

Liikenne- ja viestintäministeriö

[kirjaamo@lvm.fi](mailto:kirjaamo@lvm.fi)

[kimmo.kiiski@lvm.fi](mailto:kimmo.kiiski@lvm.fi)

17.12.2015

ASIA Lausuntopyyntö hallituksen esitysluonnoksesta liittyen alkolukkolain ja ajokorttilain muuttamiseen

VIITE LVM/174/03/2013

Hallituksen esitysluonnoksessa esitetään alkolukkojen hyväksymistä ja käyttöä tieliikenteessä koskevien useiden erillislakien kumoamista yhdellä alkolukolailla. Kumottavia lakeja ovat laki alkolukon hyväksymisestä liikenteeseen (1109/2010), laki valvotusta ajo-oikeudesta (439/2008) sekä laki alkolukon käytöstä koulu- ja päivähoito-kuljetuksissa (1110/2010).

Alkolukolaissa säädettäisiin muun ohella alkolukon hyväksynnästä, asentamisesta, huoltamisesta ja kalibroinnista, alkolukon markkinoille päästämiseen liittyvästä toimintailmoituksesta, alkolukon käytöstä valvotussa ajo-oikeudessa ja koululais- ja päivähoitokuljetuksissa, alkolukkojen markkinoille luovuttamisen ja asennus- ja huolto-toiminnan valvonnasta sekä alkolukkorikkomuksesta seuraamuksineen. Henkilötietojen käsittelyä alkolukolla valvotussa ajo-oikeudessa täsmennettäisiin, tarkennettaisiin ja yksinkertaistettaisiin.

Ajokorttilakia esitetään puolestaan täydennettäväksi alkolukolla valvottua ajo-oikeutta koskevilta osilta. Alkolukon määräämismenettelyä valvotussa ajo-oikeudessa uudistettaisiin niin, että tuomioistuimien määräämiä kaikille rattijuopumukseen syyllistyneille alkolukon. Laitteesta olisi kuitenkin mahdollista kieltäytyä. Myös syyttäjältä olisi mahdollista pyytää alkolukolla valvottua ajo-oikeutta ennen rattijuopumusasian pääkäsittelyä.

Esitysluonnoksessa on todettu esitettyjen muutosten tukevan hallitusohjelman mukaista säädösten sujuvoittamisen kärkihanketta ja norminpurkua. Lakimuutoksilla selkeytettäisiin sääntelyä ja vähennettäisiin hallinnollista taakkaa.

Liikennevakuutuskeskus (LVK) on perehtynyt lausuntopyyntöön ja nostaa esille seuraavia asioita.

LVK toteaa nykyisten säädösten kokoamisen yhteen lakiin olevan perusteltua säädösten selkeyttämiseksi.

#### **Kuolemaan johtaneissa alkoholionnettomuuksissa korostuvat aiemmat rattijuopumustuomiot**

Suomessa kaikki kuolemaan johtaneet tie- ja maastoliikenneonnettomuudet tutkitaan monitieteellisen, riippumattoman tutkijalautakunnan toimesta. Tutkinnan tavoitteena on selvittää, miksi onnettomuus on tapahtunut, miksi seuraukset olivat niin vakavat sekä miten vastaava onnettomuus voitaisiin jatkossa estää. Vastuu tutkijalautakuntatyön organisoinnista ja onnettomuustietorekisterin ylläpidosta on Liikennevakuutuskeskuksella.

Liikenneonnettomuuksien tutkijalautakunnat ovat vuosina 2010-2014 tutkineet 1005 kuolemaan johtanutta moottoriajoneuvo-onnettomuutta. Näistä 231 (23 prosentissa) onnettomuu-

dessa kuljettajan veren alkoholipitoisuus on ollut vähintään 0,5 ‰. Alkoholipitoisuus ylitti törkeän rattijuopumuksen rajan (1,2 ‰) 79 prosentissa onnettomuuksista. Alkoholin vaikutuksen alaisena ajaneista kuljettajista yli kolmanneksella (37 prosenttia) oli aiempia rattijuopumustuomioita ja he olivat alkoholien suurkuluttajia. Alkoholien vaikutuksen alaisena ajaneen kuljettajan ajoneuvona oli henkilöauto yli 80 prosentissa onnettomuuksista. Yleisin onnettomuustyyppi oli suistumisonnettomuus (72 prosenttia).

Tutkijalautakuntien mukaan tehokas keino ehkäistä alkoholionnettomuuksia olisi ajoneuvon asennettava alkolukko. Lautakunnat ovat korostaneet alkolukon mahdollisuuksia parantaa liikenneturvallisuutta 219 eli lähes jokaisessa moottoriajoneuvo-onnettomuudessa, jossa kuljettajan veren alkoholipitoisuus on ollut vähintään 0,5 promillea. Tutkijalautakuntien mukaan alkolukon asentamista myös esimerkiksi mönkijöihin ja moottorikelkkoihin tulisi selvittää.

Tutkijalautakuntien tutkimissa kuolemaan johtaneissa onnettomuuksissa ei ajoneuvon asennettuna alkolukon väärinkäyttö tai toimimattomuus ole korostuneet. Kokonaiskuvan ymmärtämiseksi ja virheellisten johtopäätösten välttämiseksi tässä tulee ottaa huomioon kuolemaan johtaneiden onnettomuuksien pieni lukumäärä (n. 240 onnettomuutta) suhteessa esimerkiksi liikennevakuutuksesta korvattuihin liikennevahinkoihin (100 000 liikennevahinkoa/vuosi). Yksittäisissä lautakunnan tutkinnoissa on noussut esille tarve kehittää alkolukko-ohjelmaa päihdeohjelman avulla.

#### **Rattijuopumukseen syyllistyneen alkolukon käyttötiedot**

Hallituksen esitysluonnoksessa esitetään, että valvotun ajo-oikeuden valvonnassa ei enää jatkossa kerättäisi alkolukon käyttötietoja. Esityksen mukaan tämä mahdollistaa myös sellaisen alkolukkomallin käyttämisen, missä kuljettajan käyttötietoja ei tallennettaisi. Hallituksen esityksessä on todettu, että riittävän tehokas ajo-oikeusvalvonta olisi mahdollista järjestää poliisin tavanomaisen liikennevalvonnan, kuten puhallusratsioiden yhteydessä. Edelleen yhtenä mahdollisena valvontatyökaluna nähtiin poliisin Revika-rekisterikilvenlukulaitteet.

Hallituksen esitysluonnoksen mukaan Suomessa oli vuoden 2015 alussa voimassa 820 alkolukkoajokorttia. Valvottavan kuljettajan on nykyisin käytävä 60 päivän välein purkamassa alkolukon käyttötiedot laitevalmistajan valtuuttamalla ja Liikenteen turvallisuusvirastolle ilmoitetun laitevalmistajan edustajan luona. Edustaja toimittaa käyttötiedot edelleen poliisille. Nämä tiedot voivat vaikuttaa valvotun ajo-oikeuden peruuttamiseen. Valvottu ajo-oikeus peruutetaan, jos valvottava ilman hyväksyttävää syytä rikkoo valvottuun ajo-oikeuteen sisältyvää rajoitusta, laiminlyö valvottuun ajo-oikeuteen kuuluvan velvollisuuden tai tekee tai yrittää tehdä alkolukon toimintakyvyttömäksi.

Viitaten liikenneonnettomuuksien tutkijalautakuntatyön tuloksiin LVK pitää alkolukkoa toimivana työkaluna estää alkoholia nauttineiden ajaminen tieliikenteessä. Tätä tukee myös Liikenteen turvallisuusvirasto Trafien tutkimus (Trafien julkaisu 5/2013), jonka mukaan suurin osa tutkimuksen otoksen 1687 kuljettajasta koki alkolukon vaikuttaneen vähentävästi heidän alkoholinkäyttönsä ja estäneen uuden rattijuopumuksen. Tutkimuksessa on myös todettu, että alkolukoista purettujen käyttötietojen perusteella valvotun ajo-oikeuden laitteet olivat estäneet yli 12 000 rattijuopumusta ja yli 40 000 kertaa alkoholia maistelleen (≥ 0,2 promillea) kuljettajan ajon.

Ilman alkolukon käyttötietojen tallentamista ja tietojen määräaikaista purkamista ei saada tietoa moottoriajoneuvon käynnistysyrityksistä tai laitteen manipuloinneista. Kuljettaja voisi siis käytännössä aina humalatilasta välittämättä yrittää moottoriajoneuvonsa käynnistämistä ilman seuraamuksia. Kuljettaja voisi myös hankkiutua eroon alkolukosta ennen määräajan päättymistä

ilman, että poliisi saisi siitä tietoa. Alkolukko tulee esityksen mukaan edelleen kalibroida enintään vuoden välein, mutta tämä ei ole ajallisesti riittävän tiheä väli havaita tehokkaasti laitteen mahdollisia manipulointeja. Kalibroinnissa ei pureta alkolukon käyttötietoja.

Poliisin liikennevalvonta ja puhallusratsiat eivät niiden satunnaisuudesta, poliisin resurssien rajallisuudesta ja tieverkon laajuudesta johtuen ole rinnakkainen ratkaisu jokaiseen valvotussa ajo-oikeudessa valvottuun henkilöön kohdistuvalle alkolukon käyttötietojen säännölliselle toimittukselle poliisille. Myöskään Revika-rekisterinlukulaitteet eivät tarjoa tietoa alkolukolla varustetun henkilöauton käynnistysyrityksistä tai mahdollisista manipuloinneista. Kuriositeettina mainittakoon Maria Portmanin tutkimus (THL 2014), jonka mukaan Suomessa rattijuoppo voi arviolta ajaa humalassa 220 kertaa ilman kiinni jäämistä.

Edelleen hallituksen esityksessä on todettu sekä Ruotsin että Belgian alkolukko-ohjelman pohjautuvan alkolukon käyttötietoihin. Ruotsissa käyttötiedot puretaan kuuden kuukauden välein. Kuljettaja pyydetään ylimääräiseen käyttötietojen purkuun, jos hän on antanut usein yli 0,2 promillea sisältävän puhallusnäytteen. Tieto kyseessä olevasta promillerajan ylityksestä saadaan luonnollisesti alkolukon käyttötiedoista. Belgian alkolukko-ohjelmassa käyttötietoja puretaan ensimmäisen vuoden aikana joka toinen kuukausi ja seuraavina vuosina kaksi kertaa vuodessa. Jos alkolukosta purettujen tietojen perusteella on tarpeen, tapaamisia voidaan järjestää myös useammin. LVK haluaa lisäksi nostaa esille Alankomaiden alkolukko-ohjelman, joka myös pohjautuu vahvasti alkolukosta kerättäviin käyttötietoihin. Alkolukon käyttötiedot tulee ohjelman alussa purkaa joka kuudes viikko. Tämän jälkeen purkukertojen tiheys harvenee 13 viikkoon, mikäli kuljettaja ei ole yrittänyt käynnistää ajoneuvoa päihtyneenä. Merkittävää ohjelmassa on, että alussa puuttumistoimenpiteiden raja-arvona on kolme yli 0,2 promillen käynnistysyritystä, mutta ohjelman edetessä lukumäärä pienenee portaittain ja lopussa alkolukon käyttötiedoissa ei saa olla yhtään merkintää päihtyneenä tehdystä käynnistysyrityksestä. Käyttötietoihin pohjautuen usein päihtyneenä ajoneuvon käynnistystä yrittänyt kuljettaja voidaan myös ohjata raitistumishoitoon.

Hallituksen esitysluonnoksessa on todettu, että käyttötietojen purkuvaatimuksesta luopuminen alentaisi alkolukko-ohjelman kustannuksia 200-300 eurolla ja voisi näin madaltaa ohjelmaan osallistumisen kynnyksiä. Hallituksen esityksen mukaan alkolukon käyttäjälle alkolukosta aiheutuvat kustannukset ovat nykyisin kaiken kaikkiaan noin 110-160 euroa kuukaudessa. Alkolukolla valvotun ajo-oikeuden pituus on keskimäärin 506 päivää eli noin 17 kuukautta. Näin ohjelman kokonaiskustannukset olisivat 1870-2720 euroa. Tällöin käyttötietojen purkuvaatimuksesta luopuminen alentaisi kokonaiskustannuksia korkeintaan 16 prosenttia eli noin 18 euroa kuukaudessa.

Alkolukon käyttäjään kohdistuvista kustannussäästöistä puhuttaessa on pidettävä mielessä, että alkolukolla valvotun ajo-oikeuden lähtökohtainen tarkoitus on estää moottoriajoneuvon kuljettaminen humalassa ja näin parantaa liikenneturvallisuuksi. Samanaikaisesti alkolukko tarjoaa rattijuopumukseen syyllistyneelle henkilölle mahdollisuuden jatkaa valvotusti ajamista ajokielon sijaan.

Mikäli alkolukon käyttötietoja ei enää purettaisi, voisi tämä heikentää alkolukko-ohjelman tehokkuutta sekä lisätä alkolukkojen väärinkäytöksiä ja näin lisätä tieliikenteessä humalassa ajavien ajosuoritetta. Ottaen huomioon alkoholin vaikutuksen alaisena ajavan kohonnut riski aiheuttaa onnettomuus, voisi tämä heikentää liikenneturvallisuuksi. Alkoholi on edelleen keskeinen ongelma Suomen tieliikenteessä ja alkolukko on hallituksen näkemyksenkin mukaan tärkeä työkalu rattijuopumusten ehkäisyssä.

Rattijuopumus on rikoslaissa määritetty rangaistussäännös. Lähtökohtaisena ajatusmallina ei ole suotavaa olla, että rattijuopumukseen syyllistyneelle henkilölle alkolukosta aiheutuneet kustannukset on minimoitava, vaikka alkolukon vaikuttavuus ja liikenneturvallisuus mahdollisesti heikkenisivät siinä ohessa.

LVK esittää, ettei rattijuopumuksesta syyllistyneiden alkolukkojen käyttötietojen tallentamisesta ja säännöllisestä purkamisesta tulisi luopua. Käyttötiedot tarjoavat tärkeää tietoa siitä, miten alkolukkoa on käytetty ja onko valvottu ajo-oikeus mahdollisesti peruutettava. Lisäksi alkolukon käytön seuranta ja etenkin sen mahdolliset seuraamukset osaltaan vaikuttavat alkolukon tehokkuuteen tulevia rattijuopumuksia ehkäisevänä ja liikenneturvallisuutta parantavana välineenä.

Käyttötiedot toimisivat myös tärkeänä pohjana mahdolliselle päihdeohjelmalle, jonka luomista ja kehittämistä LVK kannattaa vahvasti.

Perusteltua sen sijaan olisi pohtia esimerkiksi Ruotsin, Belgian tai Alankomaiden mallin hyödyntämistä. Ruotsissa käyttötietojen purku tapahtuu kuuden kuukauden välein, ellei käyttötiedoista käy ilmi, että moottoriajoneuvoa on yritetty käynnistää useamman kerran päihtyneenä. Vastaavasti Belgiassa käyttötietoja puretaan ensimmäisen vuoden aikana joka toinen kuukausi, minkä jälkeen purkutiheys on kuusi kuukautta, ellei käyttötiedoista käy ilmi kuljettajan yrittäneen useamman kerran käynnistäneen ajoneuvoa päihtyneenä. Käyttötietojen purkufrekvenssiä muuttamalla saataisiin rattijuopumuksesta syyllistyneelle aiheutuva alkolukon käyttökustannuksia alennettua ilman alkolukon toiminnan tehokkuuden kannalta keskeisistä käyttötiedoista luopumista. Alankomaissa alkolukon käyttötietojen purkutiheys on alussa kuusi viikkoa, minkä jälkeen se pitenee 13 viikkoon, ellei tiedoista käy ilmi kuljettajan yrittäneen käynnistää ajoneuvoaan päihtyneenä.

LVK toteaa, että terveysperusteisen alkolukon osalta voidaan käyttötietojen tallennus- ja purkuvaatimuksesta luopumista pohtia edelleen alkolukkojen käytön edistämiseksi.

#### **Alkolukon käytön laajentaminen**

LVK kannattaa alkolukon käytön laajentamista nykyisestä. Perusteltua olisi esityksen mukaisesti uudistaa alkolukon määräämismenettelyä valvotussa ajo-oikeudessa siten, että tuomioistuimien määräisi kaikille rattijuopumukseen syyllistyneille alkolukon. Laitteesta olisi kuitenkin mahdollista kieltäytyä. Alkolukon määräämistä henkilölle, jolla on jo aiempia rattijuopumustuomioita ja joka on käyttänyt tai on yrittänyt käyttää virheellisesti alkolukkoa, tulisi harkita edelleen. Tieto virheellisestä käytöstä tallentuu alkolukon käyttötietoihin.

#### **Alkolukon päälle-pois-kytkinten kieltäminen**

LVK kannattaa esitystä alkolukkojen päälle-pois-kytkinten kieltämisestä. Hallituksen esityksen mukaan tällaisia kytkimiä on asennettu koulu- ja päivähoitokuljetusajoneuvoihin.

#### **Yhteenveto**

- LVK toteaa nykyisten säädösten kokoamisen yhteen lakiin olevan perusteltua säädösten selkeyttämiseksi.
- Alkoholit on edelleen keskeinen ongelma Suomen tieliikenteessä. Liikenneonnettomuuksien tutkijalautakunnat ovat vuosina 2010-2014 tutkineet 231 (23 prosenttia kaikista onnettomuuksista) kuolemaan johtanutta onnettomuutta, jossa kuljettajan veren alkoholipitoisuus



on ollut vähintään 0,5 promillea. Merkittävää on, että 37 prosentilla kuljettajista oli aiempia rattijuopumustuomioita ja he käyttivät alkoholia päivittäin.

- Liikenneonnettomuuksien tutkijalautakuntien antamissa turvallisuussuosituksissa ("miten vastaava onnettomuus voitaisiin estää jatkossa") korostuu alkolukon asentaminen ajoneuvon.
- LVK kannattaa alkolukon käytön laajentamista.
- LVK kannattaa esitystä alkolukkojen päälle-pois-kytkinten kieltämisestä.
- Ilman alkolukon käyttötietojen tallentamista ja tietojen määräaikaista purkamista kuljettaja voisi käytännössä aina humalatilasta välittämättä yrittää moottoriajoneuvonsa käynnistämistä ilman seuraamuksia. Kuljettaja voisi myös hankkiutua eroon alkolukosta ennen määräjän päättymistä ilman, että poliisi saisi siitä tietoa.
- Käyttötiedoista luopuminen voisi heikentää alkolukko-ohjelman tehokkuutta sekä lisätä alkolukkojen väärinkäytöksiä ja näin lisätä tieliikenteessä humalassa ajavien ajosuoritetta. Ottaen huomioon alkoholin vaikutuksen alaisena ajavan kohonnut riski aiheuttaa onnettomuus, voisi tämä heikentää Suomen liikenneturvallisuutta.
- Poliisin liikennevalvonta ja puhallusratsiat eivät niiden satunnaisuudesta, poliisin resurssien rajallisuudesta ja Suomen tieverkon laajuudesta johtuen ole rinnakkainen ratkaisu jokaiseen valvotussa ajo-oikeudessa valvottuun henkilöön kohdistuvalle alkolukon käyttötietojen säännölliselle toimitukselle poliisille.
- Rattijuopumus on rikoslaisissa määritetty rangaistussäännös. Lähtökohtaisena ajatusmallina ei ole suotavaa olla, että rattijuopumukseen syyllistyneelle henkilölle alkolukosta aiheutuneet kustannukset on minimoitava, vaikka samalla alkolukon vaikuttavuus ja liikenneturvallisuus mahdollisesti heikkenisivät.
- LVK esittää, ettei rattijuopumuksesta syyllistyneiden alkolukkojen käyttötietojen tallentamisesta ja säännöllisestä purkamisesta tulisi luopua. Käyttötiedot tarjoavat tärkeää tietoa siitä, miten alkolukkoa on käytetty ja onko valvottu ajo-oikeus mahdollisesti peruutettava. Lisäksi alkolukon käytön seuranta ja etenkin sen mahdolliset seuraamukset osaltaan vaikuttavat alkolukon tehokkuuteen tulevia rattijuopumuksia ehkäisevänä ja liikenneturvallisuutta parantavana välineenä.
- Käyttötiedot toimisivat myös tärkeänä pohjana mahdolliselle päihdeohjelmalle, jonka luomista ja kehittämistä LVK kannattaa vahvasti.

LIIKENNEVAKUUTUSKESKUS

Toimitusjohtaja



Ulla Niku-Koskinen

Esittelijä, liikenneturvallisuustutkija



Ilkka Nummelin