakunnallisten kiinnijäämisajankohtien kanssa.

Vuodesta 2014 saakka enemmistö kaikista valtakunnallisista rattijuopumustapauksista on ollut tavallisia rattijuopumuksia, sekä ero tavallisten ja törkeitten rattijuopumusten välillä on kasvanut vuosi vuodelta suuremmaksi. Yli kaksi kolmasosaa tämän tutkimuksen kuljettajista syyllistyivät kuitenkin törkeään rattijuopumukseen ja ainoastaan alle kolmasosa tavalliseen rattijuopumukseen, mukaan luettuna huumausaineperäiset rattijuopumukset. Tutkimuksen kuljettajat syyllistyivät siis suhteessa huomattavasti useammin törkeään rattijuopumukseen verrattuna kaikkiin valvotun ajo-oikeuden ulkopuolella ilmi tulleisiin rattijuopumustapauksiin. Tämä kertoo siitä, että tutkimuksen kuljettajat käyttävät suhteutettuna alkoholia huomattavasti enemmän kuin keskivertorattijuoppo ajamaan lähtiessään.

Valvotun ajo-oikeuden aikana ilmi tulleista rattijuopumustapauksista suurin osa oli sellaisia, joissa valvottava kuljetti alkolukotonta ajoneuvoa. Ainoastaan viidesosassa rattijuopumustapauksista valvottava kuljetti ajoneuvoa, johon oli asennettu alkolukko. Tapauksissa käytetyt alkolukottomat ajoneuvot olivat kymmenessä tapauksessa valvottavan omia, eli niin sanottuja kakkosautoja. Näissä tapauksissa valvottavalla oli siis omistuksessaan ainakin kaksi autoa, joista toiseen oli asennettu alkolukko, ja jota valvottava olisi saanut ainoastaan kuljettaa valvotun ajo-oikeutensa aikana. Lopuissa rattijuopumustapauksissa alkolukoton ajoneuvo oli neljässä valvottavan puolison, kolmessa sukulaisen, kahdessa tuttavien, sekä valvottavan yrityksen tai työpaikan kahdessa tapauksessa. Edellä mainituissa tapauksissa ajoneuvon omistaja oli ollut tietoinen ajoneuvonsa käytöstä ainoastaan yhdessä tapauksessa. Kaikissa muissa tapauksissa valvottava oli ottanut ajoneuvon käyttöönsä ilman sen omistajan tai haltijan lupaa.

Edellä mainittujen tapausten yhteydessä valvottavalla on siis ollut helposti käytettävissään alkolukoton ajoneuvo. Näissä tapauksissa valvotulle määrätyn valvotun ajo-oikeuden todellinen vaikuttavuus voidaankin kyseenalaistaa, koska tapauksissa on ollut kyse ainoastaan valvottavan omasta asenteesta sekä kynnyksestä lähteä uudelleen ajamaan alkoholin vaikutuksen alaisena. Pohdittaessa kuinka tällaisia tapauksia voitaisiin tulevaisuudessa estää, tulee ensimmäisenä mieleen vaikuttaminen valvottavien omiin asenteisiin alkoholin käyttöä sekä valvottua ajo-oikeutta kohtaan. Valvottavien asenteisiin voitaisiin vaikuttaa muun muassa terveydenhuollossa tapahtuvilla käynneillä. Nykyisen lain mukaan valvottua ajo-oikeutta hakevan tarvitsee käydä keskustelemassa terveydenhuollossa alkoholin käytöstään ainoastaan kerran, jonka jälkeen tämän on mahdollista saada valvottu ajo-oikeus. Tuon yhden tapaamisen aikana ei ole todellisia



mahdollisuuksia vaikuttaa henkilön asenteeseen alkoholin vaikutuksen alaisena ajamiseen (Mursula 2016, 34).

