

Hallituksen esitys Eduskunnalle laeiksi alkolukolla valvotun ajo-oikeuden kokeilemisesta ja tieliikennelain väliaikaisesta muuttamisesta

ESITYKSEN PÄÄASIALLINEN SISÄLTÖ

Esityksessä ehdotetaan säädettäväksi mää-
räaikainen laki alkolukolla valvotun ajo-
oikeuden kokeilemisesta. Alkolukolla tarkoi-
tetaan laitetta, joka kuljettajan hengitysilmas-
ta mitattavan alkoholipitoisuuden perusteella
estää ajoneuvon käynnistymisen. Esityksen
mukaan rattijuopumukseen tai törkeään ratti-
juopumukseen syyllistyneelle voitaisiin tie-
tyin edellytyksin määrätä ehdollinen ajokiel-
to yhdistettynä ajo-oikeuden valvontaan, eli
niin sanottu valvottu ajo-oikeus. Valvotun
ajo-oikeuden määrittämisen edellytyksenä oli-
si muun muassa, että rattijuopumukseen syyll-
istyneen kuljettamassa ajoneuvossa on koe-
tusajan alkolukko. Koetusajan pituudeksi eh-
dotetaan yhtä vuotta.

Valvotun ajo-oikeuden määrittäminen edel-
lyttäisi rattijuopumuksesta epäillyn pyyntöä,

ja valvottava vastaisi valvotusta ajo-
oikeudesta hänelle aiheutuvista kustannuksis-
ta. Valvottavalle luovutettaisiin koetusajaksi
ajokortti, joka oikeuttaisi hänet kuljettamaan
ainoastaan alkolukolla varustettua yksityis-
käytössä olevaa henkilö- tai pakettiautoa.

Lisäksi ehdotetaan, että valvottavan olisi
suoritettava päihderiippuvuuden arviointioh-
jelma ja koetusajan loppuun kestävä jatko-
seuranta.

Valvottua ajo-oikeutta ehdotetaan kokeilta-
vaksi kolmen vuoden ajan.

Tieliikennelakiin ehdotetaan tehtäviksi val-
votun ajo-oikeuden kokeilemisesta aiheutu-
vat muutokset.

Ehdotetut lait ovat tarkoitettut tulemaan
voimaan 1 päivänä heinäkuuta 2005. Ne oli-
sivat voimassa 30 päivään kesäkuuta 2008.

SISÄLLYSLUETELO

ESITYKSEN PÄÄASIALLINEN SISÄLTÖ	1
SISÄLLYSLUETELO.....	2
YLEISPERUSTELUT.....	4
1. Johdanto	4
2. Nykytila.....	4
2.1. Lainsäädäntö ja käytäntö.....	4
Alkolukko	4
Rattijuopumus	5
Ajokiellot	5
Päihderiippuvuuden selvittäminen	6
Alkoholionnettomuudet	7
2.2. Kansainvälinen kehitys ja ulkomainen lainsäädäntö	8
Ruotsi.....	8
Yhdysvallat.....	9
Kanada	9
Australia	10
Euroopan Unionin esiselvitys ja kokeilu	10
Alankomaat.....	10
2.3. Nykytilan arviointi.....	10
3. Esityksen tavoitteet ja keskeiset ehdotukset.....	11
3.1. Tavoitteet ja keinot niiden saavuttamiseksi	11
3.2. Keskeiset ehdotukset.....	13
4. Esityksen vaikutukset.....	14
4.1. Taloudelliset vaikutukset	14
Ajo-oikeuden valvonnasta aiheutuvien kustannusten kohdentaminen ja ihmisten yhdenvertaisuus	14
Valtiontaloudelliset vaikutukset.....	15
Vaikutukset elinkeinoelämään	15
4.2. Organisaatio- ja henkilöstövaikutukset	16
4.3. Vaikutukset tuomioistuimiin	16
4.4. Liikenneturvallisuusvaikutukset	17
5. Asian valmistelu	17
5.1. Valmisteluvaiheet ja -aineisto	17
5.2. Lausunnot.....	18
YKSITYISKOHTAISET PERUSTELUT.....	19
1. Lakiehdotusten perustelut	19
1.1. Laki alkolukolla valvotun ajo-oikeuden kokeilemisesta	19
1.2. Laki tieliikennelain väliaikaisesta muuttamisesta	23
2. Tarkemmat säännökset ja määräykset.....	24
3. Voimaantulo	24
4. Säätämisjärjestys	25

LAKIEHDOTUKSET	26
alkolukolla valvotun ajo-oikeuden kokeilemisesta	26
tieliikennelain väliaikaisesta muuttamisesta	29
LIITE	31
RINNAKKAISTEKSTIT	31
tieliikennelain väliaikaisesta muuttamisesta	31

YLEISPERUSTELUT

1. Johdanto

Alkoholi on liikenteen suurimpia vaarateki-
jöitä, ja kuljettajien päihteiden käytön vähen-
täminen on keskeinen osa liikenneturvalli-
suustyötä. Rattijuoppo on osallisena noin jo-
ka viidennessä kuolemaan johtaneessa tieliik-
kenneonnettomuudessa, ja liikenneturvalli-
suuden kehitykselle asetettujen tavoitteiden
saavuttamiseksi on selvitettävä uusien ratti-
juopumuksia vähentävien keinojen soveltu-
vuutta. Yhtenä tällaisena keinona on ajami-
sen päihtyneenä estävän tekniikan käyttöö-
nto. Marraskuun 19 päivänä 1996 annettuun
valtakunnalliseen liikenneturvallisuussuun-
telmaan sisältyi liikennejuopumuksen vähen-
tämistoimenpiteenä ajonestolaitteiden käyt-
töönto, minkä jälkeen alkolukon käyttöö-
ntoa on tutkittu Valtion teknillinen tutkimus-
laitoksen (VTT) vuonna 2001 valmistuneessa
esiselvityksessä.

Alkolukko on 1980-luvun puolivälissä Yh-
dysvalloissa käyttöön otettu laite, joka mittaa
kuljettajan uloshengitysilman alkoholipitoi-
suuden ja tarvittaessa estää ajoneuvon käyn-
nistymisen. Alkolukko koostuu kahdesta it-
senäisestä yksiköstä: kontrolli- tai viestiyksi-
köstä ja näytekysiköstä. Näytekysikkö on au-
ton kojelautaan asennettava käsikappale, jo-
hon puhalletaan ja joka mittaa hengitysnäyt-
teen alkoholipitoisuuden. Kontrolliyksikköön
on yhdistetty pieni tietokone, joka kirjaa kul-
jettajan kaikki puhallukset sisältäen näytteiden
antamispäivät, kellonajat ja alkoholipi-
toisuudet. Alkolukon vaatimalla puhallustek-
niikalla tai siihen liitettävällä ääninäytteellä
ja puhalluksen kosteudentunnistimella pyri-
tään estämään laitteen käytön kiertäminen
esimerkiksi muiden ilmalähteiden avulla.

Alkolukko vaatii satunnaisesti myös ajon
aikana puhalluksen, minkä tarkoituksena on
estää ajon aikana tapahtuva juominen. Aikaa
puhallukselle on useita minutteja, joten puh-
hallus ei vaaranna keskittymistä liikenteeseen.
Alkolukko ei vaikuta käynnissä olevaan
moottoriin, koska se on asennettu virtalukon
ja käynnistysmoottorin välille. Jos ajon aika-
na vaadittua puhallusta ei määrääjässä anneta
tai se ylittää laitteeseen kalibroidun rajan,

kytkeytyy hälytysjärjestelmä päälle. Tällöin
puhalluksen laiminlyöneellä on vielä muuta-
ma minuutti aikaa antaa hyväksytty hengi-
tysilmanäyte, joka sammuttaa hälytysjärjes-
telmän. Muutoin laite on muutaman päivän
kuluessa vietävä huoltoon. Tällöin myös pal-
jastuu sääntöjen rikkomisen kokeilun valvo-
jille.

Useista maista saatujen käyttökokemusten
perusteella alkolukko estää käyttöaikanaan
tehokkaasti rattijuopumusten uusimisen. Al-
kolukko tunnistaa päihteistä kuitenkin aino-
astaan alkoholin, joten huumausaineiden
käyttäjien tai lääkkeiden väärinkäyttäjien
ajamista se ei estä. Jos kokeilusta saadaan
myönteisiä tuloksia, on mahdollista, että jat-
kossa esimerkiksi rattijuopumuksen uusijoille
määrätään alkolukko edellytykseksi ajo-
oikeuden palauttamiselle.

Rattijuopumukseen syyllystyneiden ohella
toinen alkolukkojen merkittävä käyttäjäryh-
mä voi jatkossa olla ammattiliikenne. Kulje-
tusyritykset voivat asentaa autoihinsa alkolu-
kot osana laadunvarmistusohjelmaansa sen
takaamiseksi, että yrityksen autoja ei kuljete-
tä päihtyneenä. Tulevaisuudessa on myös
mahdollista, että alkolukon käyttöä edellyte-
tään tietyissä kuljetuksissa kuten koululais-
kuljetuksissa ja vaarallisten aineiden kulje-
tuksissa.

2. Nykytila

2.1. Lainsäädäntö ja käytäntö

Alkolukko

Alkolukkoa koskevaa kansallista lainsäädä-
ntöä ei ole. Alkolukon vapaaehtoiselle
käytölle ei ole lainsäädännöllisiä esteitä, mut-
ta asennuksen jälkeen ajoneuvo on muutos-
katsastettava sen varmistamiseksi, ettei alko-
lukko aiheuta häiriötä ajoneuvon hallintalait-
teille. Suomessa on tällä hetkellä käytössä
muutamia kymmeniä alkolukkoja, joista suu-
rin osa ammattiliikenteessä, mutta osa myös
päihteidensä käytöstä huolestuneilla yksi-
tyshenkilöillä.

Rattijuopumus

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

Törkeästä rattijuopumuksesta säädetään rikoslain 23 luvun 4 §:ssä. Pykälän 1 momentin 1 kohdan mukaan törkeän rattijuopumuksen yhtenä perusteena on, että rikoksenteikijän veren alkoholipitoisuus on vähintään 1,2 promillea tai hänellä on vähintään 0,53 milligrammaa alkoholia litrassa uloshengitysilmaa taikka 2 kohdan mukaan rikosenteikijän kyky tehtävän vaatimiin suorituksiin on tuntuvasti huonontunut. Kolmannessa kohdassa säädetään muun huumaavan aineen kuin alkoholin käyttöön perustuvasta törkeästä rattijuopumuksesta. Kaikissa kohdissa edellytetään lisäksi, että olosuhteet ovat sellaiset, että rikos on omiaan aiheuttamaan vaaraa toisen turvallisuudelle. Törkeästä rattijuopumuksesta tuomitaan vähintään 60 päiväsakkoon tai vankeuteen enintään kahdeksi vuodeksi.

Poliisin tietoon tulleiden rattijuopumustapausten määrä oli korkeimmillaan 1990-luvun alussa (29 759), mistä määrä väheni nopeasti ja vuonna 1994 rattijuopumuksia oli 20 390. Tästä niiden lukumäärä on lähtenyt taas hitaaseen kasvuun ja vuonna 2002 kirjattiin 22 957 rattijuopumustapausta. Vuoden 2003 jälkimmäisellä puoliskolla kasvu nopeutui ja koko vuonna kirjattiin 24 607 rattijuopumustapausta. Ennakkotietojen mukaan vuonna 2004 rattijuopumusten lukumäärä oli 27 027.

Törkeiden rattijuopumusten osuus kaikista rattijuopumuksista on noin 60 %. Vuonna 2002 rattijuopumuksista tuomittiin yhteensä 11 467 vankeusrangaistusta, joista ehdotto-

mia oli 3 861 (33,7 %). Ehdottomista vankeusrangaistuksista 1 879 (48,7 %) muunnettiin yhdyskuntapalveluksi.

Rattijuopumusta tai törkeää rattijuopumusta koskeviin rikoslain säännöksiin ei ehdoteta muutoksia eikä alkoholikon käyttöönotto esityksessä ehdotetussa muodossa vaikuta rikoksista tuomittaviin rangaistuksiin. Ehdottomaan vankeusrangaistukseen tuomituille ei kuitenkaan voida määrätä valvottua ajo-oikeutta.

Ajokiellot

Ajokielloista säädetään tieliikennelaissa (267/1981). Tieliikennelain 75 §:n 1 momentin mukaan kuljettaja on määrättävä ajokieltoon, jos hänen todetaan syyllistyneen törkeään liikenneturvallisuuden vaarantamiseen, rattijuopumukseen tai törkeään rattijuopumukseen. Näissä tapauksissa ajokiellosta päättää tuomioistuin rikosasian käsittelyn yhteydessä. Pykälän 2 momentissa säädetään tilanteista, joissa poliisi määrää kuljettajan hallinnolliseen ajokieltoon. Ajokieltoon määräämisen perusteisiin ei esityksessä ehdoteta muutoksia.

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

ta).

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

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

Tieliikennelain 79 §:n mukaan tuomioistuin voi, jollei yleinen etu muuta vaadi, määrätä ajokiellon ehdollisena, jos ajo-oikeus on ajokieltoon määrättävälle ammatin takia välttämätön tai jos siihen on muu erityisen painava syy, eikä teosta ole aiheutunut vaaraa toisten turvallisuudelle. Ajokiellon tai väliaikaisen ajokiellon aikana taikka 2 momentissa tarkoitettuna koetusajana tehdystä teosta ei voida määrätä ajokieltoa ehdollisena. Ajokielto on 2 momentin mukaan ehdollinen tuomioistuimen asettaman määräajan (koetusajana), jonka pituus on vähintään vuosi ja enintään kolme vuotta. Koetusajana alkaa ehdollisen ajokiellon sisältävän päätöksen julistamisesta tai antamisesta. Tuomioistuimen päätöksessä on määrättävä ehdollisen ajokiellon koetusajan päättymispäivä. Pykälän 3 momentin mukaan tuomioistuimen on määrättävä ehdollisena määrätty ajokielto pantavaksi täytäntöön, jos ajokieltoon määrätty syyllistyy koetusajana 75 §:n 1 momentissa tarkoitettuun tekoon. Ehdollisena määrätty ajokielto voidaan kuitenkin jättää määräämättä pantavaksi täytäntöön, jos kuljettajaa ei tuomita 75 §:n 1 momentin tarkoittamasta te-

osta rangaistukseen. Määrättäessä ehdollinen ajokielto pantavaksi täytäntöön on ajokiellon viimeinen voimassaolopäivä ajokielloista pisimpään voimassa olevan ajokiellon viimeinen voimassaolopäivä. Tuomioistuimen päätös pannaan täytäntöön valituksesta huolimatta. Tuomioistuimen päätöksessä on 4 momentin mukaan mainittava ne seikat, joiden nojalla ehdollisena määrätty ajokielto määrätään pantavaksi täytäntöön. Jollei ehdollisena määrättyä ajokieltoa ole yhden vuoden kuluessa koetusajan päättymisestä määrätty pantavaksi täytäntöön, se on rauennut.

Suomessa määrätty ajokiellot ovat kansainvälisessä vertailussa lyhyitä, koska ajokiellon määräämiselle asetetun viiden vuoden maksimipituudesta tuomioistuimet käyttävät yleensä vain ensimmäistä neljänestä. Vuonna 2002 tuomioistuimissa tehtiin ajokielto-lausunnon sisältäviä ratkaisuja kaikkiaan 21 542, joista 19 496 ratkaisussa määrättiin ehdoton ajokielto. Ajokielto katsottiin väliaikaisen ajokiellon pituuden perusteella kokonaan kärsityksi 597 ratkaisussa ja ehdollinen ajokielto määrättiin 1 381 ratkaisussa. Ajokorttirekisteristä tehdyn erillisselvityksen mukaan vuonna 2001 tavallisesta rattijuopumuksesta määrättyistä ajokielloista lähes 60 % (6 619) oli kestoltaan 3—6 kuukautta. Loput jakaantuivat tasaisesti sekä alle 3 kuukauden että 6—12 kuukauden mittaisiin. Yli vuoden mittaisia ajokieltoja oli vajaa 5 %. Törkeästä rattijuopumuksesta määrättyistä ajokielloista lähes 60 % (10 189) oli pituudeltaan 6—12 kuukautta, noin neljännes 3—6 kuukautta ja runsaat 10 % yli vuoden mittaisia. Alle 3 kuukauden mittaisia ajokieltoja oli reilut 2 %.

Päihderiippuvuuden selvittäminen

Ajokorttiasetuksen (845/1990) 9 §:ssä viitataan yhteisön ajokortista annetun neuvoston direktiivin 91/439/ETY (ajokorttidirektiivi) liitteessä III mainittuun säännökseen, jonka mukaan ajokorttia ei saa antaa eikä uudistaa henkilölle, joka on päihderiippuvainen tai joka ei päihneiden käytön takia kykene pidättäytymään ajamisesta. Direktiivin voimaantulo vuonna 1996 aiheutti tarpeen kehittää päihderiippuvuuden arviointimenettelyä ja

rattijuoppojen hoitoonohjausta. Päihdehuoltolain (41/1986) 28 §:n 3 momentin mukaan sosiaali- ja terveysministeriö voi antaa ohjeita päihdehuollon järjestämisestä ja toteuttamisesta. Käytännön toiminnan selventämiseksi sosiaali- ja terveysministeriö laati arvioinnista oppaan lääkäreille (Päihderiippuvuuden arviointi ja ajokelpoisuus, 1998:6). Lokakuussa 1998 käynnistyi kaksi ja puoli vuotta kestänyt päihteet ja ajokortti –projekti, jonka tuloksena syntyi käytännössä testattu valtakunnallinen malli rattijuoppojen päihderiippuvuuden arvioimiseksi. Päihderiippuvuusarvio kestää kolmesta kuuteen kuukautta ja sen aikana osallistujalle tarjotaan apua päihteiden käytön hallitsemisessa. Ensikertalaisilla, joilla on lyhytaikainen ajokortti tai jotka hakevat ajokorttia, arviointiohjelma toteutetaan kolmessa kuukaudessa. Rattijuopumuksen uusijoiden ohjelma kestää kuusi kuukautta sisältäen vähintään seitsemän vastaanottokäyntiä. Myönteisen lausunnon saaminen edellyttää päihteiden käytön hallintaa ja kokonaiskulutuksen vähentämistä.

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

Alkoholionnettomuudet

Alkoholi on Suomessa osallisena noin joka neljännessä kuolemaan johtaneessa onnettomuudessa ja noin joka kuudennessa loukkaantumistapauksessa. 0,5–0,9 promillen humala lisää kuolemaan johtavan liikenneonnettomuuden riskin yli kymmenkertaiseksi ja yli 1 promillen humala miltei viisikymmenkertaiseksi raittiisiin kuljettajiin nähden. Rattijuopumustapauksissa (kuljettajan veren alkoholipitoisuus vähintään 0,5 promillea) kuolleiden määrä oli huipussaan vuonna 1990, jolloin 152 henkilöä sai surmansa. Tämän jälkeen kuolleiden määrä laski vuoteen

1996 (78 kuollutta) saakka, minkä jälkeen kehitys on vaihdellut lähes vuosittain. Vuonna 2002 rattijuopumusonnettomuuksissa kuoli 94 ihmistä ja vuonna 2003 ennakkotietojen mukaan 69, joista 52 oli juopuneita kuljettajia, 12 juopuneen kuljettajan matkustajia ja 5 sivullisia. Rattijuopumusonnettomuuksissa on 2000-luvulla kuollut keskimäärin 81 ihmistä vuodessa.

Liikenneonnettomuuksien tutkijalautakunnat tutkivat vuonna 2003 yhteensä 260 moottoriajoneuvossa mukana olleen henkilön kuolemaan johtanutta liikenneonnettomuutta. Näistä 61 (23 %) oli alkoholionnettomuuksia (veren alkoholipitoisuus vähintään 0,20 promillea). Alkoholionnettomuuksissa korostuvat yksittäisonnettomuudet, joita vuonna 2003 oli 41 kappaletta eli 39 % kaikista yksittäisonnettomuuksista. Yhteenajoja oli 20 kappaletta eli 13 % kaikista yhteenajoista.

Onnettomuustilastojen perusteella alkoholia nauttineista moottoriajoneuvojen kuljettajista on vuosina 1984–2003 ollut 5 %:lla veren alkoholipitoisuus alle 0,50 promillea, 16 %:lla välillä 0,50–1,19 promillea ja 79 %:lla 1,20 promillea tai enemmän. Yksittäisonnettomuuksissa alkoholipitoisuudet ovat olleet keskimäärin korkeampia kuin yhteenajoissa.

Vuonna 2003 alkoholia nauttineista moottoriajoneuvon kuljettajista 32 % oli ajokortittomia ja 48 % oli aikaisemmin saanut rangaistuksen rattijuopumuksesta. Edelleen 21 % ajoi lainatulla ja 8 % luvottomasti käyttöön otetulla ajoneuvolla. Alkoholionnettomuuksissa kuljettajista 7 (11 %) oli alle 22-vuotiaita. Nuorten osuus alkoholionnettomuuksista vähentyi merkittävästi edellisestä vuodesta, mutta on alustavien tietojen mukaan taas lisääntynyt vuoden 2004 alkupuolella.

Onnettomuustyytit ja onnettomuuksien ajankohdat eivät ole merkittävästi muuttuneet viime vuosina. Yleisimmät onnettomuustyytit vuonna 2003 olivat suistuminen (63 %) ja kohtamisonnettomuus (27 %). Onnettomuudet painottuvat kesäkuukausiin, viikonloppuun sekä alkuyön tunteihin. Onnettomuuksista 35 % tapahtui valta- tai kantatiellä, 44 % muulla yleisellä tiellä ja 15 % kadulla tai yksityistiellä.

2.2. Kansainvälinen kehitys ja ulkomainen lainsäädäntö

Alkolukkoja koskevaa yhteisön lainsäädäntöä ei nykyisin ole. Useammissa Länsi-Euroopan maissa on tällä hetkellä suunnitteilla tai jo käynnistynyt kokeilu alkolukon vaikutuksista rattijuopumusten ehkäisyssä. Nykyisen kehityksen jatkuessa on todennäköistä, että alkolukko tullaan huomioimaan myös yhteisön lainsäädännössä. Alkolukko voisi esimerkiksi olla perusteena poikkeuksen myöntämiselle ajokorttidirektiivin sääntämistä ajokorttidistuksen terveysvaatimuksista, jolloin alkolukon käytön piiriin saataisiin myös päihderiippuvaisiksi todetut henkilöt.

Ruotsi

Ruotsissa alkoi alkolukkokokeilu kolmen läänin alueella helmikuun alussa 1999. Viisivuotiseen kokeiluun saivat osallistua kaikki, joiden ajokortti on rattijuopumuksen tai törkeän rattijuopumuksen takia peruutettu. Kokeilun tarkoituksena oli tutkia alkolukon hyväksyttävyyttä, vaikutusta rattijuopumusten uusimiseen ja osallistujien terveydentilaan sekä liikenneturvallisuuteen. Osallistujia maksaa kaikki kokeilusta hänelle aiheutuvat kustannukset mukaan lukien hakemusmaksun ja lääninhallituksen valvontamaksun. Kustannukset ovat tällä hetkellä noin 45 000 kruunua (noin 4 900 euroa) kokeilun ajalta. Ruotsissa alkolukko nähdään yhtenä alkoholiongelman hoitokeinona ja valtio ei yleensä kustanna alkoholiongelman hoitoa yhtenä sairautena.

Ruotsin lainsäädännön mukaan ajo-oikeuteen kohdistuva seuraamus on ajokortin peruuttaminen ja siihen liittyy määräaika, jonka kuluessa uutta ajokorttia ei saa myöntää. Määräaika on vähintään yksi kuukausi ja enintään kolme vuotta, mutta vähintään yksi vuosi, jos kysymyksessä on ollut törkeä rattijuopumus (1,0 promillea). Keskimääräinen ajokortin peruuttamisaika rattijuopumusten takia on 14 kuukautta. Jos ajokortti peruutetaan yli vuodeksi, vaaditaan kuljettajalta ajokortin takaisin saamiseksi uusi ajokorttikoe sekä soveltuvuustesti. Toisin kuin rattijuopumuksesta seuraavan rangaistuksen mää-

rääminen, ajokortin peruuttaminen tapahtuu hallinnollisessa menettelyssä ja sen suorittaa lääninhallitus. Rangaistukset rattijuoppoudesta Ruotsissa ovat yleensä sakkoa tai vankeutta ja nämä rangaistukset pysyvät voimassa vaikka kuljettaja osallistuisi alkolukkokokeiluun. Niistä kuljettajista, joiden ajokortti peruutettiin yli vuodeksi, 12 % osallistui kokeiluun.

Ruotsissa alkolukkokokeiluun osallistujan on pidettävä alkolukkoa autossaan kaksi vuotta riippumatta ajasta, jonka hänen ajokorttinsa olisi peruutettuna rattijuopumuksen vuoksi. Osallistujan on kolmen kuukauden välein käytävä lääkärintarkastuksessa ja kokeilun jälkimmäisenä vuotena hänen on kyettävä noudattamaan lähes raitista elämäntapaa tai hänet poistetaan kokeilusta. Kokeilussa seurataan myös osallistujan muita liikenne-rikkeitä ja juopumuspidätyksiä. Syyllistyminen esimerkiksi ylinopeuteen voi johtaa kokeilusta poistamiseen. Kokeilussa sallitaan myös vain yksi käynnistysyritys, jos puhallusnäyte sisältää alkoholia yli 0,2 promillea ja toisesta seuraa kokeilusta poistaminen. Jos henkilö poistetaan kokeilusta, astuu ajokortin peruuttaminen voimaan eikä koeaika lyhennä sen pituutta. Tiukkojen sääntöjen johdosta kokeilusta poistettiin 35 % osallistujista ja 4 % lopetti vapaaehtoisesti. Yleisimmät syyt olivat, että osallistuja ei saanut päihteiden käyttöönsä riittävästi hallintaan kokeilun jälkimmäisenä vuotena tai hän teki useita auton käynnistysyrityksiä päihtyneenä.

Kokeiluun osallistui ensimmäisen reilun kolmen vuoden aikana 333 henkilöä. Tänä ajanjaksona ei yksikään jäänyt kiinni rattijuopumuksesta tai ajamisesta muulla kuin alkolukolla varustetulla ajoneuvolla. Osallistujien päihteiden hallinta ja terveysarvot parantivat ja sairauspoissaolot töistä vähenivät selvästi suhteessa vertailuryhmään. Vaikutusten ulottumisesta alkolukon pitoajan jälkeiseen aikaan ei lyhyen ajanjakson vuoksi voida tehdä varmoja päätelmiä, mutta alustavat havainnot ovat lupaavia. Ensimmäisten tutkimusten mukaan päihteiden käytön hallinta heijastui myös liikenneturvallisuuden parantumisena. Ennen kokeilua osallistujalla oli tilastollisesti keskivertokuljettajaan verrattuna yli viisinkertainen todennäköisyys joutua henkilövahinkoja aiheuttaneeseen onnetto-

muuteen, mutta kokeilun aikana todennäköisyys laski keskivertokuljettajan tasolle. Liikenneturvallisuuden osalta tutkimus sisälsi kuitenkin vielä niin pienen määrän aineistoa, että se on tilastollisesti epävarma.

Suurin osa kokeiluun osallistuneista on ollut tyytyväisiä alkolukko-ohjelmaan ja sen tuomaan ajo-oikeuteen ja raitistumismahdollisuuteen. Korkeista kustannuksista johtuen kokeiluun on valikoitunut motivoituneita henkilöitä, joilla on suuri auton käyttötarve. Suurin osa osallistujista on keski-ikäisiä miehiä. Koehenkilöiden ammatillinen jakauma on laaja sisältäen myös työttömiä ja eläkeläisiä.

Hyvien tulosten johdosta Ruotsissa päätettiin etuajassa 1 päivänä lokakuuta 2003 laajentaa kokeilua koko maahan. Samalla laajennettiin kokeilussa käytettävien ajoneuvojen piiriä niin, että ainoastaan mopot ja moottoripyörät jäävät sen ulkopuolelle. Ruotsissa pidetään mahdollisena, että kokemusten myötä alkolukon käyttö laajenee niin, että jatkossa se tulisi pakolliseksi rattijuopumuksen uusijoille ja myöhemmin kaikille rattijuopumukseen syyllistyneille. Vuonna 2004 Ruotsissa päätettiin selvittää mahdollisuudet vaatia alkolukko varusteeksi kaikissa uusissa henkilö-, kuorma- ja linja-autoissa viimeistään vuonna 2012.

Yhdysvallat

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

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

Saatujen tulosten perusteella alkolukko es-

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

Kanada

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

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

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

Vuoden 2004 alusta Kanadassa on ainoastaan kaksi provinssia, joissa alkolukko ei ole

käytössä. Alkolukon pakollinen käyttö soveltuu kanadalaisten kokemusten mukaan pääsääntöisesti rattijuopumuksen uusijoille. Alkolukon vapaaehtoisiksi käyttäjiksi soveltuvat myös ensi kertaa rattijuopumuksesta kiinni jääneet. Ongelmana vapaaehtoisissa alkolukko-ohjelmissa on vähäinen osallistumisprosentti, joka Kanadassa vaihtelee yleensä 1—10 %:n välillä mahdollisista osallistujista. Tähän vaikuttaa muun muassa vähäinen auton käyttötarve, pieni kiinnijäämisriski ajettaessa ilman ajokorttia, alkolukon aiheuttamat kustannukset sekä kiusaantumisen puhaltamisesta julkisesti alkolukkoon.

Australia

Australiassa alkolukko otettiin ensimmäiseksi käyttöön Etelä-Australian osavaltiossa vuonna 2000 ja nyt se on käytössä yhteensä kolmessa osavaltiossa. Alkolukkokokeilut eri osavaltioissa eroavat selvästi toisistaan. Pääsääntöisesti osallistuminen on vapaaehtoista ja osallistuja maksaa siitä hänelle aiheutuvat kustannukset. Victorian osavaltiossa alkolukko on kuitenkin pakollinen rattijuopumuksen uusijoille. Käyttämäärät ovat toistaiseksi olleet vähäisiä, mitä pidetään ohjelmien suurimpana ongelmana.

Euroopan Unionin esiselvitys ja kokeilu

Euroopan unioni (EU) järjesti vuosina 2000—2001 alkolukon käyttöönottoa koskevan esiselvityksen, johon osallistui Alan-komaat, Saksa, Suomi ja Tanska. Suomen edustajana esiselvityksen valmistelussa oli VTT. Esiselvityksen mukaan alkolukon käytöllä voitaisiin vähentää rattijuopumuksia ja halukkaissa jäsenmaissa tulisi järjestää kenttäkoe käytännön kokemusten saamiseksi. Kokeilujen kohdehenkilöinä pidettiin rattijuopumukseen syyllistyneitä ja etenkin uusia. Mahdollisina käyttökohteina pidettiin myös vaarallisten aineiden kuljetusyhtiöiden ajoneuvoja, linja-auto- ja taksisyhtiöiden ajoneuvoja sekä autokoulujen autoja.

Vuoden 2004 lopulla aloitettiin Belgiassa, Espanjassa, Saksassa ja lisäksi Norjassa suppeat alkolukkokokeilut, joiden tarkoituksena on tutkia alkolukon sosiologisia, psykologisia, käyttäytymistieteellisiä ja käytännön vai-

kutuksia kuljettajiin, matkustajiin ja kuljetusyrittäjiin. Espanjassa ja Norjassa kohderyhmänä ovat linja-autot ja taksit, Saksassa tavarankuljetusautot ja Belgiassa rattijuopumuksen uusijat sekä alkoholiriippuvaiset, jotka sittemmin ovat olleet raittiina kuusi kuukautta. Kokeilu kestää yhden vuoden ja kohderyhmän laajuus on kokonaisuudessaan 150 kuljettajaa. Lisäksi selvitetään 90 perheenjäsenen, matkustajan ja kuljetusyrittäjän esimiehen näkemyksiä. Suppeiden kenttäkokeiden tarkoituksena on antaa tietopohjaa laajempia kokeiluja varten.

Alankomaat

Alankomaiden tavoitteena on aloittaa laajamittainen rattijuopumukseen syyllistyneille tarkoitettu alkolukkokokeilu viimeistään vuonna 2007. Osallistuja vastaisi kokeiluun osallistumisesta hänelle aiheutuvista kustannuksista.

2.3. Nykytilan arviointi

Esityksellä ei ole tarkoitus tehdä muutoksia nykyisiin rattijuopumusta koskeviin säännöksiin. Rangaistusten koventaminen ei todennäköisesti vähentäisi merkittävästi rattijuopumuksia, vaan suurempi merkitys on liikennevalvonnan määrällä, sen kohdistamisