

Alkolukko liikenneturvallisuuden parantamis- keinona



Salminen, Emmi-Helena

Laurea-ammattikorkeakoulu
Laurea Hyvinkää

Alkolukko liikenneturvallisuuden parantamiskeinona

Emmi-Helena Salminen
Liiketalous
Opinnäytetyö
Toukokuu, 2009

Emmi-Helena Salminen

Alkolukko liikenneturvallisuuden parantamiskeinona

Vuosi 2009

Sivumäärä 37

Alkolukkolaki astui voimaan 1. heinäkuuta 2008. Lailla vahvistettiin rattijuopumuksesta tuomitulle mahdollisuuden saada alkolukolla valvottu ajo-oikeus ehdottoman ajokiellon sijaan. Liikenne- ja viestintäministeriö on toimeksiantanut 21.3.2003 asettamalleen työryhmälle tutkia alkolukon ominaisuuksia ja mahdollisuuksia rattijuopumuksen ehkäisemisessä. Myös alkolukon vapaaehtoista käyttöä on tutkittu Ramboll Finland Oy:n toimesta. Tutkimukset ovat tuoneet positiivisen kuvan alkolukon mahdollisuuksista parantaa liikenneturvallisuutta.

Tämän opinnäytetyön tarkoitus on tutkia alkolukon käyttömahdollisuuksia rattijuopumuksen ehkäisemisessä. Kyseessä on tutkielmatyypinen opinnäytetyö. Alkolukosta ei vielä ole tarjolla paljonkaan kirjallisuutta, mutta sitä koskevia tutkimuksia on julkaistu muutamia parin vuoden aikana. Lisäksi Internetissä on tarjolla Ramboll Finland Oy:n ylläpitämä sivusto alkolukon vapaaehtoisen käytön tutkimuksesta. Rattijuopumuksesta tuomittujen alkolukkokokeiluun läheneiden mielipiteitä on myös tutkittu Liikenne- ja viestintäministeriön toimesta, ja siitä vuonna 2007 valmistunutta julkaisua numero 38 on tässä työssä käytetty lähdemateriaalina. Kutsu kyseisen tutkimuksen haastatteluun lähetettiin yli kolmellekymmenelle, mutta vastaus saatiin kymmeneltä. Yleisesti todettiin alkolukon aiheuttavan häpeää. Haastatteluissa selvisi alkolukkokokeiluun liittyviä ongelmia. Ratkaisuja pyritään löytämään ja nyt jo vahvistettua kokeilua halutaan jatkossa kehittää. Koulutusta ja tiedotusta huomattiin tarvittavan lisää.

Alkolukko on ollut käytössä jo muun muassa Ruotsissa ja Yhdysvalloissa. Näissäkin maissa on huomattu alkolukolla olevan positiivisia vaikutuksia liikenneturvallisuuteen. Suomen sääolot ovat kuitenkin tuoneet omat lisähaasteensa alkolukon tekniselle kehittämiselle. Tutkimuksessa haastatellut henkilöt olivat kohdanneet ongelmia alkolukon käytössä kylmillä ilmoilla. Kuitenkin Suomessa ollaan vaatimassa alkolukkoja pakollisiksi koulukyytejä ajaviin takseihin. Mikäli alkolukon käyttöön liittyvät ongelmat saadaan ratkaistua vähintään tyydyttävästi, voi alkolukko saada näkyvämmän roolin rattijuopumuksesta rankaisemisessa sekä rattijuopumuksen ehkäisemisessä. Tällä hetkellä alkolukon käytöstä aiheutuvat suuret kustannukset rajavat käyttäjäkuntaa sekä vapaaehtoisten käyttäjien kohdalla sekä rattijuopumuksesta tuomittujen kohdalla.

Emmi-Helena Salminen

The Alcolock as a way to better the safety of traffic

Year	2009	Pages	37
------	------	-------	----

A law on alcolock came into force 1 July 2008. This law gives a person convicted for driving under the influence of alcohol the right to drive a car with an alcolock instead of driving ban. The Ministry of Transport and Communications Finland set 21 March 2003 up a work group to look into alcolock's qualities and possibilities to stop drunken driving. Ramboll Finland Oy has also studied voluntary using of alcolock. Studies have shown a positive effect of alcolock to better the safety of traffic.

The theme of this thesis is to study alcolock's possibilities to stop driving under the influence of alcohol. There is not much literature on alcolock yet but there are a couple of studies that were published a few years ago. Ramboll Finland Oy has Internet pages about the voluntary use of alcolock. The opinions of alcolock users who have convicted of drunken driving were studied by order of The Ministry of Transport and Communications Finland and the report that was published in 2007 has been used as source material in this thesis. The invitation letters for interview of that study were sent to over thirty people but only ten people answered. Generally people think that the use of alcolock is shameful. The interviews revealed problems with the use of alcolock. Efforts are being made to solve these problems and there is will to improve the already verified experiment. There seems to be a need for training and information.

The alcolock has been in use in for example in Sweden and the United States. These countries have realized the positive effects of alcolocks for the safety of traffic. Finland's weather brings more challenges to alcolock's technical improvement. People who were interviewed for the examination had faced problems about using alcolock in cold weather. However, the alcolock will very likely be compulsory for taxis which drive students to school. If problems about using alcolocks will be solved at least in a satisfying way, the alcolock could get a bigger role when punishing drunk drivers and preventing driving under the influence of alcohol. At the moment the big costs related to the use of an alcolock means that everybody cannot start to use an alcolock.

Key words Alcolock, examination of alcolock, drunken driving, driving ban, the right to drive

SISÄLLYS

1	Johdanto	6
2	Rattijuopumus	7
2.1	Määritelmä	7
2.1.1	Törkeä rattijuopumus	7
2.1.2	Euroopassa voimassa olevia promillerajoja.....	8
2.2	Päihtynyt kuljettaja	8
2.3	Rattijuopumukseen syyllistyneiden määrät 2000-luvulla	9
2.4	Rattijuopumuksen seuraukset.....	10
2.5	Ajokielto	11
2.5.1	Ajokieltoon määrääminen	11
2.5.2	Ehdollinen ajokielto	12
2.5.3	Valvottu ajo-oikeus	13
3	Alkolukko	13
3.1	Alkolukon ominaisuudet.....	13
3.2	Alkolukkoajokortti	14
3.3	Alkolukon historiaa.....	15
3.4	Alkolukko yritysmaailmassa	16
3.4.1	Alkolukon merkitys ajoneuvojen hankinnassa ja riskienhallinnassa..	16
3.4.2	Kilpailuttamiskriteerinä alkolukkovaatimus	17
3.5	Alkolukon käyttö – tavoitteet Suomessa.....	18
3.6	Alkolukon vaikutus vakuutuksen hintaan.....	18
3.7	Alkolukon vapaaehtoisen käyttökokeilun tutkimus.....	19
3.7.1	Tausta ja tarkoitus.....	19
3.7.2	Taustatietoa vapaaehtoisen kokeilun yhteistyökumppaneista	20
3.8	Liikenne- ja viestintäministeriön toimeksiantama alkolukkotutkimus.....	21
3.8.1	Alkolukkotyöryhmä.....	21
3.8.2	Alkolukkokokeilun suorittaneiden mielipiteitä.....	26
3.8.3	Alkolukkokokeiluprosessin seuranta.....	29
3.9	Alkolukon tulevaisuus.....	31
4	Johtopäätöksiä	32
	Lähteet	35
	Liitteet	37
	Kysymyksiä komisario Pekka Laineelle	37

1 Johdanto

Alkolukko rattijuopumuksen ehkäisyssä tuli vastaan Riihimäen käräjäoikeudessa suorittamani työharjoittelun alkuvaiheessa. Ohjaajani käräjäsihteeri Minna Isotalo oli koonnut minulle erilaisia esitteitä käräjäoikeuden työhön liittyen ja kiinnostuin alkolukosta, josta vielä tiesin varsin vähän.

Aihe on ajankohtainen, sillä alkolukkolaki tuli voimaan heinäkuussa 2008 alkolukkokeilun päätyttyä. Lisäksi alkolukko tulee todennäköisesti näkymään vahvasti tulevaisuudessa koulukyytejä tarjoavien yritysten arjessa. Rattijuoppoutta esiintyy valitettavan paljon ja alkoholia nauttineet kuljettajat syyllistyvät välillä vakaviin liikenneturmiin. Alkolukko voisi olla yksi ratkaisu parantaa liikenneturvallisuutta, mutta tällä hetkellä sen käyttö on kallista ja se rajoittaa käyttäjäkuntaa.

Opinnäytetyön tarkoituksena on tutkia alkolukon käyttömahdollisuuksia rattijuopumuksen ehkäisyssä. Sillä vaikuttaa olevan liikenneturvallisuutta parantava vaikutus. Taustaksi olen selvittänyt rattijuopumusta ja sen seurauksia. Pyrin myös saamaan tietoa liikenteessä rattijuopumukseen syyllistyneiden määristä ja niiden muutoksista. Alkolukon käyttäminen ehdottoman ajokiellon sijaan oli myös selvittämisen kohteena.

Päädyn tekemään aiheesta tutkielmatyypisentyön. Alkolukon käyttökokemuksista on juuri tehty tutkimuksia ja niiden avulla pyrin sekä havainnoimaan tilannetta että mahdollisesti kehittämään myös parannusehdotuksia tulevaisuutta varten.

Työssä lähteinä on käytetty mietintöjä, lakia ja tutkimuksia. Aineistoa löytyi pääasiassa internetistä ja lakikirjasta. Alkolukkoa koskevia kommentaariteoksia ei vielä varsinaisesti ole. Yksi tärkeä tiedonlähteeni oli Ramboll Finland Oy:n laatima sivusto alkolukkotutkimuksesta. Kyseisellä sivustolla esitellään sekä alkolukkoa että sen vapaaehtoista käyttöä koskevaa tutkimusta. Lisäksi tiedustelin Hyvinkään poliisilaitoksen komissario Pekka Laineelta alkolukosta saadakseni tietoa siitä Hyvinkään kihlakunnan poliisin näkökannalta. Alkolukkoja on käytössä vain muutamia Hyvinkään alueella.

Alkolukkokeilu vakinaistettiin ja sitä koskeva laki tuli voimaan 1.7.2008. Vaikka alkolukkoa pidetään kokemusten perusteella hyvänä vaihtoehtona rattijuopumuksen torjumiseksi, ei se ole kovin tunnettu vaihtoehto eikä suosittu. Yksi ongelma on sen kustannukset, jotka keiluun osallistuva joutuu itse maksamaan. Ihminen on erehtyväinen, mutta rattijuopumuksen selittäminen tällaisella tekosyyllä ei voi olla hyväksyttävää. Rattijuopumuksesta kiinnijäävän

tulisi miettiä, mitä kustannuksia hän voi aiheuttaa toiminnallaan, eikä vain kustannuksia mitä tällainen vaihtoehto ehdottoman ajokiellon sijaan tuo.

2 Rattijuopumus

2.1 Määritelmä

Rikoslain 23. luvun 3. pykälän mukaan rattijuopumukseen syyllistyy henkilö, joka kuljettaa moottorikäyttöistä ajoneuvoa nautittuaan alkoholia niin, että hänen verensä alkoholipitoisuus todetaan olevan vähintään 0,5 promillea ajon aikana tai sen jälkeen. Myös se, että hänellä todetaan olevan vähintään 0,22 milligrammaa alkoholia litrassa uloshengitysilmaa, vastaa edellä mainittua tilannetta. Rattijuopumukseen syyllistyy pykälän mukaan myös henkilö, joka alkoholin vaikutuksen alaisena kuljettaa raitiovaunua.

Henkilö, joka huumausainetta käytettyään kuljettaa moottorikäyttöistä ajoneuvoa tai raitiovaunua tulee myös tuomita rattijuopumuksesta, mikäli hänen veressään on käytetyn huumausaineen vaikuttavaa ainetta tai sen aineenvaihduntatuotetta ajon aikana tai sen jälkeen. On syytä huomata, että toisen momentin säännöstä ei kuitenkaan tule soveltaa, mikäli mainittu aine tai aineenvaihduntatuote on sellaisesta lääkevalmisteesta peräisin, jota ajoneuvon kuljettajalla on todistettavasti oikeus käyttää.

Kolmannen momentin mukaan rattijuopumuksesta tulee tuomita myös sellainen henkilö, joka kuljettaa moottorikäyttöistä ajoneuvoa tai raitiovaunua nautittuaan muuta huumaavaa ainetta kuin alkoholia taikka tällaista ainetta ja alkoholia niin, että ajoneuvon kuljettamiseen vaadittavat kyvyt ovat heikentyneet.

2.1.1 Törkeä rattijuopumus

Rikoslain 23. luvun 4. pykälän mukaan henkilö tulee tuomita törkeästä rattijuopumuksesta, jos rattijuopumuksessa henkilön veren alkoholipitoisuus on vähintään 1,2 promillea tai hänen uloshengitysilmassaan on vähintään 0,53 milligrammaa alkoholia litrassa. Rattijuopumus voidaan katsoa törkeäksi myös siinä tapauksessa, että henkilön kyvyt ajoneuvon kuljettamiseen ovat selkeästi heikentyneet. Rikoksenteijän käytettyä muuta huumaavaa ainetta kuin alkoholia tai tällaista ainetta ja alkoholia siten, että hänen kykynsä ajoneuvon kuljettamista vaatiin suorituksiin on selkeästi huonontunut, ja olosuhteiden ollessa sellaiset, että rikos on omiaan aiheuttamaan vaaraa toisen turvallisuudelle, on henkilö tuomittava törkeästä rattijuopumuksesta.

Törkeään rattijuopumukseen syylliseksi tuomitseminen ei aina ole yksiselitteistä. Korkeimman oikeuden päätöksessä 1995:27 katsottiin, että vastaaja ei ollut syyllistynyt törkeään rattijuopumukseen vaikka hänen verensä alkoholipitoisuus oli ollut ajon jälkeen 1,57 promillea, koska hän oli kuljettanut autoa lyhyen matkan ajoneuvoliikenteeltä suljettuna olleessa pysäköintihallissa.

2.1.2 Euroopassa voimassa olevia promillerajoja

Rattijuopumuksen raja on Suomessa samassa linjassa Belgian, Saksan, Tanskan, Espanjan, Ranskan, Hollannin, Italian ja Kreikan kanssa. Näissä maissa promilleraja on 0,5. Tiukemman linjan edustajia ovat Ruotsi, Norja ja Puola, joissa raja on 0,2. Tiukinta rajaa noudattavat Itä-Euroopan maa, joissa promilleraja on 0. (Promillerajoja Euroopassa, Alkolukkotutkimus-sivusto) Suomessa on promillerajasta ajoittain keskusteltu, mutta toistaiseksi linjaa ei ole tiukennettu.

2.2 Päihtynyt kuljettaja

Alkoholi todistettavasti heikentää kuljettajan selviytymistä liikenteessä eteen tulevissa tilanteissa, jotka vaativat nopeutta ja tarkkuutta. Päihteiden vaikutuksenalaisena reaktiot hidastuvat, arviointivirheet lisääntyvät ja arvostelukyky heikkenee. Henkilö ei välttämättä itse tunnista alkoholin vaikutuksia ajokäyttäytymiseen. Joihinkin jo pienikin määrä alkoholia vaikuttaa ajokykyjä heikentävästi. Vaikutuksia voi näkyä vaikka 0,5 promillen rajan ei ylityisikään. (Rattijuoppoliikenteessä, Poliisi-sivusto) Tilastojen mukaan kahdessakymmenessä prosentissa kuolemaan johtaneessa liikenneonnettomuudessa on mukana rattijuoppo. Useimmiten onnettomuudessa kuolee rattijuoppo itse tai hänen matkustajansa. Sivullisia kuolee kaikki rattijuopumusonnettomuudet huomioiden keskimäärin joka kymmenennessä. Tyypillinen liikenneonnettomuus, jossa on mukana rattijuoppo, on ulosajo. Useimmiten seuraukset ovat vakavia, sillä harva rattijuopot käyttää turvavyötä. Liikenneonnettomuuksissa voisi turvavyö usein lieventää vammoja, mutta rattijuopon harkintakyky ei riitä tällaisia asioita käsittelemään. Selvänä ajoneuvoa kuljettavatkaan henkilöt eivät aina käsitä turvavyön tärkeyttä. (Rattijuoppoliikenteessä, Poliisi-sivusto)

Alkoholi poistuu verestä ainoastaan palamalla. Maksa kykenee polttamaan puhdasta alkoholia yhden gramman tunnissa kymmentä kehon painokiloa kohden. Alkoholin palamisen nopeuteen ei pysty itse vaikuttamaan. On myös riskialtista tehdä tiukkoja laskelmia siitä, koska alkoholi on kehosta poistunut. Mikäli alkoholi ei varmuudella ole poistunut kehosta kokonaan, on parempi tarkistaa asia alkomittarilla kuin luottaa arvailuun. Poliisille on turha selittää, että on

luullut alkoholin poistuneen kehosta. Huolestuttavaa on, että jotkut kokevat, ettei alkoholi vaikuta lainkaan heidän kykyynsä ajaa autoa. Jotkut myös ovat sitä mieltä, että muutaman annoksen alkoholia voi riskittä nauttia ennen ajoa. Tämäkin määrä voi jo vaikuttaa ja huolestuttavaa on myös tällainen asenne. Tämä voi johtaa siihen, että alkoholin nauttimista ennen ajoa ei enää pidetä niin tuomittavana. (Rattijuoppoliikenteessä, Poliisi-sivusto)

Mikäli henkilö syyllistyy rattijuopumukseen, on sillä vaikutuksia hänen ajo-oikeuteensa. Poliisilla ei ole oikeutta antaa eikä uudistaa ajokorttia, jos todetaan, että ajokortin hakija ei kykene pidättäytymään ajamasta alkoholin vaikutuksen alaisena. Jos henkilö on jo aikaisemmin todettu alkoholiriippuvaiseksi, voidaan hakijalle myöntää ajokortti tai uudistaa se asiantuntijalääkärin lausunnon ja säännöllisten lääkärintarkastusten perusteella. Henkilön on tällöin kyettävä osoittamaan olleensa raittiina määrääjän. (Päihteet ja ajo-oikeus, Poliisi-sivusto)

Ajokorttia ei voida myöskään uudistaa, jos ajokortin hakijan on todettu olevan riippuvainen keskushermostoon vaikuttavista aineista. Korttia ei voida uudistaa silloinkaan, jos hän käyttää tällaisia aineita säännöllisesti, vaikkei niistä olisi riippuvainen. Poliisin tehtävänä on selvittää ajokorttilupahakemuksen yhteydessä hakijan päihderiippuvaisuus. Poliisilla on oikeus vaatia päihdealaan perehtyneen lääkärin lääkärinlausuntoa tai erikoislääkärintodistusta hakijasta. (Päihteet ja ajo-oikeus, Poliisi-sivusto)

2.3 Rattijuopumukseen syyllistyneiden määrät 2000-luvulla

Tilastojen mukaan rattijuoppojen määrän muutoksissa on hieman eriäviä näkökantoja. Komisario Pekka Laineen mukaan Hyvinkään kihlakunnan alueella määrä on lisääntynyt. Hän kertoi haastattelussa, että määrä on jopa yli kaksinkertaistunut kymmenessä vuodessa.

Helsingin Sanomissa 19.11.2007 julkaistussa artikkelissa kerrotaan uudessa alan tutkimuksessa paljastettavan, ettei rattijuoppojen määrässä juuri olisi muutosta. Liikennevirrassa ei näkynyt merkittävää muutosta kymmenen viime vuoden aikana. Tämä tutkimus toteutetaan vertailukelpoisissa valvontapisteissä eri puolilla maata ja ratsioiden aikana poliisi puhalluttaa kaikki kuljettajat. Uudellamaalla seurantatutkimus on tehty vuodesta 1978 ja koko maassa vuodesta 1988 lähtien. Sisäasiainministeriön poliisiosasto, liikkuva poliisi, Helsingin Yliopiston oikeuslääketieteen laitos ja Kansanterveyslaitos toteuttavat tutkimuksen yhteistyönä.

Valtakunnallisissa ratsioissa vuonna 2007 poliisi puhallutti 97 147 kuljettajaa. Heistä kirjattiin rattijuopoiksi 148 kuljettajaa. Huomattavaa on, että 693 kuljettajan todettiin nauttineen alkoholia, mutta he jäivät alle puolen promillen rattijuopumuksen rajan. Uudellamaalla kuljettajia puhallutettiin 19 743. Rattijuopumukseen syyllistyi 42 kuljettajaa. Alle langettavan rajan jäi 142 alkoholia nauttinutta kuljettajaa.

Helsingin Sanomien mukaan tutkimuksessa todettiin rattijuoppojen määrän liikennevirrassa olleen pienemmillään 0,14 % (vuonna 2001) ja suurimmillaan 0,28 % (vuonna 2003). Asiantuntijat toteavat tutkimuksesta kuitenkin sen, että ei ole osoitettavissa selkeää nousevaa tai laskevaa trendiä tarkasteltujen kymmenen vuoden ajalta. Rattijuoppojen määrän on huomattu vaihdelleen satunnaisesti eri vuosina, ja se vaikeuttaa selkeän trendin löytämistä.

Tutkimuksessa todetaan, että alle langettavan rajan jääneiden kuljettajien määrässä ei ole tapahtunut muutosta 2000-luvulla. Se kuitenkin tarkoittaa sitä, että tällaisten kuljettajien määrä on suunnilleen kaksinkertaisen verrattuna 1990-luvun puoliväliin.

Tilastokeskuksen mukaan poliisin tietoon tulleita rikoksia vuoden 2007 tammi-syyskuussa oli kaikkiaan 624 000 rikosta, mikä on seitsemän prosenttia enemmän kuin vuonna 2006. Rikoslakia vastaan tehtyjä rikoksia, joihin rattijuopumuskin kuuluu, ilmeni 417 000. Tämä on 24 000 tapausta (6 prosenttia) enemmän verrattuna vuoteen 2006. (Poliisin tietoon tullut rikollisuus 2007, 3. neljännes Tilastokeskus)

Vuonna 2007 törkeät rattijuopumukset lisääntyivät 5 prosenttia ja muut rattijuopumukset 14 prosenttia. Kyseisenä vuonna rattijuopumuksia tuli ilmi yhteensä 22 000, joka 9 prosenttia enemmän kuin vuonna 2006. (Poliisin tietoon tullut rikollisuus 2007, 3. neljännes Tilastokeskus)

2.4 Rattijuopumuksen seuraukset

Rikoslain 23. luvun kolmannen pykälän kolmannen momentin mukaan rattijuopumukseen syyllistynyt on tuomittava rattijuopumuksesta sakkoon tai vankeuteen enintään kuudeksi kuukaudeksi. Neljännen pykälän mukaan henkilö, joka syyllistyy törkeään rattijuopumukseen on tuomittava vähintään 60 päiväsakkoon tai vankeuteen enintään kahdeksi vuodeksi. Mikäli rattijuopumukseen liittyy vamma- tai kuolemantuottamus, lisääntyy tällöin rangaistuksen kokonaismäärää (Rattijuopumuksen seuraukset, Poliisi-sivusto).

Rattijuopumukseen syyllistynyt henkilö määrätään pääsääntöisesti myös ajokieltoon. Ajokielto voi pisimmillään olla viiden vuoden pituinen. Myös autonsa juopuneelle luovuttanut on mahdollista tuomita sakkoihin tai jopa vankeuteen enintään yhdeksi vuodeksi. Rattijuopolta voidaan myös tuomita menettämään oikeudet liikenne- ja autovakuutuskorvauksiin. Hän joutuu maksamaan itse kaikki tutkimus- ja oikeudenkäyntimaksut. Hän on myös korvausvelvollinen vakuutusyhtiölle sen ulkopuolisille maksamista korvauksista sekä kyydissään olleiden matkustajien vahingoista. Törkeissä rattijuopumustapauksissa myös matkustaja voidaan tuomita me-

nettämään vakuutuskorvauksensa. (Rattijuopumuksen seuraukset, Poliisi-sivusto)

Yksi vaihtoehto rattijuopumukseen syyllistyneen kohdalla on ajoneuvon konfiskointi eli ajoneuvo tuomitaan menetetyksi valtiolle. Rikoslain 10 luvun ensimmäisen pykälän mukaan menettämisseuraamuksen määräämisen edellytyksenä on laissa rangaistavaksi säädetty teko kuten rattijuopumus. Rikoslain 10 luvun neljännen pykälän perusteella kyseeseen voi tulla esine, jota on käytetty tahallisen rikoksen tekemiseen ja se on ominaisuuksiltaan erityisen sopiva tahallisen rikoksen tekemiseen. Pykälän mukaan on erityisesti kiinnitettävä huomiota uusien rikosten ehkäisemisen mahdollisuuteen, kun pohditaan menetetyksi tuomitsemisen tarpeellisuutta.

Korkeimman oikeuden vuonna 2005 tekemässä päätöksessä ajoneuvo tuomittiin valtiolle menetetyksi, sillä katsottiin, että rattijuopumukseen syyllistynyt henkilö oli aiemmin syyllistynyt lukuisiin vastaaviin rikoksiin. Korkein oikeus totesi, että henkilö ei ollut aiemmista rangaistuksista huolimatta pidättäytynyt rattijuopumusrikoksista ja oli erittäin todennäköistä, että hän tulisi syyllistymään niihin jatkossakin. (KKO:2005:76)

2.5 Ajokielto

Henkilö voidaan määrätä ajokieltoon, mikäli hänen päihteidenkäyttönsä arvioidaan sellaiseksi, että hänet on katsottava kuljettajana liikenteelle vaaralliseksi. Päihdealaan perehtyneen lääkärin lausunnolla tulee ajo-oikeuden haltijan osoittaa ajokorttiasioita käsittelevälle poliisille, että ajokorttiluvan myöntämisen edellytykset täyttyvät hänen kohdallaan. Lääkäreille on sosiaali- ja terveysministeriö toimittanut oppaan siitä, miten heidän tulee arvioida henkilön päihderiippuvuutta ja ajokelpoisuutta. (Ajokielto, Poliisi-sivusto)

Tieliikennelain 76 pykälässä määrätään väliaikaisesta ajokiellosta. Poliisi voi määrätä ajo-oikeuden haltijan väliaikaiseen ajokieltoon ja ottaa henkilön ajokortin haltuunsa, mikäli on todennäköistä syytä epäillä hänen syyllistyneen rikoslain 23 luvun 3 pykälän 1 momentissa tai 4 pykälässä tarkoitettuun rattijuopumusrikokseen.

2.5.1 Ajokieltoon määrääminen

Tieliikennelain 75 pykälän 1 momentissa tarkoitetuissa tapauksissa, siis tapauksissa, joissa moottorikäyttöisen ajoneuvon kuljettajan todetaan syyllistyneen törkeään liikenneturvallisuuden vaarantamiseen, rattijuopumukseen tai törkeään rattijuopumukseen, ajokiellon määrää tuomioistuin.

Tieliikennelain 78 pykälän mukaan rattijuopumukseen syyllistynyt kuljettaja on määrättävä ajokieltoon vähintään yhdeksi kuukaudeksi. Mikäli katsotaan kyseessä olleen törkeä liikenneturvallisuuden vaarantaminen tai törkeä rattijuopumus, on henkilö määrättävä ajokieltoon vähintään kolmeksi kuukaudeksi. Uusintarikoksista voidaan määrätä pidempi ajokielto riippuen siitä, montako kertaa kyseinen henkilö on syyllistynyt rattijuopumukseen, törkeään rattijuopumukseen tai törkeään liikenneturvallisuuden vaarantamiseen viimeisen viiden vuoden aikana. Ajokiellon pituus on vähintään kuusi kuukautta, mikäli kertoja on yksi aiempi. Jos henkilö on syyllistynyt kahdesti törkeään rattijuopumukseen tai törkeään liikenneturvallisuuden vaarantamiseen, on ajokielto vähintään vuoden mittainen. (TLL 78 §)

Tuomioistuimen määräämä ajokielto voi olla voimassa enintään viisi vuotta. Tuomioistuimen päätöksessä on mainittava ajokiellon viimeinen voimassaolopäivä. Tämä tuomioistuimen päätös pannaan täytäntöön vaikka vastaaja valittaisi päätöksestä. (TLL 78 § 2 mom.)

Tieliikenne lain 75 pykälän 2 momentin mukaisissa tapauksissa poliisi määrää ajokiellon. Ajokielto voi olla voimassa toistaiseksi tai yhdestä kuuteen kuukautta. (TLL 78 § 3 mom.)

Kun ajokiellon määrää päätetään, pyritään huomioimaan ne vaikutukset, jotka se aiheuttaa määrättävän toimeentuloon ja välttämättömään liikkumiseen. Vähennyksenä ajokiellon kestossa on otettava huomioon aika, jonka henkilö on jo ollut ilman ajo-oikeutta ajokieltoon johtaneen teon vuoksi. Voidaan myös katsoa ajokiellon pituuden tulleen kokonaan kärsityksi väliaikaisen ajokiellon aikana. Jos henkilö ei ole poliisin asettamassa määräajassa toimittanut vaadittua lääkärintodistusta tai optikon antamaa todistusta tai suorittanut hyväksytysti uutta kuljettajantutkintoa, ajokoetta tai ajonäytettä, tulee ajokielto määrätä täytäntöön pantavaksi heti, kun päätös ajokiellosta on tehty. Välitöntä toimeenpanoa vaatii myös tilanne, jossa väliaikaisen kortin eli kaksi vuotta voimassaolevan ajokortin haltijana syyllistyy kolmasti kahden vuoden tai kahdesti vuoden kuluessa törkeään rattijuopumukseen tai törkeään liikenneturvallisuuden vaarantamiseen. (TLL 78 §)

2.5.2 Ehdollinen ajokielto

Tuomioistuimen on mahdollista määrätä ajokielto erittäin painavan syyn perusteella myös ehdollisena, mikäli ajo-oikeus on ajokieltoon määrättävälle välttämätön ammatin takia. Tällöin teko ei ole saanut aiheuttaa toisten turvallisuudelle vaaraa. Ajokiellon tai väliaikaisen ajokiellon aikana tai tuomioistuimen määräämänä koetusaikana syyllistyttyyn tekoon ei voida määrätä ehdollista ajokieltoa. Tällainen koetusaika on vähintään vuosi ja enintään kolme vuotta. (TLL 79 §)

Tuomioistuimen tulee määrätä ehdollisena määrätty ajokielto täytäntöön pantavaksi, jos ajokieltoon määrätty syyllistyy koetusaikana törkeään liikenneturvallisuuden vaarantamiseen,

rattijuopumukseen tai törkeään rattijuopumukseen. Ehdollisena määrätty ajokielto on mahdollista jättää määräämättä pantavaksi täytäntöön, mikäli kuljettajaa ei tuomita edellä mainitusta teosta rangaistukseen. Tuomioistuimen päätös pannaan täytäntöön, vaikka vastaaja valittaisikin päätöksestä. (TLL 79 § 3 mom.)

Tuomioistuimen päätöksessä mainitaan seikat, joiden perusteella ehdollisena määrätty ajokielto määrätään pantavaksi täytäntöön. Ehdollinen ajokielto on määrättävä pantavaksi täytäntöön yhden vuoden kuluessa koetusajan päättymisestä tai se katsotaan rauenneeksi. (TLL 79 § 4 mom.)

2.5.3 Valvottu ajo-oikeus

Ajo-oikeus voidaan määrätä alkolukolla valvotuksi, mikäli henkilön katsotaan syyllistyneen rattijuopumukseen. Jos ajokieltoon määrättävä pyytää alkolukolla valvottavaa ajo-oikeutta ja hänen arvioidaan suoriutuvan siihen kuuluvista velvollisuuksista, voi tuomioistuin hyväksyä valvotun ajo-oikeuden päätöksessään. Teko ei saa kuitenkaan olla sellainen, että hänet on siitä tarkoitus tuomita ehdottomaan vankeusrangaistukseen. Ajokielto määrätään ehdollisena valvotun ajo-oikeuden ajaksi. Kun valvottuun ajo-oikeuteen määrätylle luovutetaan alkolukkoajokortti, päättyy väliaikainen ajokielto ja koetus aika katsotaan alkaneeksi. Koetus aika on vuoden pituinen. (TLL 79 a § 1 mom.)

Tuomioistuimen tulee peruuttaa valvottu ajo-oikeus ja määrätä ajokielto pantavaksi täytäntöön tapauksissa, joissa valvottava ennen koetusajan alkamista tai koetus aikana peruuttaa valvontaa koskevan pyyntönsä tai hän ilman hyväksyttävää syytä rikkoo valvotun ajo-oikeuden rajoitusta tai laiminlyö valvottuun ajo-oikeuteen kuuluvan velvollisuuden. (TLL 79 a §)

3 Alkolukko

3.1 Alkolukon ominaisuudet

Ehdottoman ajokiellon sijaan voi rattijuopumukseen syyllistynyt pyytää päästä mukaan alkolukkokokeiluun. Hänelle voidaan myöntää oikeus ajaa ajoneuvoa, johon on asennettu alkolukko. Tällöin puhutaan alkolukolla valvotusta ajo-oikeudesta. (Alkolukko, Poliisi-sivusto)

Alkolukko on autoon asennettava laite, joka koostuu kahdesta pääkomponentista: käsilaitteesta mittausjärjestelmiseen ja ohjausyksiköstä, joka yleensä asennetaan kojelaudan alle (Alkolukkoajokortti, Poliisi-sivusto). Alkolukko toimii ajonestolaitteena. Se mittaa kuljettajan uloshengitysilman alkoholipitoisuuden puhallusnäytteestä ja estää ajoneuvon käynnistyksen,

mikäli raja-arvo ylittyy. Yleensä se on 0,2 promillea (=0,1 g/ml). Myös korkeamman raja-arvon asettaminen on mahdollista. (Miten toimii, mistä saa, asennus, Alkolukkotutkimus-sivusto) Ajon kestäessä laite vaatii myös tietyin väliajoin puhallusnäytteitä. Mikäli kuljettaja ei laitteen antamasta puhalluskehotuksesta huolimatta näin toimi, ei laite sentään pysäytä ajoneuvoa. Kehotuksen huomioimattomuus johtaa siihen, että ajoneuvo alkaa antaa äänimerkkejä. Vain valtuutettu huoltoliike voi purkaa alkolukon käyttötiedot. Tämä tulee suorittaa 60 päivän välein. (Alkolukkoajokortti, Poliisi-sivusto)

On muistettava, että valvotun ajo-oikeuden aikana henkilöllä on lupa kuljettaa vain sitä ajoneuvoa, jonka hän on poliisille ilmoittanut. Alkolukko on mahdollista asentaa myös useisiin ajoneuvoihin. Nämä kaikki tulee tämän jälkeen muutoskatsastaa, ilmoittaa poliisille ja merkitä rekisteriin. (Alkolukkoajokortti, Poliisi-sivusto)

Kun kyseessä on vapaaehtoisikäyttö, alkolukon säädöt, haluttujen ominaisuuksien asettaminen ja lokitiedon hyödyntäminen on luonnollisesti vapaampaa. Käyttäjä voi itse päättää millaiset asetukset ja toiminnot ovat tarpeen. Mahdollista on esimerkiksi asettaa oletukseksi, ettei alkolukko vaadi puhallusta, mikäli ajoneuvo on ollut pysähdyksissä vain alle tunnin. (Miten toimii, mistä saa, asennus, Alkolukkotutkimus-sivusto)

Suomen markkinoillakin on jo tarjolla erilaisia alkolukkoja. Niitä löytyy vähemmän parametreja ja vähemmän lokitietoa tarjoavia alkolukkoja sekä runsaammin ominaisuuksia ja lokitietoa tarjoavia versioita. Hienommat mallit maksavat noin 1 800 - 2 000 euroa ja vähemmän ominaisuuksia tarjoavat noin 1 000 euroa. (Miten toimii, mistä saa, asennus, Alkolukkotutkimus-sivusto) Volvo on ilmoittanut, että se aikoo tuoda markkinoille mahdollisuuden uuteen autoon jo tehdasasennuksena integroida alkolukko. Lisähintaa ajoneuvolle Volvon ilmoituksen mukaan tulee noin 1000 euroa. Alkolukko on siis arvokas laite ja sen vapaaehtoista hankintaa tuskin kovin moni edes harkitsee. Sen kuitenkin parantaa liikenneturvallisuutta ja tämän vuoksi olisi syytä löytää keinoja kannustaa sen vapaaehtoiseen käyttöön. (Alkolukko yksityiskäytössä, Alkolukkotutkimus-sivusto)

3.2 Alkolukkoajokortti

Kun henkilö pyytää alkolukolla valvottua ajo-oikeutta tarkoittaa tämä sitä, että hänen on hankittava alkolukkoajokortti. Alkolukkoajokorttia ei voida myöntää, mikäli rattijuopumuspyynte johtuu muusta kuin alkoholin nauttimisen jälkeen saadusta rattijuopumuspyynteestä. Lisäksi henkilön vakinaisen asuinpaikan tulee sijaita Suomessa. (Alkolukkoajokortti, Poliisi-sivusto)

Pyynnön alkolukon saamiseksi voi esittää ennen tuomioistuinkäsittelyä poliisille. Komisario Pekka Laine kertoi, että heille pyyntöjä on tullut jonkin verran. Viimeistään pyyntö tulee esittää tuomioistuimelle rattijuopumusasian käsittelyn yhteydessä. Tuomioistuin voi pyynnös-

tä määrätä käsittelyssä valvotun ajo-oikeuden. Tämän jälkeen jätetään alkolukkoajokorttihakemus asuinpaikan poliisille, joita Hyvinkään alueella poliisille oli toimitettu kaksi kappaletta vuoden 2007 helmikuuhun mennessä. (Alkolukkoajokortti, Poliisi-sivusto)

Alkolukkoajokorttihakemukseen tulee liittää todistus alkolukon asentamisesta, todistus asentamisen jälkeisestä muutostarkastuksesta, todistus lääkäriltä tai muulta terveydenhuollon ammattihenkilöltä päihdehoitokäynnistä, jossa on keskusteltu pähteiden käytöstä, terveysvaikutuksista ja hoitomahdollisuuksista sekä 2 kappaletta valokuvia. Alkolukkoajokortti maksaa tällä hetkellä 12,50 euroa. (Alkolukkoajokortti, Poliisi-sivusto)

Kun tuomioistuimen määräämän valvotun ajo-oikeuden koetus aika on päättynyt, henkilöllä on oikeus hakea vanha ajokortti takaisin. Tällöin päättyy alkolukon käyttövelvollisuus. Ajoneuvo tulee muistaa muutostarkastaa myös alkolukon poistamisen jälkeen. (Alkolukkoajokortti, Poliisi-sivusto)

Komisario Pekka Laineen mukaan Hyvinkään kihlakunnan alueella alkolukkoajokortteja oli myönnetty kaksi helmikuun 2007 alkuun mennessä. Koko prosessia ei vielä ollut kukaan kuljettaja suorittanut alueella. Komisario Pekka Laineen haastattelussa selvisi, ettei Hyvinkään poliisilla ole tietoa siitä, paljonko alkolukkoajokortteja on myönnetty koko maassa. Kyseistä tilastoa ylläpitää Ajoneuvohallintokeskus Komisario Laine kuitenkin arveli, ettei määrä ole kovin suuri. Poliisin rekistereihin kerätään tietoja siitä, että henkilöllä on alkolukkokokeilu, ajokielto ja seurantatietoja.

3.3 Alkolukon historiaa

Alkolukot tulivat tutuiksi USA:ssa vuonna 1985 ja Kanadassa 1991. Ne pyrittiin tarjoamaan osana rattijuopumuksesta tuomittujen kuntoutusohjelmaa. Ruotsissa 1990 - luvulla käytettiin alkolukkoa useissa pilottiprojekteissa. Suomessakin pyrittiin vuonna 1989 useampaan kertaan tuomaan markkinoille alkolukkoja. Lähinnä ne oli ajateltu osaksi alkoholisoituneiden henkilöiden kuntoutusta. Nämä hankkeet menestyivät kuitenkin varsin huonosti. (Historia, Alkolukko-tutkimus-sivusto)

Ruotsissa alkolukko teki varsinaisen läpimurtonsa vuonna 1999. Tuolloin alettiin tarkemmin selvittää alkolukon vapaaehtoisen käytön mahdollisuuksia. Maassa käynnistettiin useita pilottiprojekteja. Ne toivat mukanaan uusia näkökulmia ja uutta osaamista muun muassa laitteiden teknisestä soveltuvuudesta niin ammattiliikenteeseen kuin yksityisliikenteeseenkin. Seuraavan vuoden aikana useita kuljetusliikkeitä saatiin innostumaan alkolukon mahdollisuuksista riskienhallinnassa. Myös autoteollisuus kiinnostui alkolukosta. Kuljetuspalveluja ostavat yritykset ja organisaatiot heräsivät vaatimaan uusia asioita tuoden samalla alkolukot mukaan kilpailuttamiskriteereihin. Ruotsissa tämä kehitys on ollut nopeampaa kuin muualla. Vuoden

2006 aikana maassa asennettiin 10 000 alkolukkoa. Pääasiassa asennukset tehtiin ammattiliikenteen ajoneuvoihin. Kyseisen vuoden lopulla Ruotsissa oli asennettu jo 15 000 alkolukkoa. (Historia, Alkolukkotutkimus-sivusto)

Viime vuosien edelläkävijäksi voidaan nimetä Ruotsin autoteollisuus, erityisesti Volvo. Vuoden 2007 syyskuun alussa Volvo ilmoitti, että se tuo markkinoille integroidun alkolukon myös henkilöautoihin. Näyttää siltä, että markkinasegmentti työsuhde- ja yksityisautojen kohdalla on selvästi kasvussa. (Historia, Alkolukkotutkimus-sivusto)

3.4 Alkolukko yritysmaailmassa

3.4.1 Alkolukon merkitys ajoneuvojen hankinnassa ja riskienhallinnassa

Suomessa alkolukko ei ole saavuttanut suurta suosiota, vaikka sillä on parantava vaikutus liikenneturvallisuuteen. Ruotsissa taas se on yleistynyt, sillä useat yritykset ovat päätyneet siihen, että alkolukko on oleellinen lisävaruste ajoneuvossa. Alkolukko asennetaan ajoneuvoon jo hankintavaiheessa. Esimerkiksi ruotsalainen Vägverket asennuttaa nykyään uutena hankittaviin ajoneuvoihin alkolukot. Ruotsissa alkolukolla on jo pidempi historia kuin Suomessa. Tämä saattaa olla yksi syy siihen, miksi Suomessa alkolukkoja ei juuri ole asennettu yritysten ajoneuvoihin. (Alkolukko ajoneuvojen hankintapolitiikassa, Alkolukkotutkimus-sivusto)

Myös Göteborgin kaupungin Trafikkontoret asennuttaa uusiin ajoneuvoihinsa alkolukot. Virkakäytössä olevissa autoissa on jo 30 %:ssa alkolukko. Ne on pääasiassa jälkiasennettu niihin. Perusteluksi on esitetty näkemys siitä, että Liikennekonttorin tulee vastata liikenneturvallisuudesta. Alkolukko on otettu osaksi riskienhallintaa ja ennaltaehkäisevää toimintaa. Tukholman kaupungin Trafikkontoret on samoin perusteiden kokenut tarpeelliseksi asennuttaa ajoneuvoihinsa alkolukot. Kaupunki on esittänyt vaatimuksen myös muille hallinnonaloille ja alihankkijoilleen, että heidänkin ajoneuvoistaan on löydettävä alkolukot. (Alkolukko ajoneuvojen hankintapolitiikassa, Alkolukkotutkimus-sivusto)

Laadunvarmistuksen merkitys kuljetuksissa on kasvanut logistisessa ketjussa. Alkolukko on yhä selkeämmin tullut luonnolliseksi osaksi yrityksen laatujärjestelmää ja/tai riskienhallintaa. Vapaaehtoisessa käytössä voidaan alkolukon toimintaa säätää siten, että se mahdollisimman hyvin palvelee yrityksen tarpeita rasittamatta kuljettajaa työtehtävien suorittamisessa. Vapaaehtoinen käyttö antaa yritykselle mahdollisuuden itse sopia menettelytavat alkolukon käytölle. Laite lisäksi helpottaa työnjohtajien työtä, koska heidän ei tarvitse itse valvoa kuljettajien mahdollista riskiä syyllistyä rattijuopumukseen. (Osa yrityksen omaa riskienhallintaa ja laatujärjestelmää, Alkolukkotutkimus-sivusto)

Kuljetusyrityksissä riskien hallinnalla kuljetusten aikana on valtava merkitys. Tärkeää on, ettei kuljetuksia suoriteta vajaakuntoisena. Alkolukko toimii ennalta ehkäisevä työvälineenä. Sen avulla voidaan varmistaa, ettei helposti tapahdu inhimillisiä erehdyksiä ja virhearviointeja. Alkolukko varmistaa, etteivät kuljettaja yritä lähteä liikenteeseen alkoholin vaikutuksen alaisena. Tarvittaessa tällaisiin tapauksiin päästään puuttumaan ajoissa ja kuljettaja voidaan vaihtaa. Yritykset, joissa riskien hallinta on viety varsin pitkälle, joko harkitsevat tai ovat päätyneet jo vaatimaan, että ajoneuvoissa, joissa heidän henkilöstöään kuljetetaan, on oltava alkolukot. Joissain yrityksissä henkilöstö on käytännössä korvaamatonta ja on tärkeää minimoida riskit heidän kuljetuksissaan. (Osa yrityksen omaa riskienhallintaa ja laatujärjestelmää, Alkolukkotutkimus-sivusto)

Suomessa Itella Oyj ja Itella Logistics ovat päätyneet kokeilemaan osana alkoholi- ja päihdevapaa - työpaikkapolitiikkansa alkolukkoa käytännöntasototeutuksena. Itella Logistics Jyväskylän palvelukeskuksessa asennettiin viiteen ajoneuvoon alkolukko. Pelisäännöt sen käytöstä kehittivät esimiehet yhteistyössä kuljettajien kanssa. Schenker Stinnes Logistics konsernin Ruotsin yhtiössä on tavoitteena, että 100 % henkilöstöstä on alkoholi- ja huumevapaita. Osana tämän tavoitteen saavuttamista yhtiön kaikkiin ajoneuvoihin tullaan asentamaan alkolukot. Tällaiset toimenpiteet parantavat riskienhallintaa vähentäen henkilökunnan mahdollisuutta syyllistyä rattijuopumukseen. Yhtiöillä on myös paremmat mahdollisuudet varjella mainettaan, kun ei ole tarvetta pelätä, että media saisi syytä levittää tietoa yhtiöiden henkilökunnan syyllistymisestä rattijuopumuksiin. (Alkoholi- ja päihdevapaa työpaikka, Alkolukkotutkimus-sivusto)

Pohjolan Henkilöliikenteessä kokeillaan alkolukkoa kahdessa linja-autossa pikavuoroliikenteessä välillä Turku - Helsinki. Helsingin Bussiliikenteen tilausajoneuvoyksiköllä ja palveluliikenneyksiköllä alkolukko on kokeilussa kahdeksassa ajoneuvossa. Kokeiluilla on tarkoitus kasvattaa omaa kilpailukykyä, koska on syytä valmistautua siihen, että alkolukko tulee vielä mukaan kilpailuttamiskriteereihin. Tilauskuljetuksia tarvitsevat haluavat varmasti saada parasta palvelua ja turvallisuus on varmasti yksi tekijä. Mikäli on tiedossa, että ajoneuvoissa on alkolukot, voidaan olla varmoja, että kuljettaja ei syyllisty ainakaan rattijuopumukseen. Suomessa vasta vähitellen aletaan huomata alkolukon liikenneturvallisuutta parantavat hyödyt. (Osa yrityksen omaa riskienhallintaa ja laatujärjestelmää, Alkolukkotutkimus-sivusto)

3.4.2 Kilpailuttamiskriteerinä alkolukkovaatimus

Suomessa koulukyydeillä kuljetetaan 105 000 oppilasta päivittäin. Tähän tarkoitukseen käytettävissä on noin 7 000 ajoneuvoa. Kyseisten kuljetusten osalta voidaan todeta riskienhallinnan vaatimusten olevan korkeat. Suomen monet kunnat ovat alustavien selvitysten mukaan huomioineet alkolukon yhtenä kilpailuttamiskriteerinä erityisesti juuri koululaiskuljetusten kohdalla. Taustalla on Liikenne- ja viestintäministeriön antama asetus koulu- ja päivähoito-

kuljetusten kuormituksesta ja turvallisuusjärjestelyistä (§ 9). (Alkolukkovaatimus kilpailuttamiskriteereissä, Alkolukkotutkimus-sivusto)

Vertailun vuoksi voidaan todeta, että Ruotsissa kuljetetaan noin 250 000 oppilasta päivittäin kouluihin. Noin 200 kunnassa 290 kunnasta on alkolukko otettu tai ollaan ottamassa kilpailuttamiskriteereihin mukaan. (Alkolukkovaatimus kilpailuttamiskriteereissä, Alkolukkotutkimus-sivusto)

Ruotsin Tielaitos on päätenyt edellyttämään asteittain alkolukkoa alihankkijoiltaan. Uuden sopimuskauden kilpailutuksessa osana kilpailutettavia kriteerejä on huomioitu alkolukko. Vaatimus on osa laatuvaatimusta. Se koskee niitä ajoneuvoja, joiden kokonaispaino ylittää 3,5 tonnia. Alihankkijoiden ajoneuvojen lukumäärä nousee noin 10 000 kappaleeseen. (Alkolukkovaatimus kilpailuttamiskriteereissä, Alkolukkotutkimus-sivusto)

3.5 Alkolukon käyttö – tavoitteet Suomessa

Vähitellen Suomessakin alkolukkomarkkinat alkavat kannattaa. Asiakkaat ovat alkaneet asettaa uusia vaatimuksia, jotka kiihdyttävät markkinoita. Suomessa on ollut kaksi Alkolukko -projektia: Alkolukon vapaaehtoisen käytön pilotointiprojekti, joka käynnistyi kesäkuussa 2007 ja kesti vuoden. Toinen projekti oli alkolukolla valvottu ajo-oikeuskokeilu, joka alkoi 1.7.2005 ja päättyi kesäkuussa 2008. (Alkolukko tekee vahvasti tuloaan, Alkolukkotutkimus-sivusto)

Tärkeänä tavoitteena Alkolukon vapaaehtoisen käytön pilotointi - projektissa on tuottaa käytännön kokemusta alkolukkojen teknisestä toimivuudesta. Lisäksi halutaan saada tietoa alkolukon soveltuvuudesta erilaisissa käyttöympäristöissä. Tavoitteena voidaan ajatella olevan erilaisia käyttö- ja toimintamallien löytäminen ammattiliikenteen eri tarpeisiin. (Alkolukko tekee vahvasti tuloaan, Alkolukkotutkimus-sivusto) Varsinkin vapaaehtoisen käytönkokeilusta saatavat positiiviset tulokset toivottavasti herättävät myös suomalaisten kuljetusyritysten mielenkiinnon.

3.6 Alkolukon vaikutus vakuutuksen hintaan

Alkolukon tuomaan riskin vähenemiseen suhtaudutaan eri maiden vakuutusyhtiöissä varsin vaihtelevasti. Suomessa alkolukko ei ainakaan toistaiseksi vaikuta vakuutusmaksuihin. Alkolukolla on vielä niin pieni rooli liikenneturvallisuuden parantamisessa, etteivät suomalaiset vakuutusyhtiöt ole todennäköisesti asiaa edes pohtineet. Pohjola Vakuutus Oy:n perintäpäällikkö Ari-Pekka Hannulan mukaan keskustelussa yhtiön esine- ja autovakuutus tuotteiden tuotepäällikkö Asko Mäkisen ja yritysajoneuvovakuutusten tuotteista ja hinnoittelusta vastaavan osaston yksikönpäällikkö Hannu Vikmanin kanssa oli todettu, ettei Pohjola Vakuutus Oy:tä ole tällaisessa asiassa ainakaan vielä lähestytty lainkaan. Vikman oli kuitenkin ilmoittanut, että yritysten kohdalla voitaisiin harkita alennusta vakuutuksesta, mikäli ajoneuvoihin olisi vapaa-

ehtoisesti asennettu alkolukot. Kyseinen laite pienentää vakuutusyhtiön riskiä joutua maksamaan korvauksia.

Ruotsissa kolme vakuutusyhtiötä SaluAnsvar, Folksam ja Volvia ovat ottaneet sen linjan, että vakuutusmaksu voi olla alhaisempi, koska riskikin on pienempi. SaluAnsvar oli ensimmäinen ja se antaa 50 % alennuksen liikennevakuutuksesta yksityisliikenteessä olevilta autoilta, jos niihin on asennettu MHF - hyväksyty alkolukko. MHF on ruotsalainen kuljettajien raittiusliitto, joka ylläpitää listaa hyväksytyistä ja vaarallisina pitämistään laitteista (Domonyi 2007, 178). Folksamin kohderyhmänä on ammattiliikenne. Alennusprosentteja ei kerrota julkisuuteen, vaan niistä neuvotellaan yritysten kanssa. (Riskien mukainen vakuuttaminen, Alkolukkotutkimus-sivusto)

Pohjois-Ruotsin alueella Volvia ja Folksam kokeilevat yhteistyössä mallia, jossa tarjotaan ilmainen vakuutus kuuden ensimmäisen kuukauden ajaksi, kun ostaja hankkii uuden Volvon Uumajasta tai Skellefteåssa sijaitsevasta Forslund - nimisestä liikkeestä. Tästä tarjouksesta on seurannut se, että ammattiliikenteen parissa työskentelevät yritykset ovat olleet varsin aktiivisia. Yksityisautoja ostavien puolella ei ole ylletty samanlaisiin tuloksiin. Todennäköisesti suurin osa rattijuopoista on juuri yksityisautoilijoita. Voidaan kuitenkin ajatella, että tämä on jo askel parempaan suuntaan, mikäli edes jonkin verran on alkolukkoja asennettu parantamaan liikenneturvallisuutta. (Riskien mukainen vakuuttaminen, Alkolukkotutkimus-sivusto)

3.7 Alkolukon vapaaehtoisen käyttökokeilun tutkimus

3.7.1 Tausta ja tarkoitus

Alkolukon vapaaehtoisen käytön kokeilu on alkanut yrityksissä. Kokeiluun lähtivät mukaan koulukuljetuksia ja yritysten vip-kuljetuksia hoitava Kajon, vaarallisia aineita kuljettava Kiiptosimeon konserniin kuuluva Transuotila, Pohjolan Liikenteen bussiliikennettä hoitava Pohjolan Henkilöliikenne, Itellan Jyväskylän palvelukeskus, Tekniikan maailma ja konsulttiyritys Ramboll Finland. (Alkolukkotutkimus, Alkolukkotutkimus-sivusto)

Kokeilussa mukana olevien yritysten ajoneuvoihin asennettiin yhteensä 30 alkolukkoa. Vuorokaudessa näitä ajoneuvoja ehtii ajamaan 80-90 kuljettajaa. Tutkimuksen tarkoituksena on kerätä käyttökokemuksia ja tietoa siitä, kuinka varmasti alkolukko toimii ja miten se sopii erilaisiin ajo- ja työtehtäviin. Tietoa kerätään myös käytön hyödyistä sekä asennusten ja käytön mahdollisista ongelmista. (Alkolukkotutkimus, Alkolukkotutkimus-sivusto)

Tämä alkolukon vapaaehtoisen käytön kokeilu on osa liikenneturvallisuuden tutkimus- ja kehittämisohjelmaa LINTUa. Tämä tutkimus- ja kehittämisohjelma on liikenne- ja viestintäministeriön, Tiehallinnon, Ajoneuvohallintokeskuksen ja Liikenneturvan yhteinen tutkimusohjelma.

Ramboll Finland hoitaa tutkimuksen vapaaehtoisen alkolukon käytöstä. (Alkolukkotutkimus, Alkolukkotutkimus-sivusto)

3.7.2 Taustatietoa vapaaehtoisen kokeilun yhteistyökumppaneista

Kajon Oy:n yritystoimintaa on tuottaa VIP-tason taksi - ja pikkubussipalveluja. Yrityksen toiminta käynnistettiin vuonna 1997 ja sen päätoimialueita ovat Espoo ja Kirkkonummi. Näillä alueilla yritys on saavuttanut markkinajohtajuuden omalla toimintasektorillaan. Tuotteina yrityksellä ovat tilausajot ja henkilökuljetukset. Tässä pilotissa painopiste on haluttu asettaa koululaiskuljetuksiin. Yrityksen tärkeimmät asiakkaat yritys- ja kuntasektorin lisäksi ovat myös matkatoimistot sekä majoitusliikkeet. Kajon Oy pyrkii tarjoamaan kokonaisvaltaisia kuljetuspalveluja erilaisten yritysten erilaisiin tarpeisiin. Yritys tuottaa myös kimppataksi.fi - palveluna organisaatioiden samaan suuntaan kulkevien matkustajien yhdistelytoimintaa. Yrityksen omaan kalustoon kuuluu eri kokoluokat 1+8 henkilön ajoneuvoista linja-autoihin. Kajon Oy:n tuotemerkkinä on ammattitaitoinen useilla kielillä palveleva henkilökunta sekä huippulaatu kuljetuspalveluissa. (Pilottiyritykset, Alkolukkotutkimus-sivusto)

Pohjolan Liikenne - yhtiöiden toiminta on linja-autoliikennettä sekä tavaraliikennettä. Pohjolan Liikenne tytäryhtiöineen ovat osa VR-konsernia. Pohjolan Liikenne -yhtiöt on tällä hetkellä suurin Suomessa toimivista maantiekuljetuskonserneista. Konsernin emoyhtiö Oy Pohjolan Liikenne Ab perustettiin vuonna 1940. Pohjolan Liikenteen bussiliikenne on Oy Pohjolan Henkilöliikenne Ab:lle ja Oy Pohjolan Kaupunkiliikenne Ab:lle kuuluvaa toimintaa. Pikavuoroliikenne taas on osa valtakunnallista ExpressBus - järjestelmää, johon kuuluu useampia liikennöitsijöitä. Pilotissa painopiste on haluttu asettaa pikavuoroliikenteeseen Turun ja Helsingin välissä. Tämän lisäksi yhtiö tarjoaa vakiovuoroliikennettä ja lähiliikennettä maan etelä- ja keskiosissa sekä Oulun läänissä. Pääkaupunkiseudun kehyskuntien lähiliikenteeseen kuuluu osaksi LähiBussi-ketjua. Paikallisliikennettä Pohjolan Liikenne hoitaa pääkaupunkiseudulla, Kotkassa, Haminassa, Imatralla, Savonlinnassa ja Lohjalla. Tilaus- ja sopimusajot voidaan hoitaa niin kotimaassa kuin ulkomaillakin. (Pilottiyritykset, Alkolukkotutkimus-sivusto)

Transuotilan toimintaan kuuluvat polttoneste-, kemikaali-, rehu- sekä kaasukuljetukset Suomessa ja Baltiassa. Vaarallisten aineiden kuljetuksissa Transuotila on noussut merkittävään asemaan. Yritys on osa Kiitosimeon Oy:tä, joka on kasvanut suurimmaksi polttonesteiden kuljettajaksi Suomessa. Pilotissa painopiste on asetettu juuri polttoainekuljetuksiin. (Pilottiyritykset, Alkolukkotutkimus-sivusto)

Itella Oyj:n Itella Logistics palvelukeskus Jyväskylässä on jakelukuljetuksia hoitava yritys Tämän kokeilun toivotaan tuovan uusia näkökulmia koko konsernin käyttöön. Hyväksi koettuja toimintatapoja voidaan mahdollisesti laajentaa koko konserniin. (Pilottiyritykset, Alkolukkotutkimus-sivusto)

Ramboll Finland Oy on osa Pohjoismaista Ramboll -konsernia. Suomessa yritys toimii 19 paikakunnalla ja työntekijöitä sillä on reilu 800 henkilöä. Ramboll Groupissa työskentelee noin 100 toimipisteessä yli 6 000 asiantuntijaa. Rambollin tehtävänä on tuottaa infrastruktuurin ja ympäristön suunnitteluun, rakentamiseen ja ylläpitoon, energia- ja voimalaitostekniikkaan sekä talonrakennukseen liittyviä konsultti- ja asiantuntijapalveluita. Liikennesuunnittelu on kuulunut Ramboll Finland Oy:n ydinosamisalueisiin koko sen 45-vuotisen toiminnan ajan. Tavoitteena Ramboll Finlandilla on edistää turvallisen, yhteiskuntataloudellisesti tasapainoisen ja kestävästi liikenneympäristön rakentamista. Rambollissa alkolukot asennettiin johtoryhmän autoihin. Tämä on koettu tarpeellisenä osana yrityksen laatu- ja ympäristöjärjestelmää sekä riskienhallintaa. (Pilottiyrietykset, Alkolukkotutkimus-sivusto)

Tekniikan maailma on suomalainen autolehti. Se tunnetaan lisäksi viihde-elektroniikan, televisioiden ja tietokoneiden asiantuntijana. Yritys on asennuttanut markkinoilla olevat alkolukot käyttötastiautoihinsa. Se pyrkii selvittämään niiden tekniset ominaisuudet ja käytettävyyden. (Pilottiyrietykset, Alkolukkotutkimus-sivusto)

Oy Strap Ab toimialaa ovat liikenneturvallisuutta lisäävät tuotteet. Yritys on toiminut vuodesta 1968. Strap on esimerkiksi tuonut ensimmäiset hyväksytyt rullavyöt Suomeen joulukuussa 1968. 2000-luvun alusta saakka Strap on hoitanut terveydenhuoltohenkilökunnan käyttöön tarkoitettujen alkomittareiden maahantuontia. Tuotevalikoimaa on nyt laajennettu myös alkolukkoihin. (Pilottiyrietykset, Alkolukkotutkimus-sivusto)

Alkolukkoja maahan tuova Liitin Oy aloitti toimintansa vuonna 1945 paloalan yrityksenä. Yrityksen tuotevalikoimaan kuuluvat Dräger-alkometrit, -alkolukot ja huumetesterit. Nämä ovat saavuttaneet mielenkiintoa viranomaiskäyttöön suunniteltuina tuotteina. (Pilottiyrietykset, Alkolukkotutkimus-sivusto)

Sarco Oy:n toimialueeseen kuuluvat esimerkiksi hälytysajoneuvojen merkinantolaitteet. Näiden suurimpana asiakasryhmänä ovat poliisien lisäksi sairaankuljetusliikkeet, ajoneuvokoritehtaat, palo- ja pelastuslaitokset. Lisäksi yritys tarjoaa liikennevalvontalaitteistoja poliisiajoneuvoihin. Nykyään tuotevalikoimaan kuuluvat myös alkolukot ja alkometrit. (Pilottiyrietykset, Alkolukkotutkimus-sivusto)

3.8 Liikenne- ja viestintäministeriön toimeksiantama alkolukkotutkimus

3.8.1 Alkolukkotyöryhmä

Liikenne- ja viestintäministeriö asetti 21. päivänä maaliskuuta 2003 työryhmän selvittämään mahdollisuutta toteuttaa alkolukkokokeilu. Työryhmän puheenjohtajaksi nimettiin liikenne-neuvos Matti Roine liikenne- ja viestintäministeriöstä ja jäseniksi vanhempi hallitussihteeri Eija Maunu liikenne- ja viestintäministeriöstä, lainsäädäntöneuvos Lena Andersson oikeusmi-

nisteriöstä, liikennepoliisitarkastaja Pentti Nevala liikkuvasta poliisista, yksikönpäällikkö Jukka Harjula Ajoneuvohallintokeskuksesta sekä hallitussihteeri Heidi Manns-Haatanen ja ylitarkastaja Veli-Matti Risku sosiaali- ja terveysministeriöstä. Ylitarkastaja Janne Mänttari liikenne- ja viestintäministeriöstä määrättiin toimimaan työryhmän sihteerinä. (Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisuja 2/2004)

Työryhmä on kokoontunut 13 kertaa. Työryhmä kuuli kansanterveyslaitoksen laboratorion johtajaa Pirjo Lillsundea, Tampereen yliopiston professori Kaija Seppää, oikeusministeriön lainsäädäntöneuvos Risto Eerolaa sekä Ajoneuvohallintokeskuksesta yksikönpäällikkö Hannu Pellikkaa ja ylitarkastaja Pekka Kajanderia. Työryhmä laati 50 -sivuisen mietinnön ministeriölle luovutettavaksi. (Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisuja 2/2004)

Alkolukkotyöryhmä totesi alkoholin olevan suurimpia vaaratekijöitä liikenteessä. Liikenneturvallisuuden lisäämiseksi tulisi löytää keinoja kuljettajien päihteiden käytön vähentämiseksi. Työryhmä totesi, että muutamana viime vuoden aikana rattijuopumustapauksissa kuolleiden määrä on ollut nousussa. Teknisen kehityksen toivotaan tuovan apua. VTT on tutkinut alkolukon käyttöönottoa. Esiselvitys valmistui vuonna 2001. (Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisuja 2/2004, 3)

Useista maista saadut käyttökokemukset antoivat positiivisen kuvan työryhmälle jo alkuvaiheessa alkolukon käytön mahdollisuuksista myös Suomessa. Alkolukon tiedettiin estäneen käyttöaikanaan rattijuopumusten uusimisia. Alkolukko tunnistaa kuitenkin vain alkoholin eikä muita päihteitä. Tekniikan kehittymisen toivotaan tuovan myös laitteistoa, joka estää huumausaineiden käyttäjiä ja lääkkeiden väärinkäyttäjiä syyllistymästä rattijuoppouteen. (Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisuja 2/2004, 3)

Työryhmän aloittaessa tutkimustaan, ei alkolukko ollut käytössä Suomessa kuin muutamalla vapaaehtoisella. Lainsäädännöllisiä esteitä ei kokeilun aloittamiselle löytynyt. Työryhmä kuitenkin totesi, että ajoneuvon muutostarkastus alkolukon asentamisen jälkeen on välttämätöntä ajoturvallisuuden varmistamiseksi. Alkolukon aiheuttamat häiriöt ajoneuvon hallintalaitteille tuli estää. (Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisuja 2/2004, 3)

Alkolukkoa koskevaa kansallista tai yhteisön lainsäädäntöä ei alkolukkoa koskien ole. Työryhmä tuli siihen tulokseen, että on todennäköistä, että alkolukosta tullaan säätämään yhteisön lainsäädännössä, mikäli se yleistyy EU:n alueella. (Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisuja 2/2004, 4)

Alkolukkotyöryhmän mietinnössä ei esitetty muutoksia rattijuopumusta koskevaan lainsäädäntöön tai törkeää rattijuopumusta koskeviin rikoslain säädöksiin, eikä alkolukon käyttöönoton

ehdotettu vaikuttavan rikoksista tuomittaviin rangaistuksiin. Muutosehdotukset koskivat Tie-
liikennelakia. (Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisu 2/2004, 4-5)

Työryhmä esitti ministeriölle, että alkolukkokeilu olisi syytä toteuttaa. Ehdoton ajokielto
voi vaikuttaa sosiaaliseen eristymiseen sekä yhteiskunnasta syrjäytymiseen. Ajo-oikeuden
menetyks voi joidenkin kohdalla tarkoittaa työpaikan tai elinkeinon menetystä. Ruotsissa saa-
tujen tutkimustulosten mukaan alkolukkokeiluun osallistuneiden terveydentila parantui.
Tämä näkyi sairaspotilaiden vähentymisenä. Työryhmä totesi, että alkolukon käytöllä voi
näin ollen olla myös liikenteen ulkopuolelle ulottuvia vaikutuksia. (Liikenne- ja viestintäminis-
teriön julkaisu 2/2004, 12)

Mietinnön keskeiset ehdotukset sisälsivät ehdotuksen säätää määräaikainen laki alkolukkoko-
keilusta. Siihen kerättiin kokeilua koskevat keskeiset määräykset niin kokeiluun osallistumi-
seen vaadittavista edellytyksistä, osallistujan velvollisuuksista kokeilussa, kokeilusta poista-
misperusteista sekä kokeilun hyväksytystä suorittamisesta. Erillisen lain katsottiin olevan jär-
kevin vaihtoehto kokeilun määräaikaisuuden vuoksi. Kokeilusta haluttiin valtakunnallinen,
jotta voitiin mahdollistaa riittävän suuri osallistujamäärä sekä poistaa eriarvoisuus asuinpai-
kan takia. Kansainvälisten kokeilujen mukaisesti esitettiin, että osallistujan tulee itse vastata
kokeilun aiheuttamista kustannuksista. Tämän oli huomattu lisäävän motivaatiota. Pelättiin
myös, että julkisin varoin kustannettava kokeilu voisi yleisön silmissä vähentää rattijuopu-
muksen paheksuttavuutta ja kokeilun hyväksyttävyyttä voisi kärsiä. (Liikenne- ja viestintäminis-
teriön julkaisu 2/2004, 14)

Kokeiluun voisivat päästä mukaan rattijuopumuksesta tai törkeästä rattijuopumuksesta epäil-
lytynä olevat vakituisesti Suomessa asuvat vähintään B-luokan ajo-oikeuden haltijat. Mukaan
eivät kuitenkaan pääsisi henkilöt, joilla on tieliikennelain 72 §:n 2 momentissa tarkoitettu
kahden vuoden ajo-oikeus. Lisäksi pois rajattiin henkilöt, jotka oli tuomittu rattijuopumukses-
ta huumausaineiden tai lääkkeiden väärinkäytön takia. Henkilö ei myöskään saanut olla jo
ajokiellossa tai väliaikaisessa ajokiellossa tekohetkellä. (Liikenne- ja viestintäministeriön jul-
kaisu 2/2004, 14)

Alkolukkokeiluun ehdotettiin yhdistettäväksi terveydenhuollon tukitoimia. Ehdotuksessa
koettiin, että päihderiippuvuuden arviointiohjelma ja siihen liittyvä jatkoseuranta ovat sovel-
lettavissa eikä uusia toimintamalleja ollut tarpeen luoda. Ajokorttidistuksen terveysvaati-
mukset säätävä ajokorttidirektiivi ei salli ajo-oikeuden myöntämistä päihderiippuvaiselle,
joten tästäkin syystä oli tärkeää pystyä osoittamaan henkilön päihdeettömyys. Direktiivi ei
tunne alkolukkoa, joten toistaiseksi poikkeuksen myöntäminen sen perusteella ei ole mahdol-
lista. (Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisu 2/2004, 15)

Tieliikennelakiin lisättiin pykälä 79 a, joka mahdollisti alkolukon käyttöönoton. Pykälä käsittelee ehdollisen ajokiellon määräämistä tilanteissa, joissa tuomioistuin oli hyväksynyt alkolukko-kokeiluun osallistumisen. (Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisuja 2/2004, 15) Kyseinen pykälä vahvistettiin alkolukkolain voimaantulon myötä.

Työryhmä laski osallistujan kulujen olevan yhteensä noin 1.750 - 2.200 euroa vuodessa. Se kertyi alkolukon hankinnasta, asennuksesta, poistamisesta, muutokatsastuksista, määräaikaista kalibroinneista ja lääkinseurannasta. Alkolukkoja on myös mahdollista vuokrata. Esityksen mukaan vuokra on 100 euroa kuukaudessa ja ostohinta noin 1.850 euroa. (Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisuja 2/2004, 15)

Alkolukkokokeilusta ei uskottu valtiolle syntyvän suuria kustannuksia. Vuonna 2007 suoritettiin Ajoneuvohallintokeskuksen ylläpitämän ajokorttirekisterin kokonaisuudistus ja kokeilun tuomat muutokset voitiin huomioida tässä yhteydessä. Alkolukkokokeilun seurannasta kustannuksia aiheutuu jonkin verran ja nämä haluttiin rahoittaa pääasiassa liikenne- ja viestintäministeriön tai sisäasiainministeriön tutkimus- ja kehittämishankkeisiin varatuista varoista. (Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisuja 2/2004, 17)

Kokeilu toi Suomeen markkinat alkolukkojen valmistajille. Maailmassa ei niitä ole monta, vain vajaa kymmenen. Kotimaista valmistajaa ei ole lainkaan. Ilmasto Suomessa asettaa omat rajoituksensa soveltuvien laitteiden määrään. Vain yksi alkolukko antaa testatusti tarkkoja tuloksia kylmissäkin olosuhteissa. Alkolukon valmistajan tulee tehdä sopimuksia korjaamo- ja asennusalan yritysten kanssa. Näiden tehtävänä on asentaa ja kalibroida alkolukkoja. Yhteistyötä vaaditaan myös katsastusasemilta ja terveydenhuollonpalveluilta. (Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisuja 2/2004, 17-18)

Mietinnössä todettiin alkolukkokokeilun lisäävän hieman poliisi tehtäviä. Tarkoitus on, että liikennevalvonnan tai esitutkinnan yhteydessä poliisiin tulee antaa rattijuopumuksesta epäillylle esite alkolukkokokeilusta. Tarvittaessa poliisi myös antaa lisätietoja epäillylle kokeilun sisällöstä ja siihen hakeutumisesta sekä selvittää mahdollisuuksia siihen. Poliisi myöntää osallistujalle alkolukkoajokortin. Lisäksi poliisiin tehtäviin kuuluu valvoa määräajoin kokeilusta suoriutumista alkolukon käyttötietojen ja osallistujan poliisille toimittamien todistusten perusteella. Työryhmä kuitenkin uskoi poliisin suoriutuvan näistä tehtävistä nykyisillä resursseilla. Tätä asiaa voitaisiin uudelleen arvioida, kun osallistujien määrä alkaisi selvitä. (Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisuja 2/2004, 18)

Myös terveydenhuollon puolella kokeiluun osallistujat saattavat lisätä työmäärää, mutta alkolukkotyöryhmä uskoi, ettei lisäresursseille ole toistaiseksi tarvetta. Asioita voi kuitenkin olla tarpeen arvioida uudelleen, kun kokeilun osallistujamäärä selviää. (Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisuja 2/2004, 18)

Työryhmän tiedossa oli, että kansainvälisissä tutkimuksissa on todettu alkolukon vähentävän tehokkaasti rattijuopumuksia sinä aikana, kun alkolukko on asennettuna autoon. Yhdysvalloissa ja Kanadassa useissa tutkimuksissa on huomattu rattijuopumusten uusimismäärien vähentyneen 28 - 90 %. Tutkimuksissa on kuitenkin havaittu, että alkolukon käytön päätyttyä uusimisprosentit ovat useimmiten nousseet takaisin vertailuryhmän tasolle. Ruotsissa kolmen läänin alueella suoritetussa alkolukkokokeilussa ei ensimmäisen neljän vuoden aikana yksikään osallistuja jäänyt kiinni rattijuopumuksesta. Näin siitakin huolimatta, että 40 % osallistujista oli mahdollisuus toisenkin auton käyttöön. Lisäksi alustavat tulokset alkolukon käytön päättymisen jälkeiseltä ajalta vaikuttavat erittäin lupaavilta. Ruotsissa tehdyssä kokeilussa erona Pohjois-Amerikassa tehtyyn kokeiluun on osallistujien lääkariseuranta ja sitouttaminen päih-teettömään elämäntapaan. Kanadan kokeilussa on saatu tuloksia, joiden mukaan alkolukon käyttöön yhdistettävät tukitoimet vähentävän rattijuopumusten uusimista. (Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisuja 2/2004, 19)

Alkolukon vaikutuksesta onnettomuusmääriin ei toistaiseksi ole paljon tutkimustuloksia. Kokeiluun osallistujien onnettomuushistorian tutkiminen suoritettiin Kanadan Quebecin provinssissa vuonna 1997 alkaneessa kokeilussa. Onnettomuuksien määrä tutkittiin viiden vuoden ajalta ennen kokeilun aloittamista, sen ajalta ja puoli vuotta kokeilun päättymisen jälkeen. Tutkimuksessa selvisi, että kokeilun aikana henkilövahinkoon johtaneet onnettomuudet vähentyivät 64 %. Lisäksi ne pysyivät samalla tasolla vielä puoli vuotta kokeilun päättymisen jälkeenkin. (Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisuja 2/2004, 19)

Ruotsissa suoritetussa kokeilussa todettiin osallistujilla olevan yli viisinkertainen riski keski-vertaautoilijaan verrattuna joutua henkilövahinkoon johtaneeseen onnettomuuteen ennen kokeilun aloittamista. Kokeilun aikana osallistujien onnettomuusriski laski samalle tasolle muiden kuljettajien kanssa. Täytyy kuitenkin huomioida, että tutkimusaineisto onnettomuus-riskistä Ruotsissa perustuu vielä melko suppeaan aineistoon. Alustavat tulokset kuitenkin ovat positiivisia. ((Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisuja 2/2004, 19)

Alkolukkotutkijoiden tiedossa ei lainkaan ole onnettomuuksia, jotka olisivat aiheutuneet alkolukon käytöstä. Myöskään sen vaatimien ajonaikaisten satunnaispuhalluksen ei tiedetä aiheutaneen onnettomuuksia. Puhallusta ei tarvitse suorittaa välittömästi, vaan kuljettajalla on useita minuutteja aikaa etsiä sopiva paikka puhalluksen suorittamiselle. (Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisuja 2/2004, 19)

Alkolukkotyöryhmä totesi mietinnössään, että kokeilusta saatavien tulosten perusteella alkolukon käyttöä voidaan harkita jatkossakin ehdottoman ajokiellon tilalle rattijuopumusten uusijoiden ajokortin takaisin saamisen edellytyksenä. Tulevaisuudessa tekniikan kehittymisen

myötä alkolukko voisi olla jopa kaikissa uusissa autoissa. (Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisuja 2/2004, 19)

3.8.2 Alkolukkokokeilun suorittaneiden mielipiteitä

Liikenne- ja viestintäministeriö julkaisi kesäkuussa 2007 Leif Beilinsonin ja Mikko Poutasen tekemän raportin kokeilun suorittaneiden mielipiteistä. Tässä tutkimuksessa haastateltiin kymmentä henkilöä, jotka olivat suorittaneet kokeilun kokonaan loppuun ennen toukokuuta 2007. (Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisuja 38/2007, 14)

Ajoneuvohallintokeskuksen ylläpitämän ajokorttirekisterin mukaan alkolukkoajokortteja oli myönnetty huhtikuun 2007 loppuun mennessä yhteensä 134 henkilölle. Näistä 43 henkilöä oli ehtinyt suorittaa loppuun 12 kuukauden kokeilujakson. Heille oli jo annettu varsinaiset ajokortit takaisin. Ennen toukokuuta 2006 aloittaneista oli viisi henkilöä keskeyttänyt kokeilun eri syistä ja kolmen kohdalla prosessi oli vielä kesken. Toukokuun 2006 jälkeen aloittaneista 6 henkilöä oli joutunut keskeyttämään kokeilun. (Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisuja 38/2007, 15)

Kokeilun loppuun suorittaneita haastateltiin tutkimusaineiston keräämiseksi. Kaikki ajalla 1.2.2007-30.4.2007 kokeilun loppuun suorittaneet kutsuttiin haastateltavaksi kirjeellä. Kutsuja lähetettiin 31 kappaletta. Haastatteluihin ilmoittautui kymmenen henkilöä. Tavoite oli tavata haastateltavat henkilökohtaisesti, mutta pitkistä matkoista johtuen vain kahden kohdalla tämä oli mahdollista ja loput kahdeksan haastateltiin puhelimitse. (Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisuja 38/2007, 15)

Kaikki haastatellut olivat miehiä. Kuudella oli kokeilussa käytössä ollut Strap Oy:n maahan-tuoma Guardian Interlock WR2 ja neljällä Liitin Oy:n Dräger Interlock XT. Guardian oli mahdollista vuokrata, mutta Dräger piti ostaa omaksi. Haastatellut henkilöt kertoivat olevansa erittäin riippuvaisia autostaan muun muassa työssäkäynnin takia. Vaikka haastatellut oli tuomittu rattijuopumuksesta, olivat he yhtä mieltä siitä, ettei se ole hyväksyttävää. Alkolukkoa pidettiin yleisesti rangaistuksena, jonka käyttöä myös hävettiin. Kokeiluun oli kuitenkin lähdetty mukaan, koska se mahdollisti jatkamisen omassa ammatissa. (Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisuja 38/2007, 16)

Haastatteluissa saatiin selville, että alkolukkokokeilun lopettamisessa löytyi paljonkin eroja. Yleisimmin kokeilun päättyessä henkilö toimitti poliisille viimeisen päihderiippuvuuden arviointiohjelman seurannan lääkäritodistuksen ja lisäksi palautti alkolukkoajokortin poliisille. Tämän jälkeen henkilö sai takaisin varsinaisen ajokorttinsa. Seuraavaksi alkolukon viimeiset tiedot purettiin ja alkolukko poistettiin ajoneuvosta. Sitten ajoneuvo vielä muutoskatsastet-

tiin. Ongelmia saattoi tulla, mikäli kokeilun päätyminen osui viikonloppuun. Tällöin henkilö saattoi joutua olemaan joitain päiviä ilman ajo-oikeutta. Joissain tapauksissa alkolukkoajo-kortin voimassaoloaika oli jatkettu tai varsinainen ajokortti oli palautettu hieman aikaisemmin. Kokeilu oli henkilöiden mukaan päättynyt hyvin tarkasti silloin, kun he olivat sen arvioineetkin päättävän ja pienistä muutoksista oli tarvittaessa sovittu etukäteen kokeilua valvo- neen poliisin kanssa. (Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisu 38/2007, 16-17)

Kaksi haastelluista oli kertomansa mukaan jättänyt alkolukon autoonsa myös kokeilun päätyttyä. Tällöin alkolukon ohjelma muutettiin niin sanottuun vapaaehtoisikäyttöön. Tämä tarkoittaa sitä, että käyttö on yksinkertaisempaa ja huoltovälit pidempiä. (Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisu 38/2007, 17)

Monet haastatellut totesivat, että oikean puhallustekniikan löytäminen vei viikosta kuukau- teen. Vain kahdella ei ollut lainkaan ongelmia puhaltamisen kanssa. Yksi haastateltu kertoi, että koko kokeilun aikana hän oli onnistunut samaan ajoneuvon käyntiin ensimmäisellä puhal- luksella vain noin joka kymmenennellä kerralla. Laitteeseen piti kokeilussa puhaltaa myös ajon aikana. Haastatelluille tämä ei ollut aiheuttanut vaaratilanteita liikenteessä, vaikka muutama totesi tämän olleen hetkittäin haasteellista. Kukaan ei kuitenkaan ehdottanut ajon aikana puhaltamisen poistamista. Yhden haastatellun mielestä kertoja tosin olisi saanut olla harvemmin. (Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisu 38/2007, 17-18)

Hankalimmaksi asiaksi haastatellut nimesivät laitteiden huollot ja erityisesti ylimääräiset huoltokäynnit laitteiden viallisuuden vuoksi. Monilla oli pitkä matka huoltoliikkeeseen ja tämä toi lisäkustannuksia. Laitteiden toiminnassa todettiin ongelmia varsinkin kylmällä ilmalla. Jopa seitsemän haastateltavista kertoi joutuneensa viemään ajoneuvon huoltoon ylimääräisiä kertoja laitevikojen takia. Kolme oli ollut myös maahantuojaan yhteydessä ongelmien takia. (Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisu 38/2007, 18)

Alkolukkokokeilussa pakollisena oli päihderiippuvuuden arviointiohjelma terveyskeskuksen, A- klinikan tai yksityisen terveysaseman lääkärin seurannassa. Kokeilussa henkilön tuli toimittaa ajo-oikeutta valvovalle poliisille tietyn aikataulun mukaisesti lääkärintodistukset osallistumi- sestaan päihderiippuvuuden arviointiohjelmaan. Haastatelluista kolme osallistui arviointioh- jelmaan yksityisellä lääkäriasemalla, viisi terveyskeskuksessa ja kaksi A-klinikalla. Vain kolme oli sitä mieltä, että tämä oli ollut hyödyllistä. Lähes kaikki totesivat, että päihteistä irti ole- minen ja selvänä ajaminen vaatii omaa tahtoa eikä ulkopuolisen laatima ohjelma riitä. Vähi- ten hyötyä kokivat saaneensa yksityisellä sektorilla asioineet. (Liikenne- ja viestintäministeri- ön julkaisu 38/2007, 18)

Päihderiippuvuuden arvioinnissa koettiin ongelmia erityisesti siinä, ettei terveydenhoitohenkilökunnalla ollut tietoa alkolukkokokeilusta ja tämän arviointiohjelman vaatimuksista. Eroja oli ohjelman sisällössä ja käytinkerroissa. Yksityisillä lääkäriasemilla käytikertoja vaadittiin vähiten ja lisäksi henkilöt kokivat, että lääkärit eivät osanneet laatia järkevää sisältöä ohjelmaan. Parhaiten koettiin A-klinikoiden hallitsevan kokeilun vaatiman ohjelman laatiminen. Keskimäärin lääkärikäyntejä oli 5 ja muita käyntejä lähinnä sairaanhoitajan luona oli nollan ja kymmenen kerran välillä. Vaikka haastateltavista vain vähemmistö koki arviointiohjelman olleen hyödyllinen itselleen, oli yhdeksän kymmenestä sitä mieltä, että sen tulee kuulua pakollisena osana alkolukkokokeiluun. (Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisuja 38/2007, 19)

Haastattelussa kyseltiin myös kokeilusta aiheutuneista kustannuksista. Kokonaiskulujen todettiin vaihdelleen suuresti. Halvimmalla oli päästy noin 2000 eurolla ja enimmillään kulut olivat nousseet noin 3200 euroon. Laitteen vuokraaminen asennuksineen oli tullut hieman edullisemmaksi kuin ostaminen asennuksineen. Suurimmat kustannuserot löytyivät päihderiippuvuuden arviointiohjelmasta. Kunnallisen palvelun kulut olivat 0-150 euroa, mutta yksityisen kustannukset nousivat jopa 1000 euroon. Kaikille aiheutui näiden kulujen lisäksi matka- ja aikakuluja sekä laitteiden huolloista että päihdeohjelmista. Syrjäseuduilla asuvilla nämä kustannukset olivat jopa noin 1000 euron verran. Muutoskatsastukset eivät olleet kovin merkittävä kustannus. Eroja kuitenkin oli katsastusasemien välillä. Halvimmillaan pääsi 25 eurolla, mutta katsastus saattoi maksaa myös 75 euron verran. Pääasiassa kaikki kulut eivät olleet haastateltujen tiedossa kokeiluun anottaessa, vaan todelliset kokonaiskustannukset selvisivät vasta myöhemmin. Kulujen huomattiin nousevan odotettua suuremmiksi. Silti vain yksi haastatelluista totesi tämän saattaneen vaikuttaa hänen kokeiluun osallistumiseensa, mikäli todelliset kulut olisivat heti alussa olleet tiedossa. (Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisuja 38/2007, 19-20)

Koska haastatellut olivat todenneet olevansa erittäin riippuvaisia autoistaan, ei kokeilun keskeyttäminen ollut vaikeuksista huolimatta heille vaihtoehto. Rattijuopumuksesta kiinnijääminen oli haastatelluille ollut erittäin epämukava kokemus ja moni oli päättänyt, ettei enää aja alkoholin vaikutuksen alaisena. Haastatelluista vain kolme totesi alkolukon itsessään autta- neen välttämään uuden rattijuoppouden. Muut olivat kertomansa mukaan tehneet päätöksen, etteivät he alkolukosta riippumatta ajaisi enää juovuksissa. Haastatelluista kuusi kuitenkin myönsi alkolukon vaikuttaneen siihen, ettei edellisenä iltana tullut koskettua alkoholiin, kun tiedossa oli, että aamulla pitäisi lähteä ajamaan autoa. Osa kuljettajista oli myös tehnyt päätöksen luopua alkoholista kokonaan. (Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisuja 38/2007, 20)

Haastatelluista kuljettajista vain yksi oli rattijuopumuksesta kiinnijäädessään ensikertalainen. Kaikki olivat sitä mieltä, ettei juovuksissa tule ajaa, mutta eivät silti pitäneet omaa juovuk- sissa ajamista yhtään vaarallisempänä kuin selvänä ajamista. He kokivat ajaneensa kor-

keintaan normaalia hitaammin. Vain kaksi tunnusti juopuneena ajamiseen liittyneen ongelmia. Kaikki pitivät rattijuopumukseen uudelleen syyllistymistään epätodennäköisenä. Viisi oli jopa täysin vakuuttunut, että tulevat pysymään raittiina liikenteessä. Vain harva haastatelluista oli joutunut puhallusratsiaan kokeilun aikana. Seitsemän olikin sitä mieltä, että ratsioita voisi olla enemmän. (Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisuja 38/2007, 20)

Kaikki haastatellut totesivat alkoholukon käytön olevan liian kallista, mikäli sen haluttaisiin olevan näkyvämpi osa rattijuopumuksen ehkäisyä ja lisätä sen vapaaehtoista käyttöä. Yksi tosin oli sitä mieltä, ettei vapaaehtoisikäyttö lisääntyisi vaikka laite olisi ilmainen. Neljä ilmoitti hinnan saavan olla korkeintaan 500-600 euroa ja loput pitivät ylärajana 1000 euroa. Seitsemän mielestä alkoholukkoja saisi liikenteessä olla nykyistä enemmän. (Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisuja 38/2007, 20-21)

Alkolukkokeilun kehittämisestä puhuttaessa totesivat haastatellut, että rattijuopumusten estäminen onnistuu vain, jos rattijuopot niin itse haluavat. Parempia keinoja kuin kyseinen kokeilu, ei osattu ehdottaa. Alkolukkokeilu koettiin rangaistuksena ja jossain määrin häpeällisenä asiana. Useimmat haastatellut olivat kertoneet alkolukkokeiluun osallistumisestaan vain joillekin lähimmäisistään. Muutama kertoi jopa väittäneensä alkoholukon olevan asennettuna autoonsa, koska he olivat mukana VTT:n tutkimuksessa. Asian todellisen tilanteen tietäneet ulkopuoliset ihmiset pitivät kokeilua ja laitteita hyvinä asioina. Se, että alkolukko olisi kaikille rattijuopumuksesta tuomituille pakollinen ainakin jonkin aikaa, oli kahdesta haastatellusta erittäin hyvä ajatus ja seitsemän mielestä ainakin kokeilemisen arvoinen idea. Vain yksi oli sitä mieltä, että idea on huono. Haastateltavat monet totesivat, että lääkärit eivät ole oikeita henkilöitä arvioimaan, milloin rattijuopon voisi vapauttaa alkoholukon käytöstä. Jossain kuljetuksissa koettiin alkoholukon pakollisuuden olevan hyvä asia. Yhdeksän kymmenestä mainitsi koululaiskuljetukset. Yli puolet haastatelluista mainitsi myös bussit ja koko raskaan liikenteen. (Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisuja 38/2007, 21)

3.8.3 Alkolukkokeiluprosessin seuranta

Kesäkuussa 2007 julkaistiin Leif Beilinsonin, Virpi Britschingin, Anne Higginsin ja Jukka Lähesmaan raportti prosessin seurannasta. Tässä tutkimuksessa kuvattiin prosessi alkolukkokeilun eri osapuolien kannalta, arvioitiin prosessin toimivuutta sekä esitettiin kehittämistoimenpiteitä. (Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisuja 30/2007, 14)

Prosessin osapuoliksi tunnistettiin rattijuopumukseen syyllistynyt henkilö, poliisi, tuomioistuimien, terveydenhuollon edustaja, alkoholukon asennusliike, katsastusasema sekä alkoholukon maa-antuoja. (Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisuja 30/2007, 16) Tutkimuksessa kuvattiin prosessi näiden tahojen näkökulmista. Kehittämiskohteita nousi esiin kyselyiden ja työpajojen

perusteella. Kokonaisuutena kokeilun prosessin koettiin toimineen hyvin, mutta yksittäiset vaiheet ja poikkeustapaukset kaipasivat tarkennusta. Tiedonkulku viranomaisosapuolien välillä sekä asiakkaiden suuntaan koettiin toimineen vaihtelevasti. Asiakkaat kaipasivat myös lisätietoa tarvittavista todistuksista, päihderiippuvuuden arviointiohjelmasta sekä alkolukon asennuttamisesta autoon. Asiakkaat esittivät myös toiveen saada poliisilta enemmän tietoa alkolukkokokeiluun osallistumisen käytännön toimenpiteiden toteutusvaihtoehdoista omalla kotipaikkakunnallaan. Ongelmia huomattiin myös tiedonkulussa alkolukkolaitteiden valmistajilta poliisille. Valmistajilla ei aina ollut tietoa siitä, mihin laitteesta purettu käyttödata olisi tullut välittää. (Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisu 30/2007, 35)

Kokeilun tiedotus todettiin myös jossain määrin puutteelliseksi. Viranomaisten tiedottaminen oli ollut varsin kirjavaa ja tämä oli johtanut jopa ohjeiden vastaisiin toimenpiteisiin. Useissa tapauksissa asiakkaat olivat itse joutuneet ohjeistamaan viranomaisia alkolukkokokeilun vaatimista toimenpiteistä. (Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisu 30/2007, 35)

Yhteistyö prosessin eri osapuolten välillä oli jäänyt vähäiseksi. Epäselvyyttä oli syntynyt tilanteissa, joissa ei ollut varmuutta siitä, mitä tietoja osapuolten tulisi toisilleen välittää. Terveystieteiden huollossa ei esimerkiksi ollut tarkkoja tietoja siitä, millaisia lausuntoja poliisi heidän taholtaan odottaa. Lisäksi epäselvyyttä oli siitä, millainen päihdehuollon arviointiohjelman tulisi olla. (Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisu 30/2007, 36)

Prosessissa ilmeni myös erilaisia viiveitä, jotka hankaloittivat henkilön osallistumista kokeiluun. Näitä olivat muun muassa esikuulusteluun pääsyssä, tuomioistuinkäsittelyyn pääsyssä ja päihderiippuvuuden arviointiohjelman ensimmäiselle käynnille pääsemisessä. Nämä viiveet saattoivat johtaa jopa henkilön kokeilusta vetäytymiseen. (Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisu 30/2007, 36)

Eroavaisuuksia löytyi myös käräjäoikeuksien käytännöissä ja määräämissä tuomioissa. Tämän voidaan katsoa johtaneen kokeiluun osallistuneiden eriarvoisuuteen. Osa tuomareista oli pitänyt alkolukkokokeiluun osallistumisen sallimista helpotuksena tuomioon. Tästä syystä he olivat antaneet ankaramman tuomion rattijuopumuksesta. Eroja huomattiin myös siinä, millaisissa tapauksissa ja kuinka yleisesti rattijuopumuksesta tuomitaan ehdottomaan tai ehdolliseen ajokieltoon. Todettiin, että Oikeusministeriön järjestämällä koulutuksella ja tiedotuksella olisi mahdollisesti voitu vaikuttaa tuomareiden asenteisiin ja tietoihin. Kokeilun lopettamisen käytänteet koettiin myös hieman epäselviksi. Eri tahojen välinen tiedon kulku nousi tässäkin asiassa esille. (Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisu 30/2007, 37)

Parantamishdotuksia alkolukkokokeiluun esitettiin useita. Tiedonkulun parantaminen oli yksi keskeisistä. Erilaisten tiedotteiden laatiminen ja koulutuksen järjestäminen koettiin tarpeelliseksi.

seksi. Myös selkeä vastuujako oli vielä puutteellinen. Esitettiin, että muodostetaan niin sanottu ydinryhmä alkolukkokokeilun seuraamisesta ja kehittämisestä vastaavista organisaatioista. Säännöllisistä tapaamisista pitäisi huolehtia. Tämän ryhmän tehtäviin kuuluisi ratkaista alkolukkokokeiluun liittyviä ongelmia, kuten jatkoseurannan toteuttamisen menetelmistä päättäminen, poikkeustilanteiden hallinta ja päättäminen yhden viraston vastuuttaminen tiedottamisesta. (Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisuja 30/2007, 39-41)

3.9 Alkolukon tulevaisuus

Alkolukko luo mahdollisuuden tulevaisuudessa pitää alkoholinvaikutuksenalaisena olevat kuljettajat pois liikenteestä. Liikenneturvallisuuksuunnitelmassa, joka on suunnattu vuosille 2006 - 2010, on tavoitteeksi asetettu alkolukon tuleminen pakolliseksi uusiin kuorma- ja linja-autoihin viimeistään 2010. Uusien henkilö- ja pakettiautojen kohdalla tavoitteeksi on asetettu vuosi 2012. Ruotsissa on asetettu yhtenevä tavoite Suomen tavoitteen kanssa. (Alkolukko tekee vahvasti tuloaan, Alkolukkotutkimus-sivusto)

Alkolukkolaki astui voimaan 1.7.2008. Näin alkolukosta tuli pysyvä vapaaehtoinen vaihtoehto ehdottoman ajokiellon sijaan. Rattijuopumukseen syyllistynyt voi siis jatkossakin saada tietyin edellytyksin mahdollisuuden valvottuun ajo-oikeuteen. Tällöin hänen on sitouduttava kuljettamaan ainoastaan alkolukolla varustettua ajoneuvoa. (Liikenne- ja viestintäministeriön tiedote 25.6.2008, Alkolukkolaki voimaan 1. heinäkuuta)

Hallitus esitti alkolukkolain vahvistamista 25.6. ja tällä 1.7. voimaan tulleella lailla vakinaistettiin vuonna 2005 alkaneen kokeilun periaatteet. Alkolukon käyttöönotto ei vaikuta rattijuopumuksesta tuomittaviin rangaistuksiin. Ajo-oikeuden valvonta on pituudeltaan yhdestä kolmeen vuotta. Tuomioistuin päättää kestosta, mutta poliisilla on oikeus määrätä valvottu ajo-oikeus alkamaan jo ennen tuomioistuinkäsittelyä. Erona alkolukkokokeiluun on nyt voimaantulleessa laissa se, ettei enää vaadita pitkäaikaista päihderiippuvuuden arviointiohjelmaa. Kuljettajan on kuitenkin ennen valvotun ajo-oikeuden alkamista käytävä vastaanotolla keskustelemassa päihteen käytöstä, niiden terveysvaikutuksista ja erilaisista hoitomahdollisuuksista. (Liikenne- ja viestintäministeriön tiedote 25.6.2008, Alkolukkolaki voimaan 1. heinäkuuta)

Valvottava saa koetusajaksi alkolukkoajokortin. Se oikeuttaa henkilön ajamaan vain ajoneuvoa, johon alkolukko on asennettu. Uusi käytäntö velvollisuudesta käyttää alkolukkoa merkitään omalla koodillaan tavalliseen muoviseen ajokorttiin. Alkolukkokokeilun aikana velvollisuudesta kertoi paperinen väliaikaisena toiminut ajokortti. Uusi toimintapa on myös se, että

kokonaisvastuu alkolukosta siirrettiin vuoden 2008 loppupuolella Liikenne- ja viestintäministeriöltä AKElle (Liikenne- ja viestintäministeriön tiedote 25.6.2008, Alkolukkolaki voimaan 1. heinäkuuta)

Ajoneuvorekisterikeskuksen tiedotteen mukaan noin 300 kuljettajaa on ehtinyt käyttää alkolukkoa. Kokemukset näyttävät olleen pääosin positiivisia, joten tiedotteen mukaan vakinaistaminen katsotaan perustelluksi. AKE:n mukaan alkolukon tiedetään estäneen useita rattijuopumustapauksia. (Liikenne- ja viestintäministeriön tiedote 25.6.2008, Alkolukkolaki voimaan 1. heinäkuuta)

Alkolukkoa käyttävä joutuu itse huolehtimaan ajo-oikeuden valvonnasta hänelle aiheutuvista kustannuksista. Kokeilussa kustannukset ovat olleet noin 110 - 160 euroa kuukaudessa. Kunnalla on mahdollisuus harkintansa mukaan myöntää toimeentulotukea kustannuksiin. (Liikenne- ja viestintäministeriön tiedote 25.6.2008, Alkolukkolaki voimaan 1. heinäkuuta)

Alkolukon on pian kaavailtu tulevan pakolliseksi koulukuljetuksia hoitaviin takseihin. MTV3:n 45-minuuttia - ohjelmassa 1.4.2009 vieraili Liikenneministeri Anu Vehviläinen (kesk) kertomassa ministeriön suunnitelmasta. Hän arvioi, että alkolukko tullaan vaatimaan jokaiseen koulutaksiin syksyllä 2010. Liikenneministeriössä on alettu valmistella säädöstä, joka tekisi alkolukosta pakollisen. Alkolukon käyttöä suosittava asetus on ollut voimassa jo vuodesta 2006. Kuitenkin vain kaksi kuntaa, Kitee ja Vihanti, ovat noudattaneet asetusta ja edellyttäneet koululaiskuljetuksissa alkolukon käyttöä. Ilomantsi on tosin liittymässä joukkoon ja tulee vaatimaan alkolukot koululaisia kuljettaviin takseihin syksyllä 2009. Kunta teki päätöksen, kun kaksi koulutaksikuljettajaa jäi kiinni rattijuopumuksesta helmikuun 2009 lopussa. Maahan-tuojan mukaan takseissa käytettävät alkolukot tulevat asennuksineen maksamaan 1400 eurosta ylöspäin autoa kohti. (STT, MTV3: Alkolukot pakollisiksi koulutakseihin, 1.4.2009)

4 Johtopäätöksiä

Vaikuttaa siltä, että vaikka alkolukon käytöstä on saatu positiivisia kokemuksia ja se varmasti parantaisi liikenneturvallisuutta, ei siitä toistaiseksi ole ratkaisuksi rattijuopumusongelmaan. Suuret kustannukset ovat monelle liian suuri este. Myös komisario Pekka Laine mainitsi vastauksissaan alkolukon käytön aiheuttamat suuret kustannukset, jotka hänenkin mielestään vaikeuttavat alkolukon suosion kasvua. Tämä on kuitenkin yksi vaihtoehto, jota ei tulisi unohtaa. Tulevaisuudessa uusiin autoihin voisi olla mahdollista asentaa johdotus valmiiksi, joka helpottaisi alkolukon asentamista. Koulukuljetuksissa alkolukon hyötyjä aletaan jo käyttää lasten turvallisuuden parantamiseksi. Myös vaarallisia aineita kuljettaviin ajoneuvoihin voisi olla tarpeen asentaa alkolukot. Ammattiliikenteessä yrittäjillä on suuret taloudelliset intressit. Mikäli onnettomuuden sattuessa selviäisi kuljettajan olleen alkoholin vaikutuksen alaisena, tulisi yrittäjälle vielä suuremmat tappiot. Alkolukon vapaaehtoisessa käyttökokeilussa oli

mukana myös tällainen yritys. Toivottavaa olisi, että sen esimerkki saisi muutkin vastaavat yritykset ajattelemaan omia tapojaan.

Tällä hetkellä useat kunnat taistelevat taloudellisissa vaikeuksissa ja toimeentulotuen myöntäminen alkolukosta aiheutuviin kustannuksiin ei varmasti ole etusijalla. Rattijuopumukseen syyllistynyt aiheuttaa kuitenkin jo teollaan kustannuksia. Pahimmassa tapauksessa voidaan menettää ihmishenkiä ja tällaisesta aiheutuvia kustannuksia on lähes mahdotonta arvioida. Vakavasti liikenneonnettomuudessa vammautuneet ihmiset aiheuttavat myös kustannuksia. Heille on kunnan tarjottava lisäpalveluja ja tarvittaessa lisäapua päivittäisistä toimenpiteistä selviytymiseen. Elämän laadun tulisi säilyä näidenkin ihmisten kohdalla mahdollisimman hyvänä ja kunnan on tuettava sitä. Tällainen voi olla kallista kunnalle.

Rattijuopumukseen syyllistyneet tulisi karsia liikenteestä, mutta tehtävä on erittäin haastava. Poliisilla ei varmastikaan ole resursseja valvoa jatkuvasti ja laajasti kuljettajia. Rattijuopumuksen uusijoita on rangaistava ja estettävä heitä vaarantamasta liikenneturvallisuutta. On kuitenkin huomattu, että ajokielto ei riitä kaikkia näitä kuljettajia saamaan pois liikenteestä. Tilanne on tietysti siinä mielessä haasteellinen, että mikäli henkilö ei piittaa ajokiellosta, voi hän lähteä liikenteeseen ajoneuvolla, jossa ei ole alkolukkoa. Tällaiset henkilöt voi olla lähes mahdotonta saada pidettyä poissa auton ratin takaa rangaistuksesta riippumatta. Heidät todennäköisesti pysäyttää vain ehdoton vankeus, vakava vammautuminen tai kuolema. Pakollinen alkolukko rattijuopumukseen syyllistyneillä, ainakin uusijoilla, tuo kuluja syylliselle ja ainakin selkeästi hankaloittaa henkilön syyllistymistä uudelleen rattijuopumukseen.

Vaikka suurin syy rattijuoppouteen lienee ihmisten asenteissa, voitaisiin alkolukon avulla saada karsittua liikenteestä ainakin osa sellaisista henkilöistä, joiden asenteisiin on vaikeaa vaikuttaa. Asennekasvatus on tärkeä osa rattijuopumuksen ehkäisyssä. Autokoulut ovat kuitenkin aika voimattomia, sillä niillä ei juuri ole aikaa vaikuttaa asenteisiin. Liikennekasvatusta olisi tärkeää opettaa jo peruskoulussa. Rattijuopumuksina tuomittavat huumausaineiden vaikutuksen alaisena ajamiset vaikuttavat lisääntyneen. Huumausaineita alkolukko ei toistaiseksi kykene tunnistamaan, mutta toiveita on, että tekniikan kehitys tuo apua myös tähän ongelmaan. Toistaiseksi tähän voidaan vaikuttaa vain asennekasvatuksella.

Ruotsi vaikuttaa olevan alkolukon hyödyntämisessä paljon Suomea edellä. Vakuutusyhtiöt voisivat Suomessakin pohtia, voitaisiinko vakuutusmaksuissa ottaa huomioon alkolukon vapaaehtoinen käyttö. Ainakin Pohjola Vakuutus Oy:n yksikönpäällikkö Hannu Vikman oli maininnut yritysten mahdollisuudesta saada alennusta vakuutusmaksusta alkolukon vapaaehtoisen käytön perusteella. Rattijuopumuksesta rangaistua ja tämän vuoksi alkolukon autoonsa henkilölle ei tule alennusta myöntää. Vapaaehtoinen käyttö kuitenkin pienentää riskiä ja sen voidaan katsoa lisäävän liikenneturvallisuutta. Tämä voisi kannustaa asennuttamaan alkolukko ajoneu-

voon. Yritysmaailmassa riskejä pyritään minimoimaan ja toivottavasti alkolukko kasvattaa merkitystään kilpailutekijänä. Tämä asia on ainakin tutkimisen arvoinen asia. Vakuutuslalla kun ei voida huomioida vain maksutuloa, vaan myös maksetut korvaukset tulee huomioida. Rattijuopumukseen syyllistyneen henkilön liikennevakuutuksesta korvataan muille osapuolille aiheutuneet kulut. Ei liene harvinaista, että nämä summat nousevat korkeiksi.

Lähteet

Julkaistut lähteet

Alkolukkotyöryhmä (Andersson, Lena. Harjula, Jukka. Manns-Haatanen, Heidi. Maunu, Eija. Mänttari, Janne. Nevala, Pentti. Risku, Veli-Matti ja Roine, Matti). 2004. Alkolukkokokeilu - Alkolukkotyöryhmän mietintö. Helsinki: Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisuja.

Beilinson, Leif. Britschgi, Virpi. Higgins, Anna ja Lähesmaa, Jukka. 2007. Alkolukkokokeilu 2005-2008 - Prosessin seuranta. Helsinki: Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisuja.

Beilinson, Leif ja Poutanen, Mikko. 2007. Alkolukkokokeilu - Kokeilun suorittaneiden mielipiteitä. Helsinki: Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisuja.

Artikkelit

Domonyi Harri. Jos otat, et käynnistä. Tekniikan maailma 21/2007.

Liikenne- ja viestintäministeriön tiedote 25.6.2008. Alkolukkolaki voimaan 1. heinäkuuta

MTV3: Alkolukot pakollisiksi koulutkseihiin.1.4.2009. STT. Helsingin Sanomat

Rattijuoppojen määrässä ei juuri muutosta. 19.11.2007. Helsingin Sanomat

Pahoinpitelyjä ja rattijuopumuksia aiempaa enemmän. Poliisin tietoon tullut rikollisuus 2007, 3. neljännes Tilastokeskus http://www.stat.fi/til/polrik/2007/03/polrik_2007_03_2007-10-24_tie_001.html. (luettu 22.11.2007)

Internetsivut

Ramboll Finland Oy (Projektin vastaavat Jochim Donner, Anne Vehmas ja Hanna Herkkola). Alkolukkotutkimuksen Internetsivut [WWW-dokumentti] (luettu 5.-10.6.2008)

Historia. <<http://www.alkolukkotutkimufi/pages/index.asp?fr=historia>>. (luettu 5.6.2008)

Miten toimii, mistä saa, asennus

<<http://www.alkolukkotutkimufi/pages/index.asp?fr=hankinta>>. (luettu 5.6.2008)

Alkolukko ajoneuvojen hankintapolitiikassa.

<<http://www.alkolukkotutkimufi/pages/index.asp?fr=hankintap>>. (luettu 5.6.2008)

Osa yrityksen omaa riskienhallintaa ja laatujärjestelmää.

<<http://www.alkolukkotutkimufi/pages/index.asp?fr=riskienh>>. (luettu 7.6.2008)

Alkoholi- ja päihdevapaa työpaikka

<<http://www.alkolukkotutkimufi/pages/index.asp?fr=raitistyp>>. (luettu 7.6.2008)

Alkolukko tekee vahvasti tuloaan.

<<http://www.alkolukkotutkimufi/pages/index.asp?fr=tulossa>>. (luettu 7.6.2008)

Etua kilpailutilanteessa. <<http://www.alkolukkotutkimufi/pages/index.asp?fr=kilpailutt>>.

(luettu 10.6.2008)

Alkolukko yksityiskäytössä. <<http://www.alkolukkotutkimufi/pages/index.asp?fr=ykskaytto>>.

(luettu 10.6.2008)

Riskien mukainen vakuuttaminen.

<<http://www.alkolukkotutkimufi/pages/index.asp?fr=vakuutus>>. (luettu 10.6.2008)

Sisäasiainministeriön poliisiosaston tiedotusyksikkö. Poliisi.fi - Internetsivut [WWW-dokumentti]

Päihteet ja ajo-oikeus

<<http://www.poliisi.fi/poliisi/home.nsf/pages/4E153063B1FA89AEC2256BC7002EDEEEE?opendocument>>. (luettu 20.9.2008)

Rattijuoppo liikenteessä.

<<http://www.poliisi.fi/poliisi/home.nsf/pages/A04A1B0C3BB952FDC2256BC7002E7EE3?opendocument>>. (luettu 20.9.2008)

Rattijuopumuksen seuraukset.

<<http://www.poliisi.fi/poliisi/home.nsf/pages/249DD1BCBDEE9739C2256BC7002E46AC?opendocument>>. (luettu 21.9.2008)

Ajokielto.

<<http://www.poliisi.fi/poliisi/home.nsf/pages/613C7620C33FA5E0C2256BC7002E6408?opendocument>>. (luettu 21.9.2008)

Alkolukkoajokortti.

<<http://www.poliisi.fi/poliisi/home.nsf/pages/BDBFA53CAFEC399BC22571000032A516?opendocument>>. (luettu 21.9.2008)

Julkaisemattomat lähteet

- Komisarior Pekka Laineen haastattelu. 12.2.2007. yksityinen sähköpostiviesti

- Pohjola Vakuutus Oy:n perintäpäällikkö Ari-Pekka Hannulan 18.5.2009 antama suullinen yhteenvedo 23.4.2009 käydystä keskustelusta Pohjola Vakuutus Oy:n esine- ja ajoneuvovakuutus tuotteiden tuotepäällikkö Asko Mäkisen ja yritysajoneuvovakuutusten tuotteista ja hinnoittelusta vastaavan osaston yksikönpäällikkö Hannu Vikamanin kanssa

Kysymyksiä komisario Pekka Laineelle 12.2.2007

- Julkisuudessa on esitetty, että rattijuoppojen määrä ei olisi juurikaan muuttunut kymmenen vuoden sisällä. Millainen tilanne Hyvinkään kihlakunnan alueella vaikuttaa olevan?
- Miten näet alkoholukon tulevaisuuden? Voisiko se olla rattijuopumuksen ehkäisykeino?
- Onko Hyvinkään poliisin tiedossa kuinka paljon alkoholukkoajokortteja on myönnetty koko maassa?
- Paljonko alkoholukkoajokortteja on myönnetty Hyvinkään kihlakunnan alueella?
- Minkälaisia tietoja alkoholukoista kerätään poliisin rekistereihin?
- Tuleeko Hyvinkään poliisille paljon pyyntöjä päästä alkoholukkokeiluun?
- Entä lopulta todistuksia päihdeohjelma aloittamisesta, alkoholukon asentamisesta ja muutokatsastuksesta?
- Onko vielä yhtään "loppuun asti vietyä" prosessia? (Eli pyynnöstä lopulta alkoholukon poistamiseen vuoden kuluttua.)