Tutkimuksen kuljettajista viisi kuljetti rattijuopumustapauksen yhteydessä ajoneuvoa, johon oli asennettu alkolukko. Näistä kahdessa tapauksessa valvottava oli nauttinut kiinnijäädessään jotakin muuta päihdyttävää ainetta kuin alkoholia, joten näitä tapauksia ei olisi voitu estää alkolukolla. Yhdessä tapauksessa valvottava oli aloittanut alkoholin nauttimisen vasta alkolukkoon tehdyn hyväksytyyn aloituspuhalluksen jälkeen. Valvottava oli jopa sammuttanut ajoneuvon alkoholin nauttimisen jälkeen, mutta tiedostanut ettei alkolukko vaadi näytepuhallusta käynnistämisen yhteydessä, jos ajoneuvo on ollut sammutettuna alle viisi minuuttia ja saanut näin ajoneuvon käynnistettyä uudelleen alkoholin vaikutuksen alaisena. Ajon jatkuminen olisi voitu estää, jos alkolukko olisi vaatinut näytepuhalluksen ennen ajoneuvon uudelleen käynnistämistä. Mielestäni alkolukko voisi vaatia näytepuhalluksen käynnistykseen yhteydessä, jos ajoneuvo on ollut sammutettuna esimerkiksi 15 sekuntia tai pidemmän ajan. Start-stop -automaatiikalla varustetuissa ajoneuvoissa kyseinen alkolukon ominaisuus vaatisi huoltamokäynnin, jolla ajoneuvon start-stop -automaatiikka ohjelmoitaisiin pois käytöstä. Tällöin alkolukko ei vaatisi näytepuhallusta liikennetilanteissa, joissa ajoneuvo tahattomasti sammuu, eikä myöskään start-stop -automaatiikka sammuttaisi ajoneuvoa esimerkiksi liikennevaloissa odottaessa. Ajoneuvon kuljettaminen lyhyitä matkoja alkoholin vaikutuksen alaisena ei kuitenkaan olisi mahdollista ajoneuvon sammuttamisen jälkeen.

Kahdessa tapauksessa ajoneuvon oli asennettu alkolukko kuljettajan valvottua ajo-oikeutta varten, mutta se oli laittomasti poistettu ajoneuvosta valvotun ajo-oikeuden aikana. Toisessa tapauksessa valvottava oli ollut koeajalla hieman alle vuoden, kunnes rattijuopumustapauksen yhteydessä selvisi, ettei ajoneuvossa ollut enää alkolukkoa. Valvottavan mukaan alkolukossa oli ollut toistuvia toimintaongelmia, joiden vuoksi tämä oli poistattanut alkolukon ajoneuvosta. Toisessa tapauksessa valvottava oli ollut koeajalla ainoastaan 21 päivää, kun rattijuopumustapauksen yhteydessä selvisi, ettei ajoneuvossa ollut enää alkolukkoa. Tutkimuksessa ei selvinnyt syytä tai tapaa, kuinka alkolukko oli poistettu ajoneuvosta.

Pohdittaessa kuinka alkolukon ajoneuvosta poistamista voitaisiin vaikeuttaa, voidaan miettiä alkolukon parempaa integroimista ajoneuvon jo sen asennusvaiheessa. Jos poistamiseen tarvittaisiin korjaamotason erityistyökaluja, esimerkiksi erityisavaimia, olisi alkolukon ainakin omatoiminen poistaminen ajoneuvosta hankalaa. Lisäksi lakiin voitaisiin

lisätä kohta, joka kieltäisi korjaamoita asentamasta alkolukkoja pois ajoneuvoista esimerkiksi ilman poliisilta tai Trafilta saatua todistusta, jonka mukaan ajoneuvoa ei enää käytettäisi valvotussa ajo-oikeudessa.

Tutkimuksen rattijuopumustapausten yhteydessä havaittiin, ettei yksikään tutkimuksen kuljettajista jäänyt kiinni alkolukoista purettujen käyttötietojen perusteella. Alkolukoista purettiin käyttötietoja 60 päivän välein aina vuoden 2016 loppuun saakka, jolloin alkolukkolainsäädäntöä uudistettiin. Uuden lainsäädännön yhtenä tavoitteena oli alentaa valvotun ajo-oikeuden kustannuksia ja yksi keinoista oli lopettaa alkolukon käyttötietojen purkaminen. Voidaankin sanoa, että käyttötietojen purkamisen lopettaminen on ollut oikea päätös, koska yksikään tutkimuksen kuljettajien rattijuopumustapauksista ei tullut ilmi purettujen käyttötietojen perusteella. Käyttötietojen purkamisen lopettaminen alensi valvotun ajo-oikeuden hintaa 200–300 eurolla.

Tarkasteltaessa tutkimuksen rattijuopumustapauksiin liittyviä poliisin tutkintailmoituksia oli havaittavissa, ettei valvotun ajo-oikeuteen ja alkolukkoon liittyvä lainsäädäntö ollut kaikille tutkintailmoituksia tehneille poliisimiehille täysin selvä. Kaikissa tutkimuksen tutkintailmoituksissa oli rikosnimikkeenä rattijuopumus tai törkeä rattijuopumus, mutta yhdeksästä tapauksesta puuttui ”kulkuneuvon kuljettaminen oikeudetta” -nimike. Myös vuonna 2017 valmistuneen Hallikkaan tutkimuksen mukaan ainakin Pirkanmaalaiset poliisit toivoivat lisäkoulutusta ja infoa valvottuun ajo-oikeuteen liittyen (Hallikas 2017, 33). Esimerkiksi Poliisiammattikorkeakoulu voisi ottaa valvottuun ajo-oikeuteen ja alkolukkoon liittyvän käytännön ja lainsäädännön isommaksi osaksi liikenteen koulutusohjelmaansa. Lisäksi työelämässä olevia poliiseja voisi kouluttaa valvottuun ajo-oikeuteen ja alkolukkoon liittyviin käytäntöihin ja lainsäädäntöön esimerkiksi verkkokurssin avulla.

### **5.1 Tutkimuksen luotettavuuden arviointi**

Hyvän kvantitatiivisen tutkimuksen vaatimuksia ovat validiteetti eli pätevyys ja reliabiliteetti eli luotettavuus. Tutkimuksen validiteetilla tarkoitetaan karkeasti sitä, ettei tutkimuksen tuloksissa esiinny systemaattisia virheitä ja että tutkimuksella mitataan niitä asioita, joita tutkimuksella oli tarkoituskin selvittää. Jotta tutkimuksella voidaan mitata oikeita asioita, täytyy tutkimukselle olla ensin asetettuna täsmälliset tavoitteet. Jos näin ei tehdä, voidaan helposti tutkia vääriä asioita. Jos tutkimuksessa käytetyt mittarit ovat valideja, ovat myös tutkimuksen tulokset keskimäärin oikeita. Jos vastaavasti tutkimuksessa mitattavia muuttujia ei ole määritelty tarkoin, myöskään tutkimuksen

tulokset eivät ole valideja. Tutkimuksen validiutta on lisäksi vaikea tarkastella jälkikäteen, jonka vuoksi se on varmistettava suunnittelemalla tiedonkeruu huolellisesti tutkimuksen alussa. (Heikkilä 2014, 27.)

Tutkimuksen reliabiliteetilla puolestaan tarkoitetaan tutkimuksen tulosten tarkkuutta, tutkimuksen toistettavuutta sekä sitä, etteivät tutkimuksen tulokset ole sattumanvaraisia. Reliabiliteettiin vaikuttavia virheitä voi tapahtua aineiston keräysvaiheessa, sitä käsiteltäessä, sekä tutkimuksen tuloksia tulkittaessa. Siksi tutkimuksen aineiston suhteen on oltava tarkka ja kriittinen läpi koko tutkimuksen. (Heikkilä 2014, 28.)

Tämän tutkimuksen tutkimusaineistona käytettiin siis näytettä valvotun ajo-oikeuden aikana rattijuopumukseen tai törkeään rattijuopumukseen syyllistyneiden perusjoukosta. Tutkimuksen perusjoukkoon kuuluivat kaikki 1.7.2008–27.4.2018 välisenä ajanjaksona valvotun ajo-oikeuden aikana rattijuopumustapausten yhteydessä kiinni jääneet kuljettajat, joita oli yhteensä 80 kappaletta. Tutkimusaineisto hankittiin järjestelmäteknisten rajoitteiden, sekä opinnäytetyössä käytettävien resurssien vuoksi näytteenä perusjoukosta. Näyte otettiin perusjoukosta 1.1.2014–27.4.2018 väliseltä ajalta ja siinä oli 26 kuljettajaa. Tutkimusaineiston hankkiminen perusjoukosta näytettä eikä otosta käyttämällä aiheutti sen, ettei tutkittavia kuljettajia valittu perusjoukosta sattumanvaraisesti. Näytteestä puuttuvan sattumanvaraisuuden vuoksi tutkimuksen tuloksista ei voida tehdä yleistyksiä kaikkiin 1.7.2008 jälkeen valvotun ajo-oikeuden aikana ilmi tulleisiin rattijuopumustapauksiin, vaan tutkimustulokset kertovat ainoastaan 1.1.2014–27.4.2018 välisenä aikana valvotun ajo-oikeuden aikana ilmi tulleista rattijuopumuksista ja törkeistä rattijuopumuksista.

## 5.2 Kehittämisehdotukset

- Lisää alkolukkoajokortillisen ja terveydenhuollon ammattihenkilöiden välisiä tapaamisia.
- Tiedotelehtinen alkolukkoajokortin haltijan perheenjäsenille siitä, että valvotun ajo-oikeuden aikainen rattijuopumus ajetaan yleensä valvotun toisella alkolukottomalla ajoneuvolla, tai perheenjäsenen ajoneuvolla.
- Autokorjaamot eivät saisi poistaa alkolukkoa valvotussa ajo-oikeudessa käytetystä autosta ilman poliisilta tai Trafilta saatua lupaa.

- Alkolukon parempi integroiminen ajoneuvoon esimerkiksi korjaamotason erityistyökaluilla.
- Valvotussa ajo-oikeudessa käytetyn alkolukon toiminnan muuttaminen siten, että alkolukko vaatii puhalluksen ajoneuvon käynnistyksen yhteydessä ajoneuvon oltua sammutettuna yli 15 sekuntia.
- Poliiseille lisää koulutusta valvotun ajo-oikeuden ja alkolukon käytäntöihin, sekä lainsäädäntöön liittyen.

## LÄHTEET

Hallikas, Aleksi 2017: Poliisit kaipaavat lisää koulutusta alkolukosta. Kyselytutkimus Pirkanmaan poliiseille valvotusta ajo-oikeudesta ja alkolukosta. Poliisiammattikorkeakoulu, opinnäytetyö.

Luettavissa:

[https://www.theseus.fi/bitstream/handle/10024/124389/Opinnaytetyo\\_Hallikas.pdf?sequence=1&isAllowed=y](https://www.theseus.fi/bitstream/handle/10024/124389/Opinnaytetyo_Hallikas.pdf?sequence=1&isAllowed=y). Luettu 2.8.2018.

HE 36/2008 vp. Hallituksen esitys Eduskunnalle laeiksi alkolukolla valvotusta ajo-oikeudesta ja tieliikennelain muuttamisesta.

Luettavissa:

[https://www.eduskunta.fi/FI/vaski/HallituksenEsitys/Documents/he\\_36+2008.pdf](https://www.eduskunta.fi/FI/vaski/HallituksenEsitys/Documents/he_36+2008.pdf). Luettu 29.7.2018.

HE 68/2016 vp. Hallituksen esitys Eduskunnalle alkolukkolaiksi sekä laiksi ajokorttilain muuttamisesta.

Luettavissa: [https://www.eduskunta.fi/FI/vaski/HallituksenEsitys/Sivut/HE\\_68+2016.aspx](https://www.eduskunta.fi/FI/vaski/HallituksenEsitys/Sivut/HE_68+2016.aspx).

Luettu 28.7.2018.

HE 212/2010 vp. Hallituksen esitys Eduskunnalle ajokorttilaiksi ja eräksi siihen liittyviksi laeiksi.

Luettavissa:

[https://www.eduskunta.fi/FI/vaski/HallituksenEsitys/Documents/he\\_212+2010.pdf](https://www.eduskunta.fi/FI/vaski/HallituksenEsitys/Documents/he_212+2010.pdf). Luettu 28.7.2018.

Heikkilä, Tarja 2014: Tilastollinen tutkimus. Helsinki, Edita.

International Transport Forum (ITF) 2017: Road Safety Annual Report 2017. Paris, OECD Publishing.

Luettavissa: [http://www.oecd-ilibrary.org/transport/road-safety-annual-report\\_23124571](http://www.oecd-ilibrary.org/transport/road-safety-annual-report_23124571).

Luettu 16.5.2018.

Liikennehaittiuskampanja, tietopaketti.

Liikenneturva 2018: Henkilövahingot rattijuopumustapauksissa. Tilastokatsaus, 12.2.2018.

Luettavissa:

[https://www.liikenneturva.fi/sites/default/files/materiaalit/Tutkittua/Tilastot/tilastokatsauks/tilastokatsaus\\_rattijuopumus.pdf](https://www.liikenneturva.fi/sites/default/files/materiaalit/Tutkittua/Tilastot/tilastokatsauks/tilastokatsaus_rattijuopumus.pdf). Luettu 29.7.2018.

Löytty, Marita 2015: Alkoholirattijuopumus tieliikenteessä. Helsinki, Liikenteen turvallisuusvirasto Trafi.

Luettavissa:

[https://www.trafi.fi/filebank/a/1425477584/7ed9b48f7b2b359f3c2a45a73fc00f0e/17025-Trafin\\_julkaisu\\_1-2015.pdf](https://www.trafi.fi/filebank/a/1425477584/7ed9b48f7b2b359f3c2a45a73fc00f0e/17025-Trafin_julkaisu_1-2015.pdf). Luettu 16.5.2018.

Mursula, Juha 2016: Alkolukkoon liittyvä päihdeinterventio. Laurea ammattikorkeakoulu, opinnäytetyö.

Luettavissa:

[https://www.theseus.fi/bitstream/handle/10024/113414/Mursula\\_Juha.pdf?sequence=1&isAllowed=y](https://www.theseus.fi/bitstream/handle/10024/113414/Mursula_Juha.pdf?sequence=1&isAllowed=y). Luettu 2.8.2018.

Poliisihallitus 2013: Poliisihallituksen ohje alkolukolla valvotusta ajo-oikeudesta 2020/2012/4796. Poliisihallinnon intranet. Sisäinen lähde. Luettu 22.5.2018.

Poliisihallitus 2016: Poliisihallituksen ohje päihderiippuvuudesta ja ajo-oikeudesta POL-2016-3257. Poliisihallinnon intranet. Sisäinen lähde. Luettu 22.5.2018.

Roine, Matti & Mänttari, Janne & Maunu, Eija & Andersson, Lena & Nevala, Pentti & Harjula, Jukka & Risku, Veli-Matti & Mans-Haatanen, Heidi 2004: Alkolukkokokeilu. Alkolukkotyöryhmän mietintö. Helsinki, Liikenne- ja viestintäministeriö.

Luettavissa:

[http://julkaisut.valtioneuvosto.fi/bitstream/handle/10024/78520/1\\_0204.pdf?sequence=1&isAllowed=y](http://julkaisut.valtioneuvosto.fi/bitstream/handle/10024/78520/1_0204.pdf?sequence=1&isAllowed=y). Luettu 24.5.2018.

Tilastokeskus: Rangaistukset sukupuolen, iän ja rikoksen mukaan, 2011-2016. Helsinki, Tilastokeskus.

Luettavissa:

[http://pxnet2.stat.fi/PXWeb/pxweb/fi/StatFin/StatFin\\_oik\\_syyttr/statfin\\_syyttr\\_pxt\\_002.fi.px/?rxid=bac80e94-07a8-4318-88aa-8676bb45c70d](http://pxnet2.stat.fi/PXWeb/pxweb/fi/StatFin/StatFin_oik_syyttr/statfin_syyttr_pxt_002.fi.px/?rxid=bac80e94-07a8-4318-88aa-8676bb45c70d). Luettu 11.7.2018.

Tilastokeskus: Rikokset ja niiden selvittäminen 1980-2017. Helsinki, Tilastokeskus.

Luettavissa:

[http://pxnet2.stat.fi/PXWeb/pxweb/fi/StatFin/StatFin\\_oik\\_rpk/statfin\\_rpk\\_pxt\\_002.px/?rxid=bac80e94-07a8-4318-88aa-8676bb45c70d](http://pxnet2.stat.fi/PXWeb/pxweb/fi/StatFin/StatFin_oik_rpk/statfin_rpk_pxt_002.px/?rxid=bac80e94-07a8-4318-88aa-8676bb45c70d). Luettu 17.7.2018.

Tekniikan Maailma 2009: Jos otat, et aja - Volvo toi myyntiin alkolukon.

Luettavissa: <https://tekniikanmaailma.fi/jos-otat-et-aja-volvo-toi-myyntiin-alkolukon/>.

Luettu 30.7.2018.

Tilastokeskus: Selvitettyihin rikoksiin syylliseksi epäillyt henkilöt iän mukaan kunnittain 2006-2017. Helsinki, Tilastokeskus.

Luettavissa:

[http://pxnet2.stat.fi/PXWeb/pxweb/fi/StatFin/StatFin\\_oik\\_rpk/statfin\\_rpk\\_pxt\\_006.px/?rxid=8fa27e91-1474-4e89-8d25-928a5a072e10](http://pxnet2.stat.fi/PXWeb/pxweb/fi/StatFin/StatFin_oik_rpk/statfin_rpk_pxt_006.px/?rxid=8fa27e91-1474-4e89-8d25-928a5a072e10). Luettu 1.8.2018.

Trafi 2016a: Ohje alkolukon hyväksymisestä muutoskatsastuksessa.

Luettavissa:

<https://www.trafi.fi/filebank/a/1461238814/efe5909575b339412dcf20c987a7ade3/20441-Alkolukko-ohje-21-4-2016.pdf>. Luettu 25.6.2018.

Trafi 2016b: Perustelumuistio määräykseen alkolukon teknisestä toiminnasta.

Luettavissa:

[https://www.trafi.fi/filebank/a/1480940388/27e0a20a433c506025dab7f2171ba548/23255-Perustelumuistio\\_alkolukko.pdf](https://www.trafi.fi/filebank/a/1480940388/27e0a20a433c506025dab7f2171ba548/23255-Perustelumuistio_alkolukko.pdf). Luettu 24.6.2018.

Trafi 2016c: Määräys alkolukon teknisestä toiminnasta.

Luettavissa:

[https://www.trafi.fi/filebank/a/1480940388/6a517bf3bd6c463d105a691adb93dab4/23254-Maarays\\_alkolukko.pdf](https://www.trafi.fi/filebank/a/1480940388/6a517bf3bd6c463d105a691adb93dab4/23254-Maarays_alkolukko.pdf). Luettu 24.6.2018.

Trafi 2017a: Esite alkolukolla valvotusta ajo-oikeudesta.

Luettavissa:

[https://www.trafi.fi/filebank/a/1487243742/e9f5190bf79a36ef7b837727e48e289e/24208-Esite\\_alkolukolla\\_valvotusta\\_ajo-oikeudesta\\_helmikuu2017.pdf](https://www.trafi.fi/filebank/a/1487243742/e9f5190bf79a36ef7b837727e48e289e/24208-Esite_alkolukolla_valvotusta_ajo-oikeudesta_helmikuu2017.pdf). Luettu 24.6.2018.

Trafi 2017b: Hyväksytyt alkolukot.

Luettavissa: [https://www.trafi.fi/hyvaksytyt\\_alkolukot](https://www.trafi.fi/hyvaksytyt_alkolukot). Luettu 16.6.2018.

Vehmas, Anne & Löytty, Marita & Ramboll Finland Oy 2013: Alkolukolla valvotun ajo-oikeuden toimivuus ja vaikuttavuus. Helsinki, Liikenteen turvallisuusvirasto Trafi.

Luettavissa:

[https://www.trafi.fi/filebank/a/1361776725/594fc340012ca9a45ac627944e4133bb/11613-Trafin\\_julkaisuja\\_05-2013\\_-\\_alkolukko.pdf](https://www.trafi.fi/filebank/a/1361776725/594fc340012ca9a45ac627944e4133bb/11613-Trafin_julkaisuja_05-2013_-_alkolukko.pdf). Luettu 21.8.2018.

Yle 2015: Poliisi tietää missä rattijuoppo liikkuu: "Käytämme historiatietoja hyväksemme".

Luettavissa: <https://yle.fi/uutiset/3-8411822>. Luettu 11.6.2018.

**PÄÄTÖS**Päiväys/  
Datum 16.7.2018**Poliisiammattikorkeakoulu**

Dnro/Dnr TRAFI/194102/00.04.02.15/2018

Markku Korhonen  
Vaajakatu 2  
33721 TAMPERE**Hakija**

Poliisiammattikorkeakoulu / Markku Korhonen

**Asia**

Ajoneuvoliikennerekisterin tietojen luovuttaminen tieteellistä tutkimusta varten.

**Päätös**

Hakijalle myönnetään lupa saada viranomaisten toiminnan julkisuudesta annetun lain (621/1999) 16 ä:n 3 momentin perusteella hakemuksen mukaisia ajoneuvoliikennerekisterin tietoja seuraavaa tieteellistä tutkimusta varten: Valvotun ajo-oikeuden aikana rattijuopumukseen syyllistyneet vuosina 2013-2018. Tutkielman tavoitteena on selvittää, millä tavalla henkilöt ovat syyllistyneet rattijuopumukseen, tai t rke  n rattijuopumukseen valvotun ajo-oikeuden aikana.

Hakijalle myönnetään lupa saada seuraavat hakemuksen mukaiset liikenneasioiden rekisterin tiedot: tiedot henkilöistä aikavälillä 5/2013-5/2018 joilla ajo-oikeus, johon on liitetty erityisehto valvotusta alkolukkoajo-oikeudesta, henkilötunnus, valvotun ajo-oikeuden alkamispäivä, valvotun ajo-oikeuden pituus sekä valvottujen ajo-oikeuksien kokonaismäärä tarkasteltavalta aikaväliltä vuosittain ja maakunnittain. Tiedot luovutetaan tässä päätöksessä mainittua tieteellistä tutkimusta varten.

Luovutettavat tiedot voivat sis lt   Euroopan yleisen tietosuojasetuksen (EU 2016/679) 21 artiklan mukaisia suoramarkkinointikiellon alaisia henkilötietoja. Luovutettavat tiedot eivät sisällä liikenteenpalveluista annetun lain (320/2017) V osan 3 luvun 7 ä:n mukaisia luovutusrajoituksen alaisia henkilötietoja.

**Perustelut**

Liikenteen turvallisuusvirasto pitää tietojen luovuttamista hakijan ilmoittamaan käyttötarkoitukseen viranomaisten toiminnan julkisuudesta annetun lain 16 ä:n 3 momentin mukaisesti hyväksyttävänä.

Henkilötietojen luovutus perustuu tietosuojasetuksen 89 artiklan ja henkilötietolain (523/1999) 14  :ssä säädettyihin tutkimukselle asetettuihin edellytyksiin.



**Luvan ehdot**

Tietojen käyttäminen on sallittua ainoastaan tässä luvassa mainittuun toimintaan. Tietoja ei saa käyttää muuhun kuin tässä luvassa yksilöityä tieteellistä tutkimusta varten.

Hakijalla on oikeus tallentaa luovutetut tiedot tietojärjestelmäänsä. Luovutettavia tietoja ei saa luovuttaa edelleen.

Tietojen käsittelyssä on huolehdittava asianmukaisesta tietoturvasta ja -suojasta. Luovutettuja tietoja on käsiteltävä huolellisesti ja siten, että niiden käyttöä vain tässä luvassa mainittua tarkoitusta varten voidaan valvoa.

Luovutettavien tietojen käsittelyssä on noudatettava, mitä ajoneuvoliikennerekisteristä annetussa laissa, tietosuojasetuksessa ja henkilötietolaissa säädetään.

Hakijan on hävitettävä kaikki luovutetut tiedot luotettavalla ja turvallisella tavalla välittömästi, kun tiedot eivät enää ole tarpeen tämän luvan mukaista tutkimustyötä varten. Tietojen asianmukaisesta tuhoamisesta on ilmoitettava Liikenteen turvallisuusvirastolle välittömästi tietojen tuhoamisen jälkeen lisätietojen antajan osoitteeseen.

Käsiteltäessä tämän luvan nojalla luovutettuja henkilötietoja tieteelliseen tutkimukseen, tulee luovutuksen saajan noudattaa henkilötietojen käsittelyä koskevaa lainsäädäntöä sekä toteuttaa asianmukaiset tietosuojasetuksen mukaiset henkilötietojen suojaamistoimenpiteet (minimointi, pseudonymisointi ja anonymisointi).

Jos luovutettujen tietojen käytössä epäillään väärinkäytöksiä tai laiminlyöntejä, voi Liikenteen turvallisuusvirasto peruuttaa luvan, muuttaa sen ehtoja taikka ryhtyä muihin asian vaatimiin toimenpiteisiin.

**Tietojen toimitus**

Tietojen poiminnasta ja toimituksesta on sovittava erikseen.

Tiedot voidaan toimittaa hakijalle sähköisenä, kun ne on suojattu riittävän vahvalla salauksella tai muuten tietoturvalisella tavalla.

**Voimassaolo**

Tämä tietolupa on voimassa, kunnes asianomaiset ajoneuvoliikennerekisterin tiedot eivät enää ole tarpeen tässä luvassa tarkoitetun tieteellisen tutkimuksen tekemistä varten.

**Muutoksenhaku**

Tähän päätökseen tyytymätön saa hakea siihen muutosta valittamalla Hämeenlinnan hallinto-oikeuteen. Valitusosoitus liitteenä.

**Lisätietoja päätöksestä**

Mahdolliset yhteydenotot päätöksen johdosta pyydetään osoittamaan lakimies Hanna Hauriselle osoitteeseen Liikenteen turvallisuusvirasto, PL 320, 00101 Helsinki, puhelimitse numeron 029 534 5000 tai sähköpostitse osoitteeseen tietojenluovutus@trafi.fi.

**Sovelletut lainkohdat**

Laki viranomaisten toiminnan julkisuudesta (621/1999)

Laki liikenteen palveluista (320/2017)

Tietosuoja-asetus (EU 2016/679)

Henkilötietolaki (523/1999)

LIIKENTEEN TURVALLISUUSVIRASTO TRAFI



Hanna Haurinen  
Lakimies



Jonna Erkheikki  
Asiantuntija

*Liitteet*

Valitusosoitus

## LIITE 2. Poliisiammattikorkeakoulun tutkimuslupa.



Tutkimuslupa ID-18203890 1 (1)  
28.06.2018 POL-2018-21144

### *Opinnäytetutkimuksen tekijä*

Markku Korhonen

### *Opinnäytetutkimuksen aihe*

Valvotun ajo-oikeuden aikana rattijuopumukseen syyllistyneet vuosina 2013–2018

### *Opinnäytetutkimuksen ohjaaja Poliisiammattikorkeakoulussa*

Matti Hänti

### *Tutkimuslupa*

Poliisiammattikorkeakoulu antaa esitetyn kirjallisen opinnäytesuunnitelman perusteella luvan käsitellä poliisi (AMK) -tutkintoon kuuluvan opinnäytetyön tekemiseksi poliisiasiaihin tietojärjestelmään tallennettuja tietoja.

Tutkimuksen saa toteuttaa liitteenä olevan opinnäytesuunnitelman mukaisesti.

### *Tutkimusluvan ehdot*

Tutkimusaineiston saa kerätä tietojärjestelmästä omalla käyttäjätunnuksella teknisen käyttöyhteyden avulla poliisin käyttöliittymien kautta. Tutkimusaineistoa kerättyä on tietojärjestelmään tallennetut henkilötiedot jätettävä pois tutkimusaineistosta, eikä niistä saa muodostaa tilapäisestikään lähderekisteristä erillistä tutkimusrekisteriä.

Poliisiasiaihin tietojärjestelmään tallennetut tiedot ovat viranomaisten toiminnan julkisuudesta annetun lain (621/1999) 24 §:n 1 momentin 4 kohdan nojalla salassa pidettäviä.

Tutkimusaineistoa on kerättävä ja käsiteltävä poliisin toimitiloissa siten, että tiedot eivät paljastu.

Opinnäytetutkimuksen valmistuttua tutkimusaineisto on tuhottava tietoturvallisella tavalla Poliisiammattikorkeakoulussa, ellei opinnäytetutkimuksen tekijä ole vastuuhenkilön kanssa sopinut tutkimusaineiston tietoturvallisesta tuhoamisesta muualla.

Opinnäytetutkimuksen tekijä ja ohjaaja vastaavat tutkimustyön tietosuojasta.

Tutkimuslupa on voimassa poliisi (AMK) -tutkinnon opiskeluoikeuden ajan, kuitenkin enintään kuusi kuukautta luvan päiväyksestä.

Rehtorin sijaisena,  
hallintojohtaja

Timo Rajala

Lakimies

Kimmo Lehtimäki

Asiakirja on sähköisesti allekirjoitettu asianhallintajärjestelmässä. Poliisi 28.06.2018 klo 09:00. Allekirjoituksen oikeellisuuden voi todentaa kirjaamosta.

### *Liite*

Opinnäytesuunnitelma

### *Jakelu*

Opinnäytetyön tekijä  
Opinnäytetyön ohjaaja