



VAASAN AMMATTIKORKEAKOULU  
UNIVERSITY OF APPLIED SCIENCES

Sonja Tervo

# NUORTEN RATTIJUOPUMUKSET

Liiketalous  
2016

VAASAN AMMATTIKORKEAKOULU  
Liiketalouden koulutusohjelma

## TIIVISTELMÄ

Tekijä	Sonja Tervo
Opinnäytetyön nimi	Nuorten rattijuopumukset
Vuosi	2016
Kieli	suomi
Sivumäärä	45
Ohjaaja	Tuula Hartman

---

Opinnäytetyöni tavoitteena oli selvittää, miten nuorten rattijuopumusmäärät ovat muuttuneet vuosien aikana ja miten ne eroavat muista ikäluokista. Tutkin myös rattijuopumusten uusiutumiseriskä ja mikä uusimiseen saattaa mahdollisesti vaikuttaa.

Rattijuopumus määritellään rikoslain 23 luvussa. Suomessa rattijuopumusrajat ovat 0,5 promillea tai vastaavasti 0,22 milligrammaa alkoholia litrassa uloshengitysilmaa. Törkeän rattijuopumuksen promilleraja on 1,2 promillea ja uloshengitysilman raja on 0,53 milligrammaa alkoholia litrassa uloshengitysilmaa. Rattijuopumuksesta tuomitaan sakkoon tai vankeuteen, mutta yleensä rangaistukseen liittyy myös ajokielto. Se voi olla joko ehdoton tai ehdollinen ajokielto tai vastaavasti valvottu ajo-oikeus. Valvottu ajo-oikeus tarkoittaa alkolukon määräämistä tuomitun ajoneuvon. Muita rangaistusmahdollisuuksia ovat yhdyskuntapalvelu ja menettämisseuraamus. Tuomittu henkilö saattaa siis menettää ajoneuvonsa valtiolle rattijuopumuksen uusimisen ehkäisemiseksi.

Nuorten rattijuopumusmäärä on noin 24 prosenttia kaikista rattijuopumuksista. Onnettomuusriski on nuorilla suuri kokemattomuuden ja heikomman alkoholisietokyvyn takia. Vuonna 2013 451 rattijuoppoa aiheutti loukkaantumiseen johtaneen onnettomuuden. Heistä 150 oli alle 24-vuotiaita. Samana vuonna kuoleman aiheutti 15 nuorta rattijuoppoa kun kuoleman aiheuttaneita rattijuoppoja oli yhteensä 54.

Rattijuopumuksia pyritään ehkäisemään muun muassa kampanjoilla. Niitä on järjestetty jo 1970-luvulta ja ne keskittyvät yleensä negatiivisiin asenteisiin rattijuopumuksia kohtaan sekä itsekontrolliin ja sosiaaliseen vastuuseen. Nykyinen, vuoden 2015, kampanja kulkee nimellä #rohkee. Se on kolmivuotinen kampanja, joka keskittyy kaverin estämiseen pääsemästä humalassa rattiin.

---

Avainsanat	rattijuopumus, nuoret, rattijuopumustilastot, rattijuopumus-rangaistukset
------------	---

VAASAN AMMATTIKORKEAKOULU  
UNIVERSITY OF APPLIED SCIENCES  
Business Economics

## ABSTRACT

Author	Sonja Tervo
Title	Driving Under the Influence Between the Ages of 15 and 24
Year	2016
Language	Finnish
Pages	45
Name of Supervisor	Tuula Hartman

---

The aim on this study was to examine how statistics of the young drunk drivers have changed during the past years and how young people differ from other age groups. Another aim of the study was to examine the risk of recidivism and what may affect that.

Drunken driving is defined in the chapter 23 of criminal law. In Finland the limits for drunken driving are 0,5 per mille or 0,22 mg/l of alcohol in exhaled air. The limit for aggravated drunken driving is 1,2 per mille or 0,53 mg/l of alcohol in exhaled air. The punishments for drunken driving are fine or imprisonment, but usually there is also a driving ban. It may be either suspended or unsuspended, or it may be a controlled driving right. A controlled driving right means driving with alcohol-ignition interlocks. The other possibilities for punishments are community service and confiscation of the vehicle. A convicted person may lose his or her vehicle to the government so that recidivism can be prevented.

The number of young drunk drivers is about 24 percent of all drunk drivers. The youth's risk of causing accidents is big, because of inexperience and lower tolerance of alcohol. In the year 2013 there were 451 drunk drivers who caused an accident that lead to injury. 150 of them was under the age on 24. In the same year, 15 young drunk drivers caused an accident that lead to death while the number of all death causing drunk drivers was 54.

Drunken drivings are trying to prevent with campaigns. Campaigns have been arranged since 1970s and they are usually focused on self-control, social responsibility and negative attitudes towards drunken driving. The current campaign in Finland is called #rohkee (#brave). It is a triennial campaign, that is focused on disallowing a friend to drive under the influence of alcohol.

---

Keywords	Drunken driving, youth, statistics of drunken driving, punishments of drunken driving
----------	---

## SISÄLLYS

### TIIVISTELMÄ

### ABSTRACT

1	JOHDANTO.....	6
2	LAINSÄÄDÄNTÖ.....	7
	2.1 Määritelmä .....	7
	2.2 Päätteet ja ajo-oikeus .....	9
	2.3 Valvonta.....	9
	2.4 Historiaa.....	10
	2.4.1 Rattijuopumuksen toteaminen.....	11
	2.4.2 Muutokset lainsäädäntöön.....	11
3	TILASTOT.....	13
	3.1 Rattijuopumukset .....	13
	3.2 Sukupuoli .....	15
	3.3 Loukkaantumiset rattijuopumusonnettomuuksissa.....	19
	3.4 Nuorten aiheuttamat loukkaantumiset .....	21
	3.5 Kuolemat rattijuopumusonnettomuuksissa.....	23
	3.6 Nuorten aiheuttamat kuolemat .....	25
	3.7 Kulkuneuvot.....	27
	3.8 Muut ikäluokat .....	28
4	RANGAISTUKSET.....	30
	4.1 Ajokielto .....	30
	4.2 Valvottu ajo-oikeus.....	30
	4.3 Yhdyskuntapalvelu .....	33
	4.4 Menettämisseuraamus.....	35
	4.5 Kansalaisaloite .....	36
	4.6 Rattijuopumuksen uusiminen.....	38
	4.6.1 Lintu-tutkimus.....	38
	4.6.2 Päätteet ja ajokortti -projekti.....	39
5	KAMPANJONTI.....	41
6	YHTEENVETO .....	43

LÄHTEET..... 44

## KUVIO- JA TAULUKKOLUETTELO

<b>Kuvio 1.</b> 15–24-vuotiaiden osuus kaikista rattijuopumuksista vuosina 2006–2015.	14
<b>Kuvio 2.</b> Rattijuopumustapaukset vuonna 2015.	15
<b>Kuvio 3.</b> 15–24-vuotiaiden rattijuopumukset vuosina 2006–2014.	16
<b>Kuvio 4.</b> 15–24-vuotiaiden törkeät rattijuopumukset vuosina 2006–2014.	17
<b>Kuvio 5.</b> 15–24-vuotiaiden rattijuopumukset yhteensä vuosina 2006–2014.	18
<b>Kuvio 6.</b> Tieliikenteessä loukkaantuneet vuosina 2006–2015.	19
<b>Kuvio 7.</b> Rattijuopumusonnettomuuksissa loukkaantuneet vuosina 2006–2013.	20
<b>Kuvio 8.</b> Loukkaantumiseen johtaneissa onnettomuuksissa osalliset rattijuopot vuosina 2006–2013.	21
<b>Kuvio 9.</b> Tieliikenneonnettomuuksissa kuolleet vuosina 2006–2013.	23
<b>Kuvio 10.</b> Rattijuopumusonnettomuuksissa kuolleet vuosina 2006–2013.	24
<b>Kuvio 11.</b> Kuolemaan johtaneissa onnettomuuksissa osalliset rattijuopot vuosina 2006–2013.	25
<b>Kuvio 12.</b> Henkilövahinko-onnettomuuksissa osalliset rattijuopot ikäryhmittäin vuosina 2006–2013.	28
<b>Kuvio 13.</b> Rangaistukset vuonna 2014.	31
<b>Taulukko 1.</b> Loukkaantumiseen johtaneissa rattijuopumusonnettomuuksissa osalliset nuoret rattijuopot vuosina 2006–2013.	22
<b>Taulukko 2.</b> Kuolemat aiheuttaneet rattijuopot vuosina 2006–2013.	26
<b>Taulukko 3.</b> Kuolemaan tai loukkaantumiseen johtaneet rattijuopumusonnettomuudet yhteensä vuosina 2006–2013.	27
<b>Taulukko 4.</b> Kuoleman tai loukkaantumisen aiheuttaneet rattijuopot verrattuna rattijuopumusmääriin vuosina 2006–2013.	29

## 1 JOHDANTO

Vuonna 2015 poliisin haltuun jäi yhteensä 17 638 rattijuoppoa, Nuorten rattijuopumuksia oli kyseisenä vuonna yhteensä 3 879, mikä on noin 24 prosenttia kaikista rattijuopumuksista. Nuorilla rattijuopoilla onnettomuusriski on kokemattomuuden sekä heikomman alkoholinsietokyvyn takia suuri. Pienikin määrä alkoholia veressä kasvattaa onnettomuusriskiä. Jo 0,2 promillen humalassa ajaminen heikentää tarkkaavaisuutta, kun taas 0,4 promillea heikentää myös liikkuvan kohteen seurantaa sekä reaktionopeutta.

Tämän opinnäytetyön tarkoituksena on tutkia nuorten rattijuopumuksia. Opinnäytetyössäni pyrin selvittämään, miten nuorten rattijuopumusmäärät ovat muuttuneet vuosien aikana ja miten ne eroavat muista ikäluokista. Tutkimuksessani käytettävät tilastot on rajattu kymmenen vuoden sisään, eli vuosille 2006–2015. Tutkin myös, millaisia tuomioita rattijuopumuksista annetaan ja onko tuomioilla ollut ehkäisevää vaikutusta rattijuopumuksen uusiutumisen kannalta. Tutkimuskohde on rajattu 15–24-vuotiaisiin nuoriin, mutta vertailun kannalta myös muut ikäryhmät on otettu huomioon.

Kerron myös hieman rattijuopumukseen liittyvästä lainsäädännöstä ja sen historiasta sekä rangaistuksista. Oikeustapauksilla havainnollistan, millaisia tuomioita rattijuopumuksista annetaan ja mikä tuomioihin mahdollisesti vaikuttaa. Opinnäytetyön aiheen vuoksi suurin painopiste on tilastoissa. Suurin osa tilastoista on otettu Tilastokeskuksen sekä Liikenneturvan verkkosivuilta, jotta luvut olisivat mahdollisimman tuoreita.

Tarkoituksenani oli haastatella joitakin rattijuopumuksesta tuomittuja, mutta aiheen arkuuden vuoksi vapaaehtoista haastateltavaa ei löytynyt. Haastattelun avulla olisin pyrkinyt selvittämään, miten tuomio on vaikuttanut syyllisen elämään ja onko kiinnijäämisellä ollut vaikutusta rattijuopumukseen suhtautumisissa.

## 2 LAINSÄÄDÄNTÖ

Rattijuopumus on Suomen laissa rangaistavaa. Rattijuopumuksella tarkoitetaan alkoholin, huumausaineiden tai ajokykyä heikentävän muun huumaavan aineen vaikutuksen alaisena ajamista moottorikäyttöisellä ajoneuvolla. Rangaistuksena kyseisistä rikoksista käytetään yleensä sakkoja tai vankeutta. Rangaistuksen määrä riippuu teon törkeydestä (Vilppula 2010).

### 2.1 Määritelmä

Rattijuopumus määritellään rikoslain 23 luvussa. Rikoslain 23 luvun kolmannen pykälän mukaan henkilö, joka kuljettaa moottorikäyttöistä ajoneuvoa tai raitiovaunua alkoholin vaikutuksen alaisena, niin että hänen veressään on vähintään 0,5 promillea alkoholia tai, että hänellä on vähintään 0,22 milligrammaa alkoholia litrassa uloshengitysilmaa on tuomittava rattijuopumuksesta sakkoon tai vankeuteen enintään kuudeksi kuukaudeksi. Laki koskee myös huumausaineiden vaikutuksen alaisena ajavia henkilöitä. Mikäli henkilö kuljettaa moottorikäyttöistä ajoneuvoa, kun hänellä on veressään huumausainetta tai sen aineenvaihduntatuotetta, on kyseessä rattijuopumus. Lääkeaineita, joita kuljettajalla on oikeus käyttää, ei tässä laissa oteta huomioon. Muut huumaavat aineet kuin alkoholi, tai tällaisen aineen ja alkoholin yhdistelmä, jotka heikentävät ajokykyä, luokitellaan myös kiellettyjen aineiden listalle (Vilppula 2010).

Törkeän rattijuopumuksen promilleraja on 1,2 promillea. Mikäli ajoneuvoa kuljettavalla henkilöllä on vähintään 0,53 milligrammaa alkoholia litrassa uloshengitysilmaa, tai hän on nauttinut ajokykyä heikentäviä aineita niin, että hänen suorituskykynsä on tuntuvasti huonontunut, on henkilö tuomittava törkeästä rattijuopumuksesta vähintään 60 päiväsakkoon tai vankeuteen enintään kahdeksi vuodeksi. Törkeään rattijuopumukseen luokitellaan myös tilanteet, joissa katsotaan, että kyseinen rikos on omiaan aiheuttamaan vaaraa toisen turvallisuudelle (Vilppula 2010).

Tietyissä tapauksissa myös matkustajana oleva henkilö voidaan tuomita rattijuopumuksesta. Laissa ei kuitenkaan ole määritelty ajoneuvon kuljettamisen tunnusmerkistöä. Oikeustapauksista päätellen voitaisiin katsoa, että ajoneuvon kuljettamiseksi



katsotaan hallintalaitteiden käyttö, mikäli se vaikuttaa ajoneuvon kulkuun. Oikeustapauksessa KKO:2007:78 on käsitelty kyseistä asiaa (KKO:2007:78).

#### KKO:2007:78

Otto O. oli huoltamon pihassa istunut auton etupenkillä matkustajan puolella. Hän oli painanut auton käynnistysnappia sillä seurauksella, että auto oli liikkunut eteenpäin törmäten mainostauluun ja bensiinimittariin. Ennen käynnistysnapin painamista Otto O. ei ollut varmistanut, että auton vaihde oli vapaalla ja käsijarru päällä. Hänellä oli tapahtuman jälkeen 1,11 milligrammaa alkoholia litrassa uloshengitysilmaa. Käräjäoikeus tuomitsi Otto O:n 20 päiväsakon rangaistukseen katsoen, että Otto O. oli suhtautunut välinpitämättömästi siihen mahdollisuuteen, että auto saattaa käynnistyksen yhteydessä liikkua eteenpäin.

Otto O. valitti tuomiostaan hovioikeuteen ja vaati, että syyte hylätään. Hovioikeus ei kuitenkaan muuttanut käräjäoikeuden tuomiota, koska katsoi, että Otto O. oli pitänyt varsin todennäköisenä, että auto liikkuu käynnistysmoottorin voimalla autoa käynnistäessä. Otto O:lle myönnettiin valituslupa Korkeimpaan oikeuteen ja hän vaati edelleen syytteen hylkäämistä.

Laissa ei ole määritelty sitä, millainen toiminta kattaa ajoneuvon kuljettamisen tunnusmerkistön. Oikeuskäytäntö on esimerkiksi katsonut, että henkilö on kuljettanut ajoneuvoa matkustajan puolelta, kun hän oli painanut kaasupolkimella ollutta jalkaa ja tarttunut ohjauspyörään. Kuljettamisena on pidetty myös sitä, kun matkustajana ollut henkilö oli vetänyt käsijarrun päälle niin, että kuljettaja oli menettänyt auton hallinnan. Sitä sen sijaan ei ole pidetty auton kuljettamisena, kun henkilö oli kesken ajon repinyt kuljettajaa hihasta, jolloin kuljettaja menetti hetkellisesti auton hallinnan. Näiden tuomioiden mukaan voitaisiin siis katsoa, että auton kuljettamiseksi katsotaan ajoneuvon hallintalaitteiden käyttö, jos se vaikuttaa ajoneuvon kulkuun.

Otto O. oli käynnistänyt auton saadakseen auton lämmitysjärjestelmän päälle. Hän ei ollut huomannut, että auton vaihde ei ollut vapaalla eikä käsijarru päällä ja tästä syystä auto liikkui eteenpäin. Otto O:n tarkoituksena ei siis ollut saada autoa liikkeelle, vaan auton liikkuminen on johtunut laiminlyönnistä varmistaa, että auton vaihde oli vapaalla ja käsijarru päällä. Korkein oikeus katsoi, että kyseinen laiminlyönti ei kata ajoneuvon kuljettamisen tunnusmerkistöä, eikä Otto O. täten ole syyllistynyt rattijuopumukseen. Korkein oikeus hylkäsi hovioikeuden tuomion rattijuopumuksesta ja Otto O. vapautettiin rangaistuksesta.

## 2.2 Päihteet ja ajo-oikeus

Euroopan neuvoston direktiivin 2006/126 EY mukaan ajokorttia ei saa myöntää, mikäli hakijalla on alkoholiriippuvuus tai hän ei kykene pidättäytymään ajamisesta alkoholin vaikutuksen alaisena. Ajokortti voidaan kuitenkin myöntää alkoholiriippuvaiselle asiantuntijalääkärin lausunnon sekä säännöllisten lääkärintarkastusten perusteella, mikäli hakija pystyy osoittamaan olleensa raittiina määräajan (2006/126 EY).

Ajokorttia ei myöskään saa myöntää henkilölle, joka säännöllisesti käyttää sellaista keskushermostoon vaikuttavaa ainetta, mikä saattaa haitata ajoturvallisuutta. Kyseiselle aineelle riippuvaiseltakin henkilöltä on estettävä ajokortin saaminen. Kuten alkoholiriippuvaisellekin, myös päihderiippuvaiselle voidaan myöntää ajokortti lääkärinlausunnon perusteella. Poliisi voi vaatia lääkärintodistusta päihderiippuvuudesta vapautumiselle (Poliisi 2016/a). Ajokorttilain mukaan lääkärin on ilmoitettava poliisille, mikäli hän toteaa, ettei ajoluvan hakija tai ajo-oikeuden haltija enää täytä laissa mainittuja terveysvaatimuksia. Lääkärin on siis lain mukaan ilmoitettava myös alkoholi- tai päihderiippuvuudesta. Potilaalle on kerrottava lääkärin velvollisuudesta ilmoituksen tekemiseen sekä terveydentilan vaikutuksesta ajokorttiin (L 386/2011).

Ajokorttiin voidaan liittää ehto, jonka mukaan ajo-oikeuden haltijalla on oikeus ajaa vain alkolukolla varustettua ajoneuvoa. Tämän päätöksen tekee poliisi. Kyseistä alkolukkoa kutsutaan terveysperusteiseksi alkolukoksi (Trafi 2015).

## 2.3 Valvonta

Nykyisin poliisilla on käytössä alkometrejä, jotka mittaavat alkoholipitoisuuden uloshengitysilmassa. Mikäli alkometrin tulos ylittää rattijuopumusrajan, toimitetaan kuljettaja poliisilaitokselle tarkkuusalkometrillä suoritettavaan rattijuopumustutkintaan. Jos tarkkuusalkometrinkin tulos ylittää rattijuopumusrajan, kirjataan tapauksesta rikosilmoitus. Verinäytettä käytetään rattijuopumuksen toteamiseen silloin, kun on syytä epäillä kuljettajaa huumaavien aineiden vaikutuksen alaisena aja-

misesta. Poliisilla on käytössään niin sanottuja huumeepikatestereitä, joilla he testaavat huumaavien aineiden vaikutuksen alaisena ajamista. Mikäli kuljettajaa on syytä epäillä huumaavien aineiden käytöstä, on henkilö kuljetettava verinäytteen antoon. Verinäyte otetaan myös silloin, kun kuljettaja on niin humalassa tai pahoin vammautunut, ettei hän kykene suorittamaan puhalluskoetta (Poliisi 2016/b).

Lain mukaan puhalluskoe saadaan tehdä esimerkiksi liikennevalvonnan yhteydessä, jolloin ei edellytetä epäilyä puhallutettavan kuljettajan rikokseen syyllistymisestä. Mikäli kuljettaja kieltäytyy puhalluskokeesta, on viranomaisella oikeus määrätä hänet verikokeeseen, jossa mahdollisesti nautitun alkoholin määrä veressä mitataan. Kyseisen verikokeen saa ottaa vain terveydenhuollon ammattihenkilö (HE 18/1992).

Valvonnan tavoitteena on saada kiinni mahdollisimman moni päihtynyt kuljettaja. Tavallisimmin rattijuoppo jää kiinni ratsioissa, liikenteen valvonnassa, läheisen tai sivullisen ilmoituksen perusteella tai liikenneonnettomuuden tai liikennerikkomuksen takia. Poliisilla on tapana puhalluttaa kuljettaja aina kun hänet pysäytetään. Myös tullilla ja rajavartiolaitoksella on oikeus puhalluskokeen tekoon. Vuonna 2014 käynnistyi poliisin liikennevalvonta ja -turvallisuusstrategian valmistelu, jonka tavoitteena on jatkuva liikenneturvallisuuden parantuminen liikennekuolemien ja loukkaantumisten vähenemiseksi. Kyseinen sisäministeriön strategia on laadittu vuosille 2015–2018 (Trafi 2015).

## **2.4 Historiaa**

Rattijuopumussäädös on pysynyt melko samana vuodesta 1977 lähtien. Vuonna 1977 voimaan tulleessa laissa rattijuopumusraja oli 0,5 promillea ja rangaistusasteikko sakkoa tai vankeutta enintään kolme kuukautta. Törkeän rattijuopumuksen raja oli tuolloin 1,5 promillea. Rangaistus törkeästä rattijuopemuksesta oli vähintään 60 päiväsakkoa tai enintään kaksi vuotta vankeutta. Rajaa alkoholipitoisuudelle uloshengitysilmassa ei vielä vuoden 1977 laissa ole määritelty eikä se sisällynyt mainintaa huumausaineiden vaikutuksen alaisena ajamisesta (HE 18/1992).

### **2.4.1 Rattijuopumuksen toteaminen**

Vaikka rikoslain 23 luvun rattijuopumussäädös tuli vasta vuonna 1977, on rattijuopumuksia valvottu jo 1960-luvulla. Tällöin valvonnassa käytettiin ampulleja ja niin kutsuttuja puhalluspusseja. Kun ajoneuvon kuljettaja oli puhaltanut pussiin, laitettiin väritöntä kidettä sisältävä ampulliputki pussiin ja sen pää murskattiin pienellä sahanterällä. Jos kuljettajan hengitysilmassa oli alkoholia, värjäytyivät kiteet keltaisen kautta vihreiksi. Tämän lisäksi käytössä oli myös kliinisiä toimintakokeita. Kuljettajan esimerkiksi täytyi poimia maasta tulitikkuja, kävellä viivaa pitkin ja luetella numeroita takaperin. Rattijuopumuksia testattiin myös silmänliikekokeilla. Kuljettajan piti seurata katseellaan sormeja, jota liikutettiin puolelta toiselle silmien edessä. Mikäli kuljettajan katse alkoi nykiä, kertoi se yleensä alkoholin vaikutuksen alaisena olemisesta (Trafi 2015).

Normaalisti rattijuopumus todetaan alkometrin avulla, joka mittaa alkoholipitoisuuden uloshengitysilmassa. Alkometrillä mitattua tulosta ei kuitenkaan vuoden 1977 lain mukaan pidetty yksistään tarpeeksi luotettavana näyttönä, ja tämän vuoksi rattijuopumustapauksissa oli otettava verinäyte rikoksen toteamiseksi. Mikäli puhalluskokeen tulos ylitti rattijuopumuksen rajan, epäilty vietiin verikoetta varten yleensä terveyskeskukseen. Kun lääkäri oli ottanut vaaditun verikokeen, vei poliisin sinetöitynä Kansanterveyslaitoksen laboratorioon, jossa verinäytteet analysoitiin. Rangaistukseen tuomittu vastasi kaikista aiheutuneista kustannuksista (HE 18/1992).

### **2.4.2 Muutokset lainsäädäntöön**

Hallituksen esityksessä vuonna 1992 esitettiin, että törkeän rattijuopumuksen rajaa tulisi laskea 1,5 promillesta 1,2 promilleen. Muutoksen tavoitteena olisi korostaa kansalaisille alkoholin vaikutuksen alaisena ajamisen vaarallisuutta ja sen hyljeksettävyyttä. Lisäksi hallitus ehdotti, että myös tarkkuusalkometrillä uloshengitysilmaasta mitattavan alkoholipitoisuuden perusteella voitaisiin määritellä rattijuopumusraja (HE 18/1992). Törkeän rattijuopumuksen raja 1,5 promillesta laskettiin 1,2 promilleen 1.9.1994. Nykyinen säädös astui voimaan 1. helmikuuta 2003. Lakia

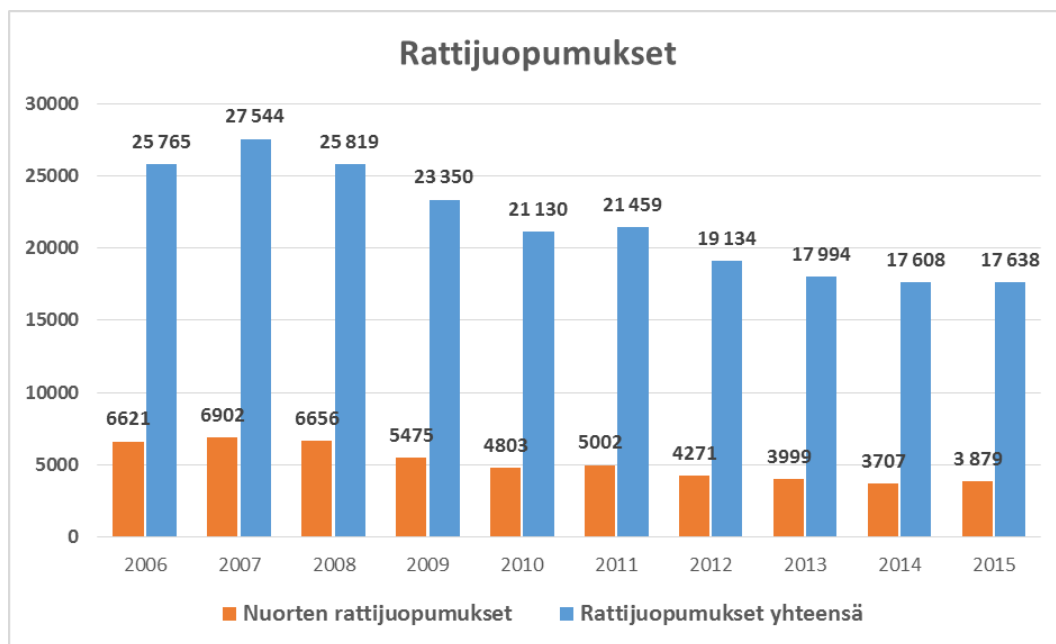
muutettiin vuoden 1977 rattijuopumuslakiin nähden sen verran, että huumausaineiden käyttöön tuli nollaraja (Oikeuspoliittinen tutkimuslaitos 2014).

## 3 TILASTOT

### 3.1 Rattijuopumukset

Kuljettajan onnettomuusriski kasvaa jo pienestä alkoholimäärästä. Jo 0,2 promillea heikentää tarkkaavaisuutta ja 0,4 promillen jälkeen havaintokenttä alkaa supistua, liikkuvan kohteen seuranta heikentyy ja reaktionopeus hidastuu. Näiden lisäksi myös arviointikyky heikkenee. Tämän takia päihtynyt kuljettaja ottaa usein suurempia riskejä kuin selvä kuljettaja. 0,5 promillen humalassa ajaminen vastaa ajonopeuden kasvattamista 50 prosentilla. Esimerkiksi 0,5 promillen humalassa ajaminen lisää onnettomuusriskiä suunnilleen saman verran kuin ajaminen 120 km/h sijaan 180 km/h nopeudella (Trafi 2015).

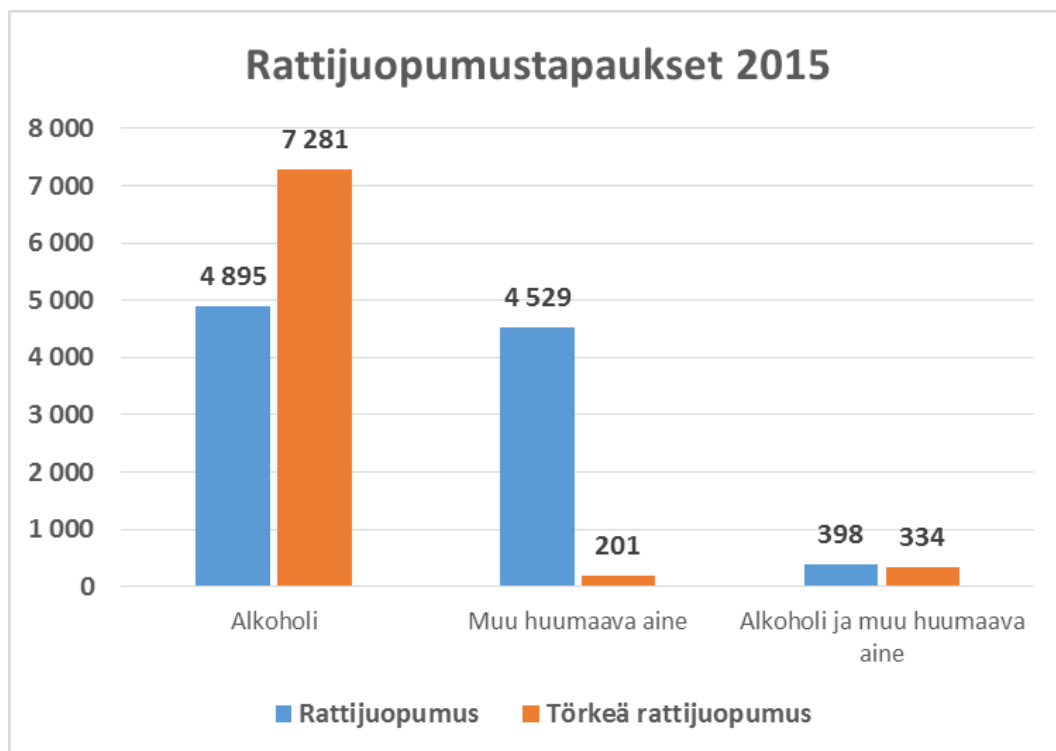
Nykyisin poliisin tietoon tulee noin 18 000 rattijuopumustapausta vuosittain. Se on kuitenkin vain osa siitä, paljonko niitä todellisuudessa on. Arviolta noin joka 500. autonkuljettaja on rattijuoppo ja jopa noin 100. autonkuljettaja on nauttinut alkoholia promillerajaa kuitenkin rikkomatta (Rahkonen, Ojaniemi, Lillsunde, Lahelma & Ostamo 2008).



**Kuvio 1.** 15–24-vuotiaiden osuus kaikista rattijuopumuksista vuosina 2006–2015.

Vuodesta 2007 lähtien, rattijuopumukset ovat olleet tasaisessa laskussa ja 15–24-vuotiaiden nuorten rattijuopumukset ovat laskeneet samassa suhteessa kaikkien rattijuopumusten kanssa. Vuosina 2011 ja 2015 rattijuopumuksiin tuli pieni nousu, mutta muuten luvut ovat olleet koko ajan laskussa. Vuodesta 2007 rattijuopumusten määrä on pudonnut jopa kymmenellä tuhannella, mikä on noin kolmannes kyseisen vuoden rattijuopumustapauksista. Nuorten osuus kaikista rattijuopumuksista on noin 24 prosenttia, eli noin joka neljäs päihteiden vaikutuksen alaisena ajavista on iältään 15–24-vuotiaita (Tilastokeskus 2016/a).

Suurin osa rattijuopumuksista on ajettu alkoholin vaikutuksen alaisena. Muiden huumaavien aineiden vaikutuksen alaisena ajaminen oli selvästi harvinaisempaa kuin humalassa ajaminen. Kaikkein vähiten oli sekä alkoholin, että muun huumaavan aineen vaikutuksen alaisena ajaneita rattijuoppoja. Törkeissä rattijuopumustapauksissa muiden huumaavien aineiden osuus oli vähäisempää kuin rattijuopumustapauksissa. Kuviossa 2 on esimerkkinä vuoden 2015 rattijuopumustapaukset sekä törkeät rattijuopumustapaukset (Tilastokeskus 2016/b).



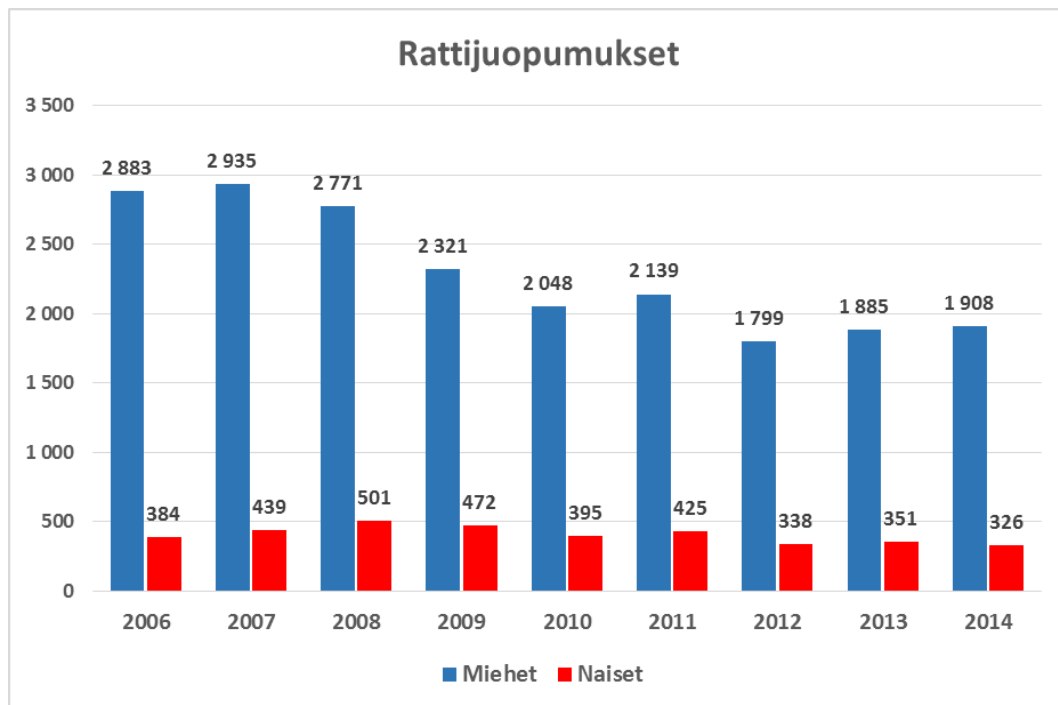
**Kuvio 2.** Rattijuopumustapaukset vuonna 2015.

Vuonna 2015 rattijuopumuksia oli yhteensä 9 822 kappaletta ja törkeitä rattijuopumuksia 7 816 kappaletta. Rattijuopumustapauksissa muun huumaavan aineen käyttö on ollut selvästi suurempi kuin törkeissä rattijuopumustapauksissa. Alkoholin ja muun huumaavan aineen käyttö sen sijaan on hyvin tasainen molemmissa tilanteissa. Alkoholin osuus on törkeissä rattijuopumustapauksissa hieman suurempi kuin tavallisissa rattijuopumuksissa (Tilastokeskus 2016/b).

### 3.2 Sukupuoli

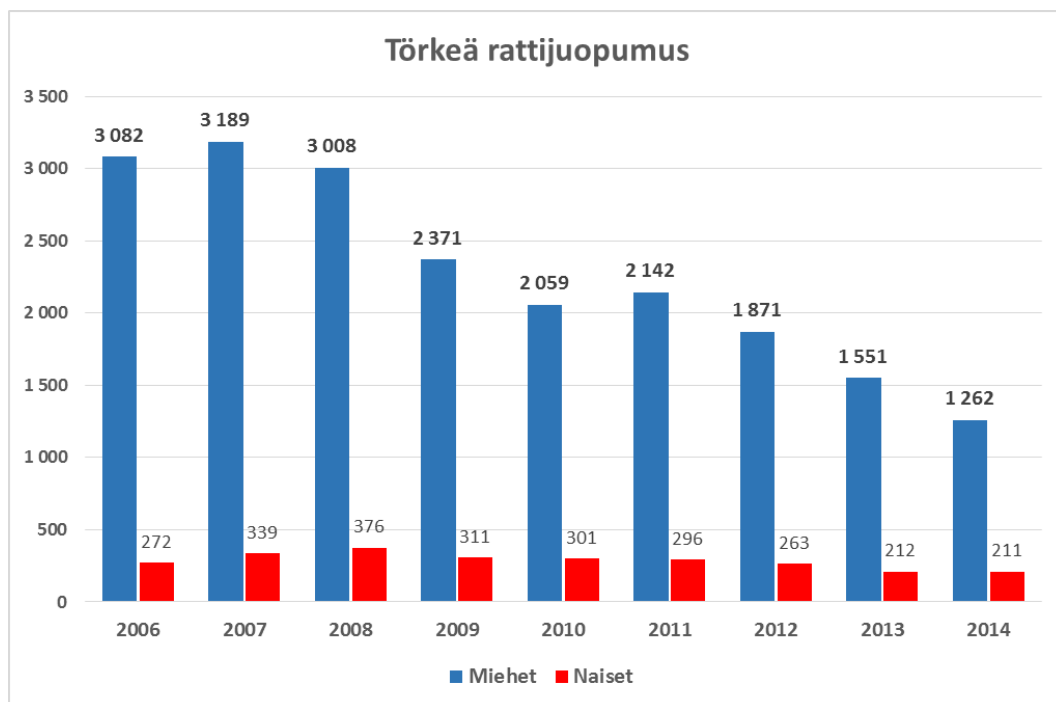
Sukupuolijakauma nuorten rattijuopumuksissa on melko suuri. Miesten osuus nuorten rattijuopumuksista on lähes kymmenen kertaa suurempi kuin naisten osuus. Kuvio 3 havainnollistaa sukupuolijakauman 15–24-vuotiaiden rattijuopumuksissa. Kuvioista näkyy, että 15–24-vuotiaiden miesten rattijuopumusten lukumäärä on vuodesta 2006 laskenut melko tasaisesti, vaikkakin on ollut hienoisessa nousussa vuodesta 2012 lähtien (Tilastokeskus 2016/a).





**Kuvio 3.** 15–24-vuotiaiden rattijuopumukset vuosina 2006–2014.

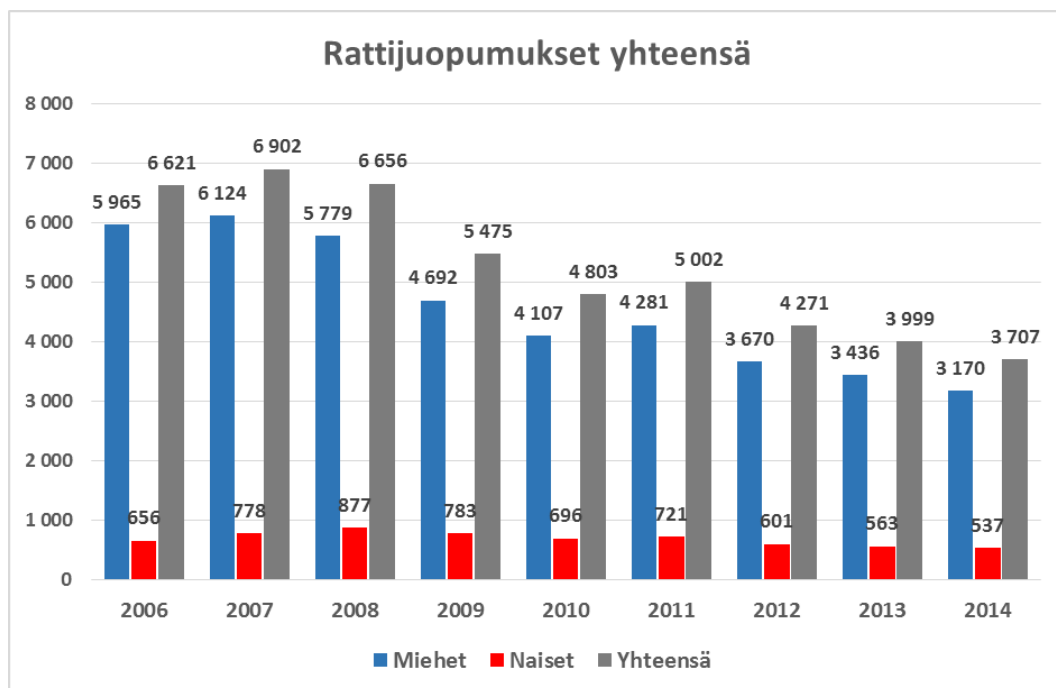
Naisilla rattijuopumusten lukumäärä on vuodesta 2006 vaihdellut 300 ja 500 välillä. Lukumäärässä ei ole ollut merkittävää laskua, mutta nousuunkaan luvut eivät ole lähteneet. Enimmillään naisten rattijuopumukset olivat vuonna 2008 lukumäärän ollen 501. Vähimmillään ne olivat vuonna 2014, kun naisten rattijuopumuksia oli 326. Enimmäis- ja vähimmäislukumäärien arvoissa on vain noin 160 arvon ero, joten naisten rattijuopumukset ovat pysyneet erittäin tasaisena (Tilastokeskus 2016/a).



**Kuvio 4.** 15–24-vuotiaiden törkeät rattijuopumukset vuosina 2006–2014.

Myös törkeissä rattijuopumuksissa nuorten miesten osuus on huomattavasti suurempi kuin naisten. Törkeissä rattijuopumuksissa laskua on kuitenkin miesten kohdalla tapahtunut enemmän kuin tavallisissa rattijuopumuksissa. Vuodesta 2007 nuorten miesten rattijuopumukset ovat laskeneet jopa 60 prosenttia. Vuoteen 2012 asti, nuorten miesten törkeät rattijuopumusmäärät olivat suuremmat kuin tavalliset rattijuopumusmäärät. Törkeiden rattijuopumusten määrä on 15–24-vuotiailla miehillä kuitenkin laskenut niin paljon, että nykyisin törkeiden rattijuopumusten määrä on alle puolet kaikista nuorten miesten rattijuopumuksista (Tilastokeskus 2016/a).

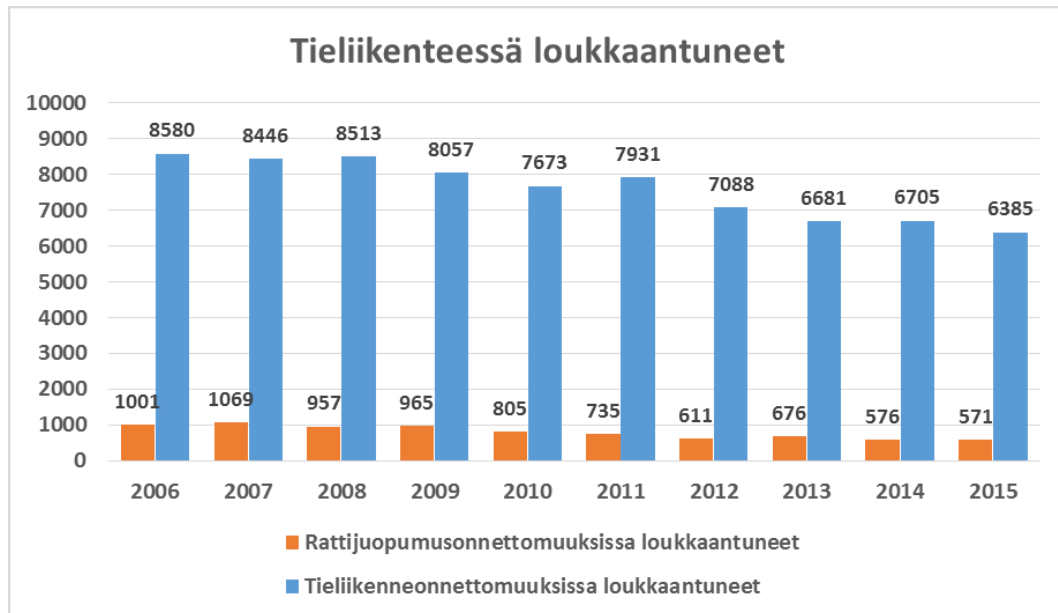
15–24-vuotiaiden naisten törkeät rattijuopumukset ovat selvästi harvinaisempia kuin samaa ikäluokkaa olevien miesten. Kuten tavallisissa rattijuopumuksissakin, myös törkeissä rattijuopumuksissa nuorten naisten luvut ovat olleet hyvin tasaisia. Määrä on vaihdellut 200:n ja 400:n välillä, mutta ollut laskussa vuodesta 2008 lähtien (Tilastokeskus 2016/a).



**Kuvio 5.** 15–24-vuotiaiden rattijuopumukset yhteensä vuosina 2006–2014.

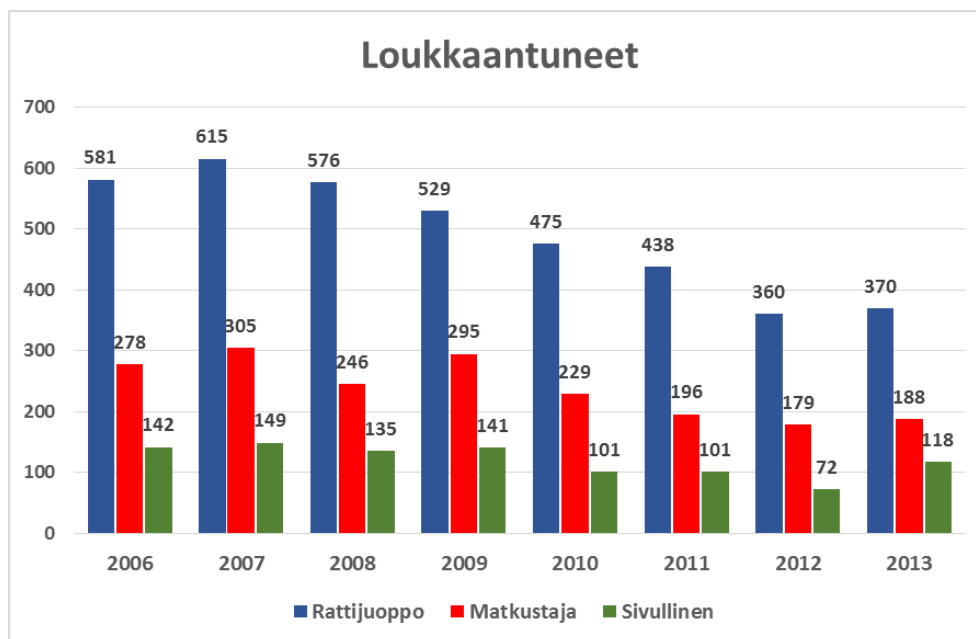
Nuorten ajamia rattijuopumuksia on nykyisin yhteensä alle 4000. Vielä vuonna 2011 luku oli yli 5000, joten nuorten rattijuopumukset ovat laskeneet hyvää tahtia. Nuorten rattijuopumukset ovat laskeneet vuodesta 2007 lähtien, mutta vuonna 2011 määrään tuli pieni nousu. Tällöin sekä nuorten miesten, että nuorten naisten rattijuopumusmäärät nousivat edelliseen vuoteen nähden. Miesten osuus kaikista nuorten rattijuopumuksista on vuodesta 2006 vuoteen 2014 aina ollut yli 85 prosenttia. Korkeimmillaan se oli vuonna 2006, jolloin se oli jopa 90 prosenttia kaikista nuorten rattijuopumuksista (Tilastokeskus 2016/a).

### 3.3 Loukkaantumiset rattijuopumusonnettomuuksissa



**Kuvio 6.** Tieliikenteessä loukkaantuneet vuosina 2006–2015.

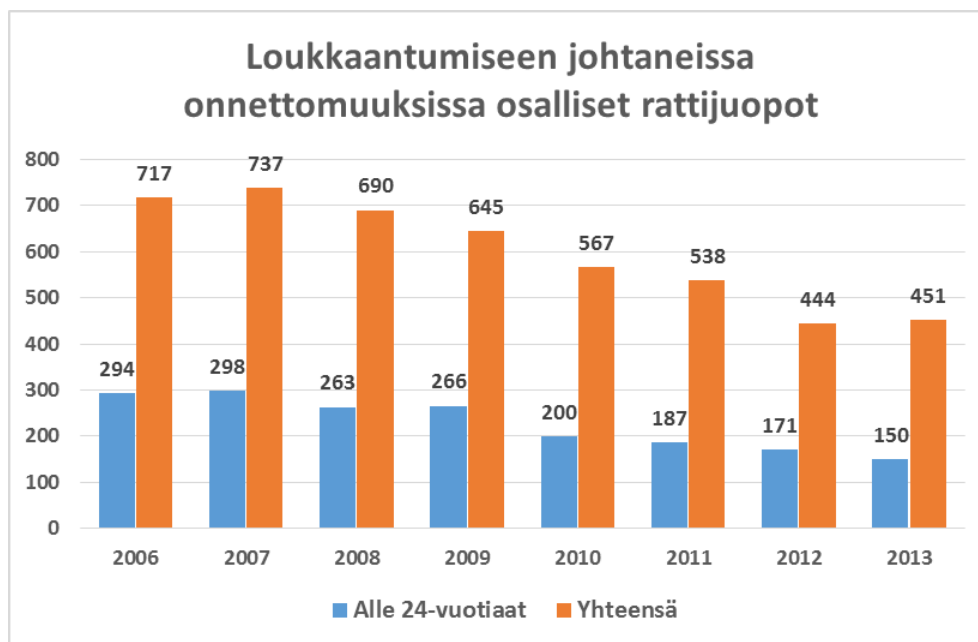
Rattijuopumusonnettomuuksissa loukkaantuneiden määrä kaikista tieliikenteessä loukkaantuneista oli vuosina 2006–2015 noin 10 prosenttia. Kuvio 6 näkee, että loukkaantumisten määrä on ollut melko tasaisessa laskussa. Yhdeksän vuoden aikana tieliikenteessä loukkaantuneiden määrä on laskenut noin neljänneksen ja rattijuopumusonnettomuuksissa loukkaantuneiden määrä oli vuonna 2015 jopa 40 prosenttia pienempi kuin vuonna 2006. Suurin osa rattijuopumusonnettomuuksissa loukkaantuneista oli rattijuoppoja. Matkustajia oli noin puolet vähemmän ja sivullisia loukkaantuneita oli vähiten. Kuvio 7 havainnollistaa loukkaantuneiden määrää tienkäyttäjärühmän mukaan vuosina 2006–2013 (Tilastokeskus 2016/c).



**Kuvio 7.** Rattijuopumusonnettomuuksissa loukkaantuneet vuosina 2006–2013.

Vuosina 2006–2013 noin puolet rattijuopumusonnettomuuksissa loukkaantuneista oli rattijuoppoja. Toiseksi eniten loukkaantuneita oli matkustajissa ja vähiten loukkaantuivat sivulliset. Vuonna 2013 loukkaantuneiden sivullisten määrä kasvoi jopa 64 prosenttia edelliseen vuoteen verrattuna. Samana vuonna myös loukkaantuneiden rattijuoppojen sekä loukkaantuneiden matkustajien määrä kasvoi noin kymmenellä kappaleella. Yleensä kun loukkaantuneiden rattijuoppojen määrä laskee, myös matkustajien ja sivullisten määrä laskee. Vuonna 2009 kuitenkin matkustajien ja sivullisten määrä nousi edelliseen vuoteen verrattuna, vaikka loukkaantuneiden rattijuoppojen määrä laski (Tilastokeskus 2014).

### 3.4 Nuorten aiheuttamat loukkaantumiset



**Kuvio 8.** Loukkaantumiseen johtaneissa onnettomuuksissa osalliset rattijuopot vuosina 2006–2013.

Alle 24-vuotiaiden osallisuus rattijuopumusonnettomuuksissa on suuri. Vuosina 2006 ja 2009 jopa 41 prosenttia loukkaantumiseen johtaneista rattijuopumusonnettomuuksista oli alle 24-vuotiaiden aiheuttamia. Kuten kuviosta 8 näkee, loukkaantumiset ovat olleet hyvässä laskussa. Nuorten rattijuoppojen aiheuttamat loukkaantumiset ovat pudonneet lähes puoleen siitä, mitä ne vielä kymmenen vuotta sitten olivat (Liikenneturva 2013).

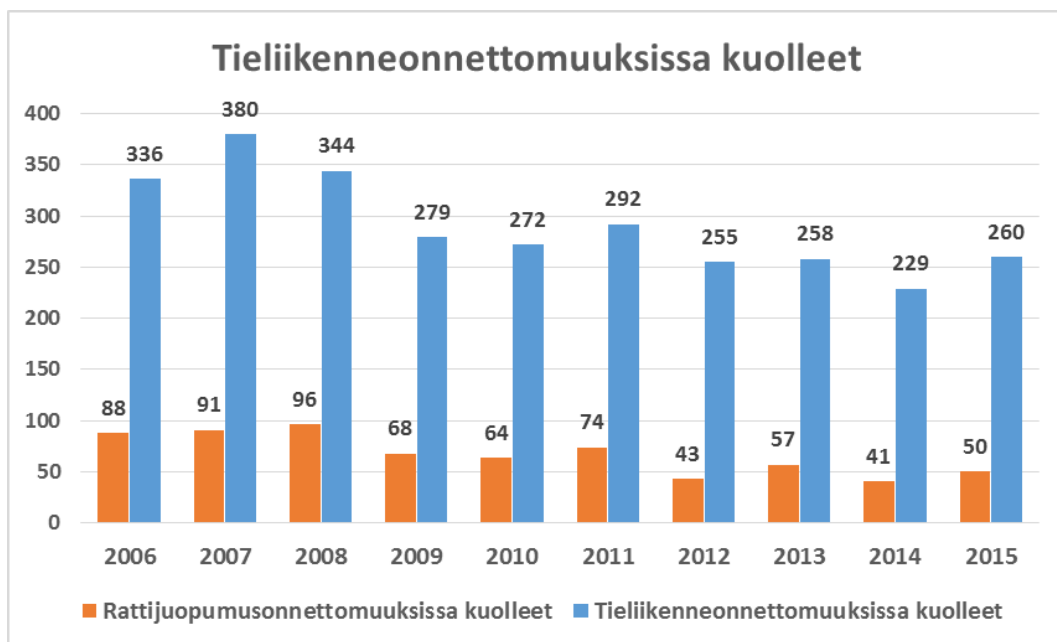
Vuonna 2013 nuorten määrä loukkaantumiseen johtaneissa rattijuopumusonnettomuuksissa oli 150. Näistä 18 oli alle 17-vuotiaita, 59 18–20-vuotiaita ja 73 21–24-vuotiaita. Kuviossa 9 on vuosien 2006–2013 nuorten osuus loukkaantumisista eriteltynä kolmeen eri ikäluokkaan. Näistä kolmesta ikäluokasta eniten loukkaantumisia aiheuttivat 18–20-vuotiaat rattijuopot, mutta 21–24-vuotiaiden aiheuttamia loukkaantumisia oli lähes saman verran. Vähiten ihmisiä loukkaantui alle 17-vuotiaiden rattijuopumusonnettomuuksissa (Liikenneturva 2013).

**Taulukko 1.** Loukkaantumiseen johtaneissa rattijuopumusonnettomuuksissa osalliset nuoret rattijuopot vuosina 2006–2013.

	<b>Alle 17-vuotiaat</b>	<b>18–20-vuotiaat</b>	<b>21–24-vuotiaat</b>
<b>2006</b>	71	119	104
<b>2007</b>	57	122	119
<b>2008</b>	56	113	94
<b>2009</b>	53	120	93
<b>2010</b>	36	84	80
<b>2011</b>	41	81	65
<b>2012</b>	27	77	67
<b>2013</b>	18	59	73
<b>Yhteensä</b>	<b>359</b>	<b>775</b>	<b>695</b>

Nuorten aiheuttamat loukkaantumiset rattijuopumustapauksissa ovat keskimääräisesti laskeneet vuodesta 2006. Alle 17-vuotiaiden rattijuoppojen aiheuttamat loukkaantumiset ovat vähentyneet näistä kolmesta ikäryhmästä eniten ja 21–24-vuotiaiden taas vähiten. Alle 17-vuotiaiden rattijuoppojen aiheuttamat loukkaantumiset ovat olleet vuodesta 2006 lähtien koko ajan laskussa, mutta 18–20-vuotiaiden ja 21–24-vuotiaiden aiheuttamissa loukkaantumisissa on ollut joinain vuosina kasvua edelliseen vuoteen verrattuna. Esimerkiksi 21–24-vuotiaiden aiheuttamat loukkaantumismäärät laskivat vuodesta 2007 vuoteen 2011, mutta siitä lähtien ne ovat nousseet vuosittain. 18–20-vuotiaiden aiheuttamissa loukkaantumismäärissä taas on ollut pieniä notkahduksia, mutta vuodesta 2009 lähtien ne ovat kuitenkin olleet koko ajan laskussa. Alle 17-vuotiaiden aiheuttamien loukkaantumisten vähäisempi määrä saattaa johtua siitä, että rattijuopumusloukkaantumiset aiheutuvat yleensä henkilöautolla ajettaessa. Vaikka henkilöautolla saa lain mukaan ajaa vasta 18-vuotiaana, ei se kuitenkaan poissulje sitä seikkaa, etteivätkö jotkut alle 18-vuotiaat ajaisi joskus myös henkilöautolla (Liikenneturva 2013).

### 3.5 Kuolemat rattijuopumusonnettomuuksissa

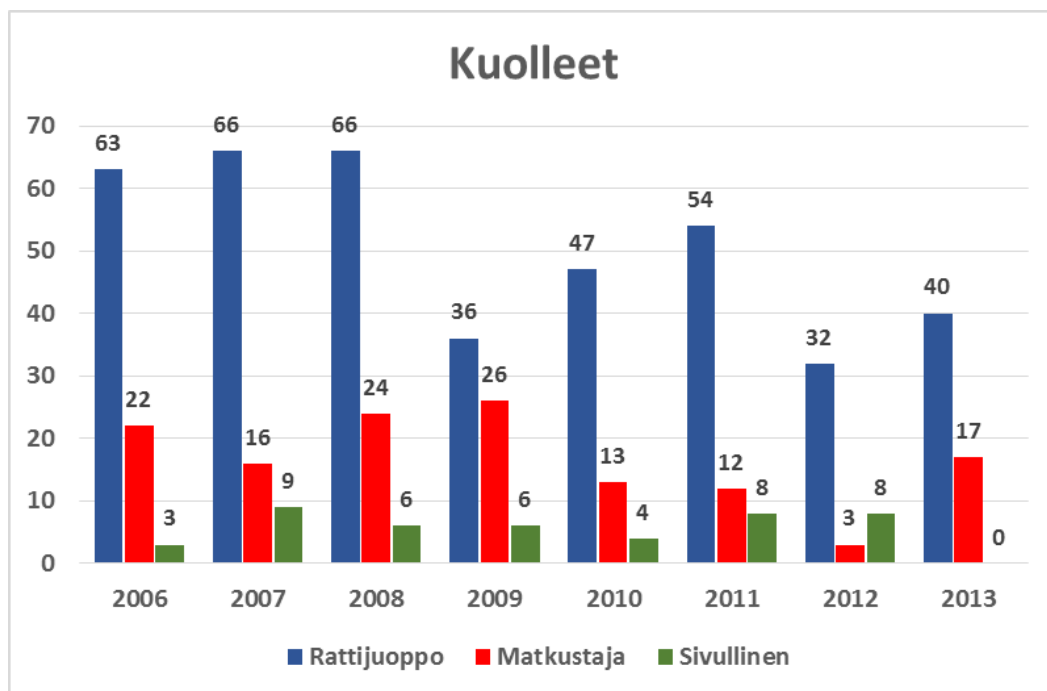


**Kuvio 9.** Tieliikenneonnettomuuksissa kuolleet vuosina 2006-2013.

Rattijuopumuskuolemien määrä kaikista tieliikenneonnettomuuksissa kuolleista on lähes neljännes. Yleensä rattijuopumuksista aiheutuneet kuolemat keskittyvät kesän ajalle. Vuonna 2013 yli puolet kuolemista sijoittui touko-elokuun ajalle, kesäkuun ollessa yleisin. Kyseisenä vuonna vielä syyskuullekin sijoittui yhdeksän kuolemaa, kun taas esimerkiksi tammikuussa menehtyneitä oli vain kaksi (Tilastokeskus 2016/c).

Kaikkien tieliikenneonnettomuuksissa kuolleiden ja rattijuopumusonnettomuuksissa kuolleiden määrät kasvavat tai laskevat vuosittain melko samassa suhteessa. Kun rattijuopumuskuolemien määrä kasvaa, niin kasvaa myös tieliikenneonnettomuuksien. Ainoa poikkeus oli vuonna 2008, jolloin kaikkien tieliikenteessä kuolleiden määrä laski edellisvuoteen verrattuna, mutta rattijuopumuskuolemien määrä kasvoi (Tilastokeskus 2016/c).

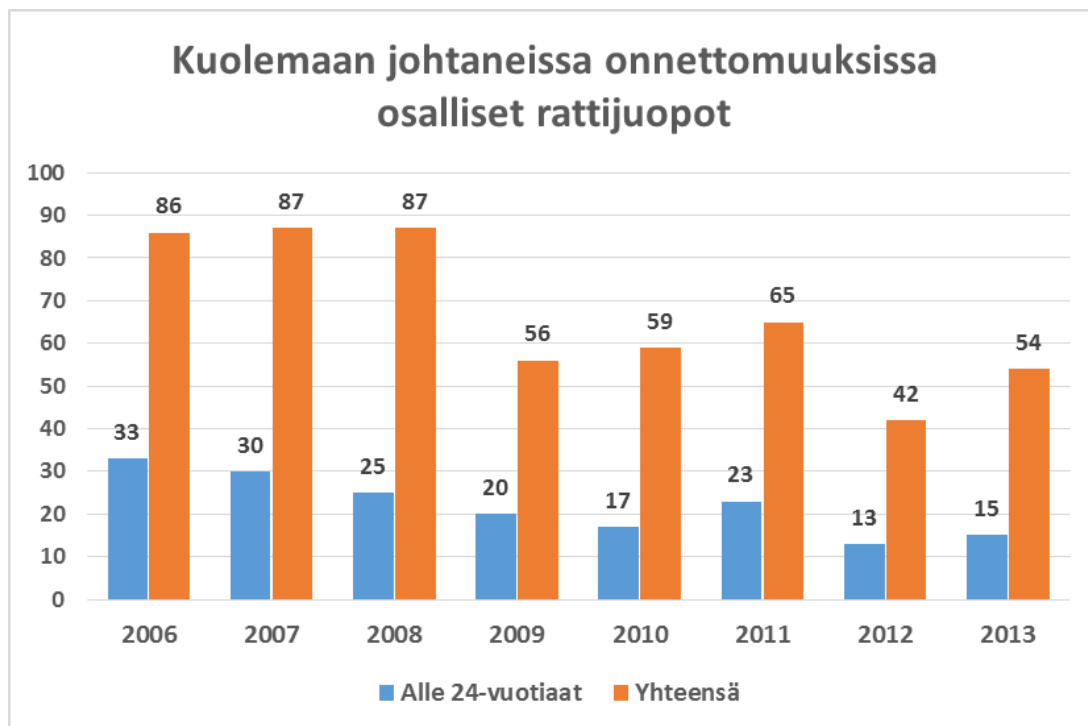




**Kuvio 10.** Rattijuopumusonnettomuuksissa kuolleet vuosina 2006–2013.

Tavallisesti rattijuopumusonnettomuuksissa kuolee itse rattijuoppo. Sivullisten kuolema kyseisissä tapauksissa on harvinaisempaa, mutta vuonna 2012 sivullisia menehtyi jopa enemmän kuin matkustajia. Vuonna 2013 sivullisia ei menehtynyt lainkaan. Vaikka rattijuopumusonnettomuuksissa menehtyneiden rattijuoppojen määrä ei ole laskenut tasaisesti, ovat kuolemat silti vähentyneet vuoteen 2006 nähden. Menehtyneiden matkustajien ja sivullisten määrä taas on vaihdellut vuosien aikana melko paljon. Kun katsoo esimerkiksi sivullisten kuolemia, ei merkittävää laskua ole tapahtunut, vaikka vuonna 2013 menehtyneiden määrä olikin nolla. Rattijuopumusonnettomuuksien matkustajakuolemat sattuvat yleensä henkilöautolla ajettaessa. Myöhemmin luvussa 3.7 on eriteltyä kulkuneuvot tarkemmin (Tilastokeskus 2014).

### 3.6 Nuorten aiheuttamat kuolemat



**Kuvio 11.** Kuolemaan johtaneissa onnettomuuksissa osalliset rattijuopot vuosina 2006–2013.

Kuviosta 11 näkee, että alle 24-vuotiaat kuoleman aiheuttaneet rattijuopot ovat hyvin suuri osa kaikista kuoleman aiheuttaneista rattijuopoista. Keskimäärin joka kolmas kuolemaan johtaneista rattijuopumusonnettomuuksista on alle 24-vuotiaan aiheuttama. Nuorten aiheuttamat rattijuopumuskuolemat ovat kuitenkin vähentyneet jopa puoleen siitä, mitä ne olivat vuonna 2006. Kuoleman aiheuttaneiden nuorten rattijuoppojen määrä on ollut koko ajan laskussa, poikkeuksena vuodet 2011 ja 2013. Vuonna 2011 kyseisten rattijuoppojen määrä nousi kuudella edelliseen vuoteen verrattuna, kun taas vuonna 2013 luku nousi vain kahdella (Liikenneturva 2013).

**Taulukko 2.** Kuolemat aiheuttaneet rattijuopot vuosina 2006–2013.

	<b>Alle 18-vuotiaat</b>	<b>18–20-vuotiaat</b>	<b>21–24-vuotiaat</b>
<b>2006</b>	3	15	15
<b>2007</b>	1	15	14
<b>2008</b>	2	12	11
<b>2009</b>	2	9	9
<b>2010</b>	3	8	6
<b>2011</b>	3	9	11
<b>2012</b>	2	4	7
<b>2013</b>	0	8	7
<b>Yhteensä</b>	<b>16</b>	<b>80</b>	<b>80</b>

Alle 18-vuotiaat kuoleman aiheuttaneet rattijuopot ovat selvästi harvinaisempia kuin 18–20-vuotiaat tai 21–24-vuotiaat rattijuopot. Tämä varmasti osittain johtuu siitä, että henkilöautolla saa lain mukaan ajaa vasta 18-vuotiaana. Suurin osa rattijuopumusten aiheuttamista kuolemista kuitenkin tapahtuu henkilöautolla ajettaessa. 18–24-vuotiaat ja 21–24-vuotiaat rattijuopot ovat ajaneet yhtä paljon kuolemaan johtaneita rattijuopumuksia yhteensä vuosina 2006–2013. Alle 18-vuotiaiden kuolemaan johtaneiden rattijuopumusonnettomuuksien määrä on vaihdellut nollan ja kolmen välillä vuosina 2006–2013. Kyseiset 18–20-vuotiaiden rattijuoppojen määrät taas ovat laskeneet vuodesta 2006, joskaan ei tasaisesti. Samalla tavoin on laskenut myös kuoleman aiheuttaneiden 21–24-vuotiaiden rattijuoppojen määrä (Liikenneturva 2013).

### 3.7 Kulkuneuvot

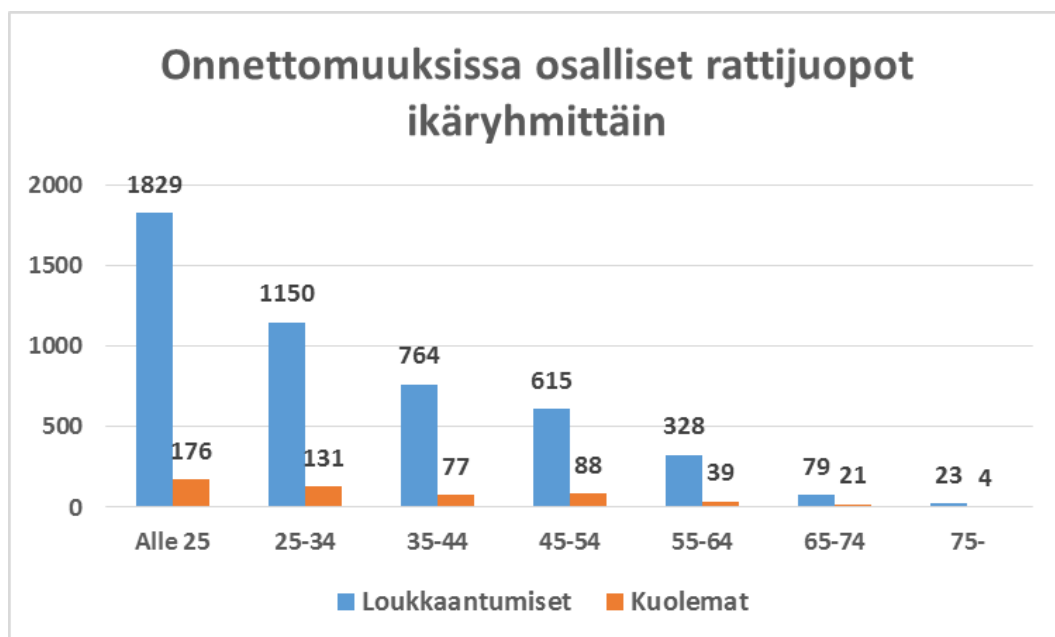
**Taulukko 3.** Kuolemaan tai loukkaantumiseen johtaneet rattijuopumusonnettomuudet yhteensä vuosina 2006–2013.

	<b>Kuljettaja menehtynyt</b>	<b>Kuljettaja loukkaantunut</b>	<b>Matkustaja menehtynyt</b>	<b>Matkustaja loukkaantunut</b>
<b>Mopo</b>	15	370	0	55
<b>Moottoripyörä</b>	31	292	3	54
<b>Henkilöauto</b>	312	2915	126	1699
<b>Pakettiauto</b>	12	168	4	62
<b>Kuorma-auto</b>	3	27	0	2
<b>Traktori</b>	5	17	0	6
<b>Muu ajoneuvo</b>	26	145	0	48
<b>Yhteensä</b>	<b>404</b>	<b>3934</b>	<b>133</b>	<b>1926</b>

Taulukko 3 havainnollistaa sen, millä ajoneuvoilla rattijuopumusonnettomuudet on yleensä ajettu. Luvut ovat yhteissumma vuosien 2006–2013 menehtymisistä sekä loukkaantumisista. Vuosina 2006–2013 menehtyi yhteensä 404 rattijuoppoa, joista jopa 312 tapahtui henkilöautolla ajettaessa. Matkustajistakin 126 menehtyi henkilöauton kyydissä, kun menehtyneitä matkustajia oli yhteensä 133. Toiseksi eniten kuljettajia menehtyi moottoripyörällä ajettaessa. Vain kolme matkustajaa menehtyi moottoripyörällä ajavan rattijuopon kyydissä ja neljä pakettiauton kyydissä. Henkilöauto on siis hyvin suuressa roolissa kuolemaan johtaneissa rattijuopumusonnettomuuksissa (Liikenneturva 2013).

Eniten loukkaantumisia sattui henkilöautolla. Kuljettajista jopa 75 prosenttia loukkaantui henkilöautolla ajettaessa ja matkustajista 88 prosenttia. Loukkaantumisia tapahtui toiseksi eniten mopolla ajettaessa. Lähes saman verran kyseisiä onnettomuuksia sattui myös moottoripyörällä. Matkustajia kuitenkin loukkaantui toiseksi eniten pakettiauton kyydissä. Kuorma-autolla tai traktorilla ajettuja vahinkoja sattui vähiten (Liikenneturva 2013).

### 3.8 Muut ikäluokat



**Kuvio 12.** Henkilövahinko-onnettomuuksissa osalliset rattijuopot ikäryhmittäin vuosina 2006–2013.

Kuten kuvio 12 huomaavat, alle 25-vuotiaat rattijuopot aiheuttavat eniten henkilövahinkoja muihin ikäluokkiin nähden. Loukkaantumis- ja menehtymismäärät vähenevät iän kasvaessa. Poikkeuksena ovat 45–54-vuotiaat rattijuopot, joiden kuoleman aiheuttaneet onnettomuudet ovat määrällisesti suurempia kuin 35–44-vuotiaiden (Liikenneturva 2013).

Taulukko 4 havainnollistaa loukkaantumisten ja kuolemien riskiä verrattuna ikäluokkien rattijuopumusmääriin. Rattijuopojen aiheuttamien loukkaantumisten riski laskee iän kasvaessa, mutta alkaa kuitenkin taas nousta 65-vuoden iässä. Suurin loukkaantumisprosentti verrattuna rattijuopumusmäärään oli alle 25-vuotiailla ja toiseksi suurin prosentti oli yli 74-vuotiailla. Alle 25-vuotiaiden rattijuopumusmäärät olivat ikäluokista suurimmat, kun taas yli 74-vuotiaiden määrät olivat pienimmät. Loukkaantumisriskin voidaan siis katsoa olevan riippuvainen iästä, ei niinkään rattijuopumusten määrästä (Tilastokeskus 2016/b & Liikenneturva 2013).

**Taulukko 4.** Kuoleman tai loukkaantumisen aiheuttaneet rattijuopot verrattuna rattijuopumusmääriin vuosina 2006–2013.

	Rattijuopumukset	Loukkaantumiset	Kuolemat
Alle 25-vuotiaat	43 279	1 829 (4,2 %)	176 (0,4 %)
25–34-vuotiaat	43 691	1 150 (2,6 %)	131 (0,3 %)
35–44-vuotiaat	36 156	764 (2,1 %)	77 (0,2 %)
45–54-vuotiaat	33 143	615 (1,9 %)	88 (0,3 %)
55–64-vuotiaat	20 253	328 (1,6 %)	39 (0,2 %)
65–74-vuotiaat	4 681	79 (1,7 %)	21 (0,4 %)
Yli 74-vuotiaat	689	23 (3,3 %)	4 (0,6 %)

Myös menehtymisprosentti laskee iän kasvaessa, mutta alkaa taas nousta 65-vuoden iässä. 45–54-vuotiaat aiheuttivat kuitenkin enemmän kuolemia kuin 35–44-vuotiaat. Suurin riski aiheuttaa kuolema oli yli 74-vuotiailla. Heillä menehtymisprosentti oli 0,6 prosenttia, kun alle 25-vuotiaiden prosentti oli 0,4. Kuten loukkaantumisissakin, myös menehtymisissä riski riippuu enemmänkin iästä kuin rattijuopumusten määrästä (Tilastokeskus 2016/b & Liikenneturva 2013).

## **4 RANGAISTUKSET**

Rattijuopumukseen syyllistynyt tuomitaan sakkoon tai vankeuteen enintään kuudeksi kuukaudeksi. Törkeässä rattijuopumuksessa rangaistus on vähintään 60 päiväsakkoa tai enintään 2 vuotta vankeutta (L 19.12.1889/39).

### **4.1 Ajokielto**

Yksi mahdollinen rattijuopumusrangaistus on ajokielto. Rattijuopumustuomioissa ajokiellon pituus on vähintään yksi kuukausi, mutta mikäli rattijuopumukseen syyllistynyt uusii rikoksensa viiden vuoden sisällä, on ajokiellon vähimmäispituus kuusi kuukautta. Törkeässä rattijuopumustuomiossa ajokielto kestää vähintään kolme kuukautta. Mikäli henkilö syyllistyy viiden vuoden aikana toiseen törkeään rattijuopumukseen, on tällöin ajokiellon pituus vähintään yksi vuosi. Ajokiellon pituus on enintään viisi vuotta (HE 212/2010).

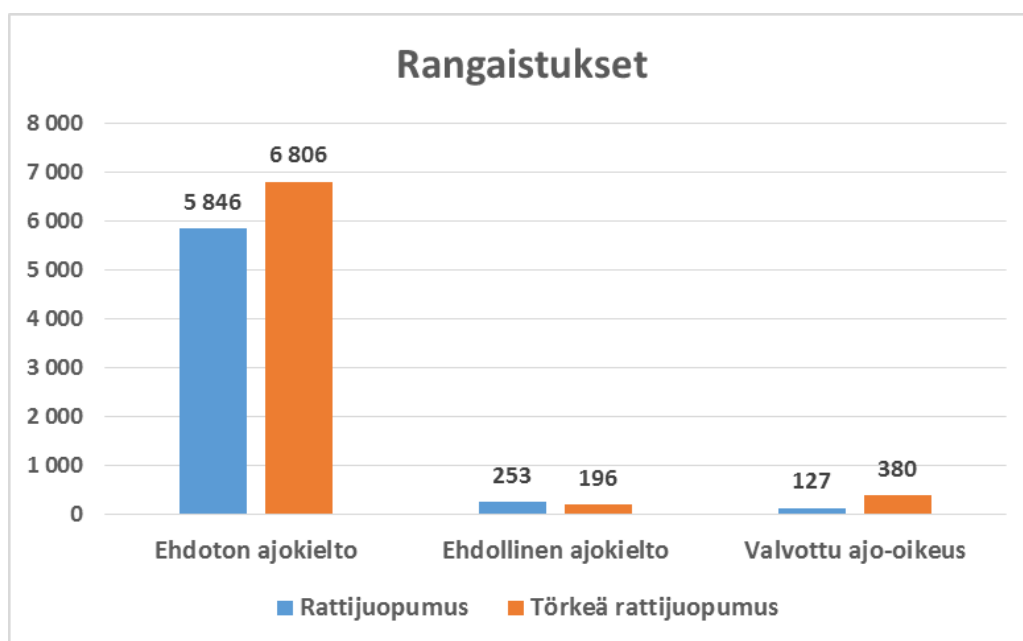
Rattijuopumukseen syyllistynyt voidaan määrätä myös ehdolliseen ajokieltoon. Tämä tarkoittaa sitä, että henkilö saa ajaa ajoneuvoa koetusaikana, mutta mikäli hän sinä aikana uusii rikoksensa, muuttuu ajokielto ehdottomaksi. Koetusaika kestää vähintään yhden vuoden ja se voidaan määrätä vain kerran. Ehdollisen ajokiellon enimmäispituus on kolme vuotta. Mikäli rikos toistuu, on ajokielto aina ehdoton. Ehdollinen ajokielto määrätään yleensä vain, jos ajokortti on rattijuopumukseen syyllistyneelle välttämätön ammattinsa tai jonkin muun erityisen painavan syyn takia. Ehdollisen ajokiellon määrääminen vaatii myös sen, ettei teosta ole aiheutunut vaaraa toisten turvallisuudelle (HE 212/2010).

### **4.2 Valvottu ajo-oikeus**

Rattijuopumukseen syyllistynyt voi pyytää poliisilta tai asiaa käsittelevältä tuomioistuimelta valvottua ajo-oikeutta, mikäli hänen vakituinen asuinpaikkansa on Suomessa, eikä hän muusta syystä ole ajokiellossa. Valvottu ajo-oikeus on vaihtoehto ajokiellolle. Alkolukko voidaan asentaa useampaankin ajoneuvoon (26.6.2008/439.)

Ajoneuvoon on valvotun ajo-oikeuden ajaksi asennettava alkolukko. Alkolukko esittää auton käynnistymisen, mikäli kuljettajalla on yli 0,1 milligrammaa alkoholia litrassa uloshengitysilmaa. Myös ajon aikana on välillä puhallettava alkolukkoon, mutta puhaltamatta jättäminen ei kuitenkaan sammuta autoa kesken ajon. Käyttötiedot, muun muassa mahdolliset rikkeet ja manipulointiyritykset, rekisteröityvät keskusyksikön muistiin. Ajoneuvo on vietävä 60 päivän välein laitevalmistajan valtuuttamalle edustajalle käyttötietojen purkamista varten. Valvottuun ajo-oikeuteen kuuluu myös keskustelu terveydenhuollon ammattihenkilön kanssa päihteiden käytöstä ja siihen liittyvistä hoitomahdollisuuksista (Poliisi 2016/c).

Valvotun ajo-oikeuden ajan ajo-oikeus on ehdollinen. Siihen siis pätevät samat säännöt kuin ehdolliseen ajokieltoon, mutta ajoneuvossa on oltava alkolukko koko koetusajan. Tuomittu ei siis saa ajaa ajoneuvoja, jotka eivät sisällä alkolukkoa. Mikäli valvottava rikkoo valvotun ajo-oikeuden ehtoja, muuttuu tuomio ajokielloksi (Poliisi 2016/c).



**Kuvio 13.** Rangaistukset vuonna 2014.



Vuonna 2014 alkolukolla valvottuja ajo-oikeuksia myönnettiin yhteensä 507 kappaletta. Niistä 127 liittyi rattijuopumustapauksiin ja 380 törkeisiin rattijuopumustapauksiin. Ehdollinen ajokielto on ehdottomaan ajokieltoon verraten melko harvinainen. Vuonna 2014 ehdollisia ajokieltoja määrättiin vain 449, kun ehdottomia ajokieltoja määrättiin jopa 12 652 kappaletta (Tilastokeskus 2016/d).

#### KKO:2009:71

A oli 30.7.2008 syyllistynyt törkeään rattijuopumukseen saaden siitä viiden kuukauden ehdollisen vankeusrangaistuksen sekä oheissakon. Lisäksi hänet määrättiin yhden vuoden ja yhdeksän kuukauden pituiseen ajokieltoon. A oli syyllistynyt viiden vuoden sisällä kahdesti törkeään rattijuopumukseen, joten hänet oli tieliikennelain 78 §:n mukaan määrättävä vähintään vuodeksi ajokieltoon.

A valitti hovioikeuteen vaatien ajokiellon määräämistä ehdolliseksi yhdistettynä alkolukkoon. A oli ammatiltaan kirvesmies, joten oli hyvin todennäköistä, että hän ammatinsa puolesta tarvitsi autoa. Ajon aikana A:n alkoholipitoisuus veressä oli ollut 1,54 milligrammaa litrassa ja ajo oli tapahtunut yleisellä tiellä aiheuttaen näin muulle liikenteelle vaaraa.

Hovioikeus ei muuttanut kärjäoikeuden tuomiota. Ajokiellon määrääminen ehdolliseksi edellyttää aina erityisen painavaa syytä, eikä A:n ammatin katsottu olevan riittävän painava syy.

A valitti tuomiosta Korkeimpaan oikeuteen, ja vaati, että ajokielto muutetaan alkolukolla valvottuun ajo-oikeuteen. Ajokielto määrättäisiin tällöin ehdollisena. Valvotulla ajo-oikeudella pyritään lieventämään niitä taloudellisia ja sosiaalisia haitta-vaikutuksia, joita ehdottomassa ajokiellossa syntyisi. Valvottu ajo-oikeus on vaihtoehto ehdottomalle ajokiellolle, ei lisäseuraamus ehdolliselle ajokiellolle.

Tieliikennelain mukaan valvottu ajo-oikeus on määrättävä, mikäli tuomittu sitä pyytää. Ehdollinen ajokielto voidaan kuitenkin määrätä vain, jos siihen on erityisen painava syy, eikä teosta ole ollut vaaraa toisten turvallisuudelle. Nyt onkin kysymys siitä, tuleeko nämä ehdollisen ajokiellon edellytykset ottaa huomioon harkittaessa valvotun ajo-oikeuden määräämistä.

Valvottu ajo-oikeus voidaan määrätä vain tilanteissa, joissa ehdollisen ajokiellon määrääminen ei ole mahdollista. Tämän takia myöskään ehdollisen ajokiellon edellytysten ei tarvitse täyttyä. Korkein oikeus ei siis nähnyt estettä valvotun ajo-oikeuden määräämiselle, koska laissa ei kyseisiä säädöksiä ollut.

Korkein oikeus muutti hovioikeuden tuomiota. A:lle määrättiin valvottu ajo-oikeus, jonka koetusajan päättymispäivä on 30.10.2010. Valvottu ajo-oikeus voidaan peruuttaa, mikäli tuomittu syyllistyy koetusaikana törkeään liikenneturvallisuuden vaarantamiseen, rattijuopumukseen, törkeään rattijuopumukseen tai muuten laiminlyö valvotun ajo-oikeuden velvollisuuksia. Tuomio muuttuu tällöin takaisin ehdottomaksi ajokielloksi.

### 4.3 Yhdyskuntapalvelu

Yhdyskuntapalvelu on vaihtoehto ehdottomalle vankeusrangaistukselle. Yhdyskuntapalvelun pituus on vähintään 14 ja enintään 240 tuntia valvonnan alaisena tehtävää palkatonta työtä. Osan rangaistuksesta voi suorittaa Rikosseuraamuslaitoksen järjestämällä tai hyväksymällä toiminnoilla tai osallistumalla avohoitoon. Näiden toimintojen tarkoituksena on vähentää rikoksen uusiutumisen riskiä tai päihdeongelmia. Työn osuuden on oltava kuitenkin vähintään puolet tuomiosta ja toiminnan tai avohoidon määrä voi olla enintään 30 tuntia. Nuorten tapauksissa tästä voidaan kuitenkin poiketa. Alle 21-vuotiaat voivat osallistua sosiaalista toimintakykyä edistäviin tehtäviin ja ohjelmiin sekä niiden yhteydessä annettavaan tukeen ja ohjaukseen. Tällöin ei aiemmin mainittu toiminnan määrä ole voimassa. Yhdyskuntapalvelun aikana tuomittu ei saa olla huumausaineiden vaikutuksen alaisena, eikä osallistua yhdyskuntapalveluun liittyvään työhön tai toimintaan alkoholin tai muun päihdyttävän aineen vaikutuksen alaisena (L 400/2015).

Mikäli rikoksesta epäilty tuomitaan todennäköisesti yhdyskuntapalveluun, pyytää syyttäjä tai tuomioistuimien Rikosseuraamuslaitosta laatimaan seuraamusselvityksen. Siinä arvioidaan henkilön mahdollisuudet suoriutua yhdyskuntapalvelusta aiemman rikollisuuden, päihteiden käytön ja muiden henkilökohtaisten olosuhteiden perusteella. Samalla selvitetään myös suostuuko rikoksesta epäilty yhdyskuntapalveluun tuomitsemiseen ja sen suorittamiseen.

#### KKO:1998:76

18-vuotias A oli kuljettanut henkilöautoa yleisellä tiellä alkoholin vaikutuksen alaisena. Ajon aikana hänen verensä alkoholipitoisuus oli ollut vähintään 1,84 promillea ja olosuhteet olivat olleet sellaiset, että teko oli ollut omiaan vaarantamaan toisten turvallisuutta. Henkilöauto oli suistunut

tieltä, katkaissut valopylvään ja pyörinyt katon kautta ympäri. Auton takapenkillä ilman turvavöitä istunut B oli onnettomuudessa saanut päähänsä vakavia vammoja, joihin hän menehtyi samana päivänä.

Loviisan käräjäoikeus tuomitsi A:n törkeästä rattijuopumuksesta, liikenneturvallisuuden vaarantamisesta sekä kuolemantuottamuksesta 3 kuukauden ja 15 päivän ehdolliseen vankeusrangaistukseen 31.7.1998 päättyvin koetusajoin. Lisäksi A sai sakkoja yhteensä 1600 markkaa. Käräjäoikeuden mielestä yleinen lainkuuliaisuus tai vakiintunut rangaistuskäytäntö eivät vaatineet ehdottomaan vankeusrangaistukseen tuomitsemista. Rangaistukseen vaikutti myös se, ettei A:ta oltu aiemmin tuomittu vankeusrangaistukseen.

Virallinen syyttäjä haki muutosta Helsingin hovioikeuteen. Syyttäjän mielestä A:n humalatilán vahvuuden, ajomatkan pituuden ja tieltä suistumisen takia teko oli niin vaarallinen ja vakava, että se vaatisi ehdottoman rangaistuksen. Vaikka A:ta ei oltu aiemmin rangaistu, eikä B ollut käyttänyt turvavyötä ja hänen olisi pitänyt tietää, ettei A ole alkoholia nautittuaan kykenevä ajamaan autoa turvallisesti, eivät nämä syyt olleet riittäviä siihen, että rangaistus olisi määrättävä ehdolliseksi.

Lisäksi hovioikeus katsoi, ettei A:n voitu olettaa suoriutuvan yhdyskuntapalvelusta ottaen huomioon hänen keskeen jääneet koulunkäyntinsä, varusmiespalveluksensa sekä siviilipalveluksensa. Myös Kriminaalihuoltoyhdistyksen mukaan A soveltuisi yhdyskuntapalveluun vain ohjauksen ja valvonnan avulla. Näin ollen hovioikeus muutti A:n 3 kuukauden ja 15 päivän vankeusrangaistuksen ehdottomaksi.

A valitti Korkeimpaan oikeuteen vaatien, että hänet tuomitaan ehdottoman vankeuden sijaan yhdyskuntapalveluun. Vuonna 1996 voimassa olleen lain (272/1992) mukaan tuomioistuim voi tuomita pituudeltaan enintään kahdeksan kuukauden ehdottoman vankeusrangaistuksen sijaan yhdyskuntapalvelua. Kuitenkin, vuonna 1997 voimaan tuli laki, jonka mukaan rikoksenteijä voidaan tuomita enintään kahdeksan kuukauden pituisen ehdottoman vankeusrangaistuksen sijaan yhdyskuntapalveluun, mikäli ehdottomat vankeusrangaistukset, aiemmat yhdyskuntapalvelut tai muut painavat syyt eivät sitä estä.

Rikoslain 3 §:n 2 momentin mukaan muutoksenhakutuomioistuimen on sovellettava tekohetkellä voimassa ollutta lakia, mikäli se ei johda ankarampaan tuomioon. Koska vuonna 1996 voimassa ollut laki ei johda ankarampaan lopputulokseen, on asiassa sovellettava tätä lakia.

Yhdyskuntapalvelun kokeilemisesta annetun lain mukaan yhdyskuntapalveluun tuomitsemisen edellytyksenä on, että rikoksenteijä on suostunut yhdyskuntapalveluun ja, että hänen voidaan olettaa suoriutuvan siitä.

Nämä kriteerit täyttyvät, sillä A on suostunut yhdyskuntapalveluun ja Kriminaalihuoltoyhdistyksen mukaan A on kykenevä suoriutumaan yhdyskuntapalvelusta ohjauksen ja valvonnan avulla.

Törkeä rattijuopumus ja kuolemantuottamus ovat niin vakavia rikoksia, että ne saattavat estää yhdyskuntapalvelun rangaistuksena. Korkein oikeus kuitenkin katsoi, että koska A on ollut tekohetkellä vain 18-vuotias, eikä hänellä ole aiempaa rikostaustaa, ei rikoksen laatu tässä tapauksessa estä yhdyskuntapalveluun tuomitsemista. Näin ollen Korkein oikeus muutti hovioikeuden tuomiota siten, että 3 kuukauden ja 15 päivän vankeusrangaistuksen sijaan, A:lle määrättiin 101 tuntia yhdyskuntapalvelua.

#### 4.4 Menettämisseuraamus

Rikoslain 10 luvussa säädetään menettämisseuraamuksesta. Sen edellytyksenä on rangaistavaksi säädetty teko. Lain 5 § mukaan ”*rikoksella tuotettu, valmistettu tai aikaansaatu taikka rikoksen kohteena ollut esine tai omaisuus voidaan tuomita kokonaan tai osaksi menetetyksi, jos menettämisseuraamus on tarpeen uusien rikosten ehkäisemiseksi, ja esine on erityisen sovelias rikoksen kohteeksi tai rikolliseen käyttöön*”. Menettämisseuraamusta voidaan siis käyttää myös rattijuopumusrangaistuksissa ajoneuvon menettämällä (RL 39/1889). Korkein oikeus on antanut useita päätöksiä kyseisestä menettämisestä, tässä esimerkkinä Korkeimman oikeuden päätös 2005:76.

KKO:2005:76

A oli syylistynyt 4.6.2003 törkeään rattijuopumukseen sekä kulkuneuvon kuljettamiseen oikeudetta. 2.7.2003 hän oli uudelleen syylistynyt törkeään rattijuopumukseen sekä kulkuneuvon kuljettamiseen oikeudetta. Käräjäoikeus tuomitsi A:n vankeusrangaistukseen ja ajokieltoon. Rangaistuksessa otettiin koventamisperusteena huomioon A:n aikaisempi rikollisuus, sillä se osoitti A:n piittaamattomuutta lain kieltoja ja käskyjä vastaan. Syyttäjä oli vaatinut A:n henkilöauton menettämistä valtiolle rikoslain 10 luvun 4 §:ssä tarkoitettuna rikosentekovälineenä. Perusteluissa syyttäjä viittasi A:n aikaisempiin rattijuopumuksiin.

Menettämisseuraamista koskevat säädökset uudistuivat 1.1.2002. Tätä ennen oli katsottu, ettei rattijuopon kuljettama auto ollut sellainen rikoksen tekemiseen käytetty väline, joka voitaisiin tuomita valtiolle menetetyksi. Käräjäoikeuden mukaan menettämisseuraamus ei saisi riippua siitä satunnaisesta seikasta, kuuluiko rikokseen liittyvä esine tai omaisuus syylliselle

vai sivulliselle. On yleensä sattumanvaraista, onko kyseisiin rikoksiin käytetty väline kuljettajan omistama. Käräjäoikeus lausui, ettei auton menettäminen estäisi rikoksen uusiutumista, koska auton hankkiminen tai lainaaminen olisi hyvin helppoa. Näistä syistä käräjäoikeus katsoi, että menettämisseuraamus olisi vain rangaistuksen luontoinen seuraamus ja hylkäsi vaatimuksen auton menettämisestä. Syyttäjä valitti hovioikeuteen vaatien uudelleen A:n omistaman henkilöauton tuomitsemista menetetyksi. Hovioikeus ei kuitenkaan muuttanut käräjäoikeuden tuomiota.

Syyttäjälle myönnettiin valituslupa Korkeimpaan oikeuteen. Hän vaati edelleen, että auto tuomittaisiin menetetyksi valtiolle. Korkein oikeus lausui, ettei ajoneuvoa ole yleensä pidetty 10 luvun mukaisena rikosentekovälineenä rattijuopumusrikoksissa, mutta sitä on sen sijaan pidetty rikoksen välittömänä tosiasiallisena kohteena. Vuonna 2002 voimaan tulleen lainuudistuksen mukaan rikoksen kohteena ollut esine tai omaisuus voidaan tuomita valtiolle menetetyksi, mikäli se on tarpeen rikoksen uusimisen kannalta.

Ensisijainen rattijuopumusten uusimisen ehkäisykeino on ajokielto. Mikäli tekijä kuitenkin syyllistyy toistuvasti rattijuopumuksiin tuomituista rangaistuksista huolimatta, saattaa olla aiheellista määrätä menettämisseuraamus. Jos siis pidetään hyvin todennäköisenä, että ilman menettämisseuraamusta tekijä syyllistyisi myöhemminkin rattijuopumukseen, on ajoneuvon tuomitseminen valtiolle mahdollinen.

A:n rikos- ja ajokorttirekisteristä selviää, että A on aiemmin vuosina 2002 ja 2003 syyllistynyt kahteen törkeään rattijuopumukseen ja kahteen rattijuopumukseen ajokiellon ollessa voimassa. Vuosina 1991–1997 A oli seitsemän kertaa määrätty ajokieltoon rattijuopumuksista ja törkeistä rattijuopumuksista. Näin ollen Korkein oikeus totesi, etteivät A:lle aiemmin määrätty rangaistukset ja ajokiellot ole estäneet rikoksen uusimista. Uusien rattijuopumusten ehkäisemisen kannalta Korkein oikeus tuomitsi A:n omistaman, rikoksen kohteena olleen ajoneuvon, valtiolle menetetyksi.

## 4.5 Kansalaisaloite

Elokuussa vuonna 2013 tehtiin kansalaisaloite ”Rattijuoppouden rangaistuksia on kovennettava”. Kyseisessä aloitteessa vaadittiin muun muassa ajoneuvon välitöntä haltuunottoa rattijuopumuksen jälkeen, promillerajan laskemista sekä rattijuopon ilmoittamatta jättämistä rangaistavaksi. Näiden lisäksi rattijuoppojen aiheuttamat kuolemat tulisi tulkita tapoiksi ja loukkaantumiset tapon yrityksiksi. Ensimmäisestä rattijuopumuksesta pitäisi seurata ajokielto sekä hoitoonohjaus ja uusiutuvista rattijuopumuksista tilanteen mukainen pakkohoito sekä ehdoton vankeusrangaistus.

Perusteluina kansalaisaloitteelle oli luottamuksen horjuminen Suomeen oikeusvaltiona liian lievien rattijuopumusrangaistuksen vuoksi (Kansalaisaloite 2013).

Aloite keräsi 62 835 allekirjoitusta ja se lähetettiin eduskuntaan 6.6.2014. Eduskunta lähetti kansalaisaloitteen eteenpäin lakivaliokunnan käsiteltäväksi. Lakivaliokunta kuitenkin katsoi, että nykyinen Suomen lainsäädäntö vastaa pitkälti kansalaisaloitetta, eikä näin ollen ollut perusteltua käynnistää lainvalmistelua. Valiokunnan sijaan ehdotti, että eduskunta hyväksyisi nämä kuusi aloitteeseen liittyvää lausuntoa (Kansalaisaloite 2013):

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

## 4.6 Rattijuopumuksen uusiminen

### 4.6.1 Lintu-tutkimus

Rattijuopumusten uusijoiden määrästä ei ole tarkkaa tietoa, mutta vuonna 2011 tieliikenteen turvallisuuden pitkän aikavälin tutkimus- ja kehittämissuunnitelma LIN-TU julkaisi raportin nimeltä ”Rattijuopon profiili ja uusimisen riskitekijät”. Raportti keskittyi rattijuopumukseen Uudenmaan tieliikenteessä vuosina 1990–2008 (Lintu 2011).

Suomessa suoritetaan vuosittain niin sanottu R-tutkimus, eli ratsiatutkimus, jossa tutkitaan alkoholia nauttineiden kuljettajien määrää Uudenmaan tieliikennevirassa. Tutkimuksessa saatuja tietoja käytetään muun muassa lainsäädäntötyön tietopohjana sekä ennaltaehkäisevässä liikenneturvallisuustyössä. 1980-luvulla R-tutkimuksen rattijuoppojen haastattelujen perusteella todettiin, että heistä noin 30–50 % oli aiemmin syyllistynyt rattijuopumukseen. Alkoholin suurkulutuksen osoittimella todettiin, että kyseisten ratsioiden rattijuopoista hyvin suuri osa oli alkoholin ongelmakäyttäjiä (Lintu 2011).

Vuosina 1996 ja 1997 tutkittiin osoittimien yhteyttä uusimisriskiin. Mikäli R-tutkimuksessa käytetyt osoittimet olivat koholla, oli rattijuopumuksen uusimisen riski 1,4 kertaa suurempi kuin normaalitasolla. Jos taas ratsiassa kiinnijääneen veren alkoholipitoisuus ylitti 1,2 promillen, oli uusimisriski jopa 2,5-kertainen verrattuna alempiin alkoholipitoisuuksiin. Ratsiatutkimuksesta saatiin selville, että myös kiinnijäämisen ajankohta oli yhteydessä uusimisriskiin. Esimerkiksi tiistai-iltapäivänä kiinnijääneen rattijuopon uusimisriski oli 6,2-kertainen verrattuna tiistai-iltapäivän rattijuoppoon. Alkoholin suurkulutuksen osoittimella selvitettiin, että iltapäivän rattijuopoilla oli korkeimmat GGT-arvot. Tästä voidaan päätellä, että alkoholin suurkuluttajien osuus kyseisestä ryhmästä voi olla merkittävä. Eronneella rattijuopolla R-tutkimuksen mukaan uusimisriski oli 1,7-kertaa suurempi, kuin naimisissa olevalla rattijuopolla (Lintu 2011).

Uudenmaan tieliikenteessä vuosina 1996 ja 1997 tutkittiin yhteensä noin 132 rattijuoppoa. Näiden rattijuoppojen uusimismäärät selvitettiin taaksepäin vuoteen 1990

asti ja eteenpäin vuoteen 2006 asti. Rattijuopoista 66, eli tasan puolet, eivät olleet aiemmin jääneet kiinni rattijuopumuksesta, eivätkä jääneet kiinni uudelleenkaan vuoteen 2006 mennessä. Vain 13 tapauksessa näistä 66 veren alkoholipitoisuus ylitti 1,2 promillen. Toiset 66 rattijuoppoa olivat jääneet kiinni vähintään kaksi kertaa vuosien 1990–2006 aikana. 33 näistä oli jäänyt kiinni kaksi kertaa, 13 kolme kertaa ja 17 neljästä yhdeksään kertaa. Yksi rattijuopoista jäi kiinni 17 kertaa, yksi 22 kertaa ja eräs jopa 24 kertaa. Näillä 66 henkilöllä oli rattijuopumuskertoja yhteensä 258 kappaletta (Lintu 2011).

#### **4.6.2 Päihteet ja ajokortti -projekti**

Tampereella käynnistettiin vuonna 1999 projekti, nimeltä Päihteet ja ajokortti. Projektissa seurattiin kaikkia vuonna 2000 rattijuopumuksen takia päihderiippuvuusarvioon lähetettyjä henkilöitä. Tutkimukseen osallistui 98 henkilöä, 88 miestä ja 10 naista. Miehistä 16:lla ei ollut aikaisempia rattijuopumuksia ja naisista neljällä. 42:lla miehistä oli 1-2 aiempaa rattijuopumusta ja 30:lla enemmän kuin kaksi. Naisista neljällä oli yksi tai kaksi aiempaa tuomiota rattijuopumuksesta ja kahdella naisista tuomioita oli enemmän kuin kaksi. Kyseiseen tutkimukseen osallistuneiden miesten yleisin kiinnijäämistapa oli ilmianto, naisilla se oli kolari (Mettovaara, Rantanen & Seppä 2006).

Kolmen vuoden seuranta-aikana henkilöiden oli toimitettava poliisille lääkärinlausunto, joka sisälsi arvion henkilön päihderiippuvuudesta. Kuitenkin vain 73 tutkintaan osallistuneista palautti lausunnon. Näistä henkilöistä 43 ei seurannan aikana uusinnut rattijuopumustaan, mikä on lähes 60 prosenttia lausunnon palauttaneista. 11 lausunnon toimittaneista uusi rattijuopumuksensa jo ensimmäisen vuoden aikana, 14 toisen vuoden aikana ja 5 kolmen vuoden aikana. Uusijoista 17 uusi rikoksensa vain kerran, 11 henkilöä kaksi kertaa ja vain kaksi henkilöä enemmän kuin kaksi kertaa (Mettovaara, Rantanen & Seppä 2006).

Henkilöistä, jotka eivät toimittaneet lausuntoa, saatiin myös tietoa. Lausunnon toimittamatta jättäneitä oli yhteensä 24, joista 11 uusi rikoksensa seurannan aikana. Kahdeksan heistä uusi rattijuopumuksensa jo ensimmäisenä vuonna, kaksi toisena



vuonna ja yksi kolmantena vuonna. Kolme uusijaa uusi rattijuopumuksensa vain kerran, neljä kaksi kertaa ja neljä enemmän kuin kaksi kertaa. Yhdestä tutkimukseen osallistuneesta henkilöstä ei ollut käytettävissä tietoja, joten tietoja saatiin vain 97 henkilöstä. Keskimäärin henkilöillä, jotka eivät olleet toimittaneet lausuntoa, oli enemmän rattijuopumusuisintoja, kuin heillä, jotka lausunnon olivat palauttaneet (Mettovaara, Rantanen & Seppä 2006).

Kaikista tutkimukseen osallistuneista jopa yli 40 prosenttia uusi rattijuopumuksensa kolmen vuoden aikana. Lausunnon toimittaneilla ja toimittamatta jättäneillä ei ollut merkittävää eroa rattijuopumuksen uusinnan kannalta, mutta lausunnon toimittamatta jättäneillä uusinta tapahtui keskimäärin enemmän seurannan alkupuolella kuin lausunnon toimittaneilla. He siis uusivat rattijuopumuksensa yleensä aiemmin kuin he, jotka lausunnon toimittivat. Lausunnon toimittaneista 29, eli noin 40 prosenttia oli saanut ajo-oikeutta puoltavan lausunnon. Heistä 7 uusi rattijuopumuksensa ja 22 henkilöä taas ei (Mettovaara, Rantanen & Seppä 2006).

Ainoa merkittävä yhteys rattijuopumuksen uusimiseen oli aiemmat rattijuopumusmäärät. Lausunnon toimittaneiden aikaisempia rattijuopumuksia tutkittiin suhteessa uusimisiin seurannan aikana. Otoksessa oli siis 73 henkilöä, joista 16 ei ollut aikaisempaa rattijuopumustaustaa. Heistä vain 5 uusi rattijuopumuksensa kolmen vuoden aikana. Yksi tai kaksi aiempaa rattijuopumustuomiota saaneita oli 32 ja heistä kahdeksan henkilöä uusi rikoksensa. Mikäli henkilöllä oli aiempia rattijuopumuksia enemmän kuin kaksi, oli rattijuopumuksen uusiminen huomattavasti yleisempää. Kyseisiä henkilöitä oli 25 ja heistä jopa 17 uusi rattijuopumuksensa kolmen vuoden aikana. Tutkimus siis osoitti, että mitä enemmän aiempia rattijuopumuksia henkilöllä on, sitä yleisemmin niitä tulee myös lisää (Mettovaara, Rantanen & Seppä 2006).

## 5 KAMPANJONTI

Rattijuopumuskampanjoilla pyritään ehkäisemään kyseisiä rikoksia. Vuosittainen kampanjointi käynnistyi jo 1970-luvulla. Liikenneturva, joka toimi aiemmin nimellä Talja, on jo useita vuosikymmeniä kampanjoinut rattijuopumuksia vastaan. Kampanjointia on tehty myös nyt lakkautetun Liikenneraittiustyöryhmän toimesta. Työryhmään kuuluivat liikenne- ja viestintäministeriö, Liikenneturva, sosiaali- ja terveysministeriö, Liikkuva poliisi, Trafi sekä Suomen sosiaali- ja terveys ry. Kampanjoinnissa keskitytään yleensä tuomaan esiin negatiivisia asenteita rattijuopumuksia kohtaan sekä korostamaan itsekontrollia ja tilannekontrollia. Esimerkiksi 1980-luvun kampanjan pääviestinä oli monellekin mieleen jäänyt ”*Jos otat et aja - Jos ajat, et ota*” (Trafi 2015).

Kampanjoissa on usein korostettu myös sosiaalista vastuuta ja alkoholia nauttineen henkilön ajamisen estämistä. 1990-luvun kampanjan viesti oli ”...*jos mä vois saada takas sen aamun ja sanoa: älä lähde autolla*” ja vuonna 2007 jatkettiin samalla aiheella kampanjalauseilla ”*Tänäkin viikonloppuna moni humalainen loukkaantuu – kun kaveri ei anna autonavaimia*”, ”*Kiität ystävääsi aamulla!*” ja ”*Kaveria ei jätetä*”. Vuonna 2013 liikenneraittiustyöryhmä järjesti slogankilpailun rattijuopumuskampanjalle. Kilpailun voitti nuorten itse keksimä slogan ”*Tyhmä saa olla, muttei rattijuoppo*”, jonka tavoitteena oli korostaa sosiaalista vastuullisuutta ja sosiaalisten normien vahvistamista. Lisäksi sloganilla pyrittiin viestimään, että liikenne ja alkoholi eivät sovi yhteen ja jokaiselle kuuluu vastuu selvästä kuljettajasta (Trafi 2015).

Rattijuopumuskampanjat ovat viime vuosina kohdistuneet etenkin nuoriin. Uusin, vuoden 2015, kampanja kulkee nimellä #rohkee. Viestin sisältö on yksinkertaisesti ”*Ole #rohkee. Älä päästä kaveria kännissä rattiin*”. Liikenneturvan 15–20-vuotiaille suunnatun kyselyn mukaan joka neljäs nuori kertoi olleensa rattijuopon kyydissä. Joka kolmas taas kertoi, että kaverit ovat ajaneet alkoholin vaikutuksen alaisena. Lähes kaikki nuoret kuitenkin haluaisivat, että kaverit yrittäisivät estää humalassa ajamisen. Kyselyyn vastanneista yhdeksän kymmenestä kertoo myös, että yrittäisivät itsekkin estää kaverin humalassa ajamisen. Kampanja on kolmivuotinen

ja siinä on mukana Liikenneturva, liikenne- ja viestintäministeriö, Trafi, poliisi, Liikennevakuutuskeskus, Ehkäisevä päihdetyö EHYT ry sekä Ehkäisevän päihdetyön verkosto (Liikenneturva 2015).

## 6 YHTEENVETO

Rattijuoppoja jää poliisin haaviin vuosittain noin 18 000. Todellisuudessa rattijuoppoja arvioidaan olevan enemmän. Arviolta noin joka 500. kuljettaja tieliikennevirassa on rattijuoppo ja jopa joka 100. kuljettaja ajaa alkoholin vaikutuksen alaisena ylittämättä promillerajaa. Nuorten osuus rattijuopumuksista on noin 24 prosenttia kaikista rattijuopumuksista. Miesten rattijuopumukset ovat huomattavasti naisia yleisempiä. 15–24-vuotiailla miehillä rattijuopumuksia oli jopa kymmenen kertaa enemmän kuin samaa ikäluokkaa olevilla naisilla. Yleensä rattijuopumukset ajetaan alkoholin vaikutuksen alaisena.

Rattijuopumusonnettomuuksissa loukkaantuneiden määrä kaikista tieliikenteessä sattuneista loukkaantumisista on noin 10 prosenttia. Tavallisimmin rattijuopumusonnettomuuksissa loukkaantuu rattijuoppo, mutta myös matkustajien ja sivullisten loukkaantumisriski on suuri. Nuorten aiheuttamien rattijuopumusloukkaantumisten määrä oli jopa yli 40 prosenttia kaikista rattijuopumusonnettomuuksissa loukkaantuneista. Määrä on suuri ja siihen saattaa vaikuttaa nuorten ajamisen kokemattomuus sekä heikompi alkoholinsietokyky. 15–24-vuotiaista suurin loukkaantumismäärä oli 18–20-vuotiailla. Pienin taas oli alle 18-vuotiailla, mahdollisesti siksi, että onnettomuuksista suurin osa oli ajettu henkilöautolla.

Rattijuopumusonnettomuuksissa menehtyneiden määrä koko tieliikenteessä kuolleista on noin neljännes. Nuorten osuus näistä on noin kolmannes. 18–20-vuotiaiden kuoleman aiheuttaneiden rattijuoppojen määrä on sama kuin 21–24-vuotiaiden. Alle 18-vuotiaiden osuus oli kuolemissakin pienin, sillä kuten loukkaantumisissakin, myös kuolemissa suurin painopiste oli henkilöautossa.

Muihin ikäluokkiin nähden 15–24-vuotiaat rattijuopot aiheuttavat eniten henkilövahinkoja. Riski loukkaantumisiin tai kuolemiin johtavissa rattijuopumusonnettomuuksissa kuitenkin taas kasvaa, kun ikä ylittää 65 vuoden. Loukkaantumiset ja kuolemat eivät siis ole niinkään riippuvaisia rattijuopumusten määrästä vaan enemmänkin ikäluokasta. Kuoleman aiheuttaneita rattijuoppoja nimittäin oli prosentuaalisesti eniten yli 75-vuotiaissa, vaikka heillä rattijuopumuksia oli vähiten.



Poliisi 2016/a. Päähteet ja ajo-oikeus. Viitattu 11.4.2016. [https://www.poliisi.fi/liikenneturvallisuus/paihteet\\_ja\\_ajo-oikeus](https://www.poliisi.fi/liikenneturvallisuus/paihteet_ja_ajo-oikeus)

Poliisi 2016/b. Tarkkuusalkometrin käyttö. Viitattu 10.5.2016. [https://www.poliisi.fi/liikenneturvallisuus/tarkkuusalkometrin\\_kaytto](https://www.poliisi.fi/liikenneturvallisuus/tarkkuusalkometrin_kaytto)

Poliisi 2016/c. Rattijuopumuksen seuraukset. Viitattu 29.3.2016. [https://www.poliisi.fi/liikenneturvallisuus/rattijuopumuksen\\_seuraukset](https://www.poliisi.fi/liikenneturvallisuus/rattijuopumuksen_seuraukset)

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

RL 19.12.1889/39 <http://www.finlex.fi/fi/laki/ajantasa/1889/18890039001?search%5Btype%5D=pika&search%5Bpika%5D=20.12.2002%2F1198#a20.12.2002-1198>

RL 19.12.1889/39. Rikoslaki. Viitattu 30.3.2016 <https://www.finlex.fi/fi/laki/ajantasa/1889/18890039001#L23>

Tilastokeskus 2016/a. Selvitettyihin rikoksiin syylliseksi epäillyt henkilöt iän mukaan kunnittain 2006–2015. Viitattu 23.3.2016. [http://pxnet2.stat.fi/PXWeb/pxweb/fi/StatFin/StatFin\\_\\_oik\\_\\_rpk/050\\_rpk\\_tau\\_105.px/table/tableViewLayout1/?rxid=807c7356-df09-4e88-978e-8260ec00cb79](http://pxnet2.stat.fi/PXWeb/pxweb/fi/StatFin/StatFin__oik__rpk/050_rpk_tau_105.px/table/tableViewLayout1/?rxid=807c7356-df09-4e88-978e-8260ec00cb79)

Tilastokeskus 2016/b. Rikokset ja niiden selvittäminen 1980–2015. Viitattu 25.3.2016. [http://pxnet2.stat.fi/PXWeb/pxweb/fi/StatFin/StatFin\\_\\_oik\\_\\_rpk/020\\_rpk\\_tau\\_102.px/table/tableViewLayout1/?rxid=7c79c9d1-d995-4eba-8a02-6cd9860c2de4](http://pxnet2.stat.fi/PXWeb/pxweb/fi/StatFin/StatFin__oik__rpk/020_rpk_tau_102.px/table/tableViewLayout1/?rxid=7c79c9d1-d995-4eba-8a02-6cd9860c2de4)

Tilastokeskus 2016/c. Henkilövahinko-onnettomuudet, kuolleet ja loukkaantuneet kuukausittain maakunnissa 2003-2016. Viitattu 27.3.2016. [http://pxnet2.stat.fi/PXWeb/pxweb/fi/StatFin/StatFin\\_\\_lii\\_\\_ton/010\\_ton\\_tau\\_101.fi.px/?rxid=7c79c9d1-d995-4eba-8a02-6cd9860c2de4](http://pxnet2.stat.fi/PXWeb/pxweb/fi/StatFin/StatFin__lii__ton/010_ton_tau_101.fi.px/?rxid=7c79c9d1-d995-4eba-8a02-6cd9860c2de4)

Tilastokeskus 2016/d. Rangaistukset rikoksittain, 2009-2014. Viitattu 12.4.2016. [http://pxnet2.stat.fi/PXWeb/pxweb/fi/StatFin/StatFin\\_\\_oik\\_\\_syytr/010\\_syytr\\_tau\\_109.fi.px/?rxid=7c79c9d1-d995-4eba-8a02-6cd9860c2de4](http://pxnet2.stat.fi/PXWeb/pxweb/fi/StatFin/StatFin__oik__syytr/010_syytr_tau_109.fi.px/?rxid=7c79c9d1-d995-4eba-8a02-6cd9860c2de4)

Tilastokeskus. 2014. Tieliikenneonnettomuudet 2013. Helsinki. Tilastokeskus.

Trafi 2015. Alkoholirattijuopumus tieliikenteessä. Viitattu 11.4.2016. [http://www.trafi.fi/filebank/a/1425477584/7ed9b48f7b2b359f3c2a45a73fc00f0e/17025-Trafin\\_julkaisu\\_1-2015.pdf](http://www.trafi.fi/filebank/a/1425477584/7ed9b48f7b2b359f3c2a45a73fc00f0e/17025-Trafin_julkaisu_1-2015.pdf)

Vilppula A. 2010. Rikosoikeus ja oikeudenkäynti. Helsinki. Talentum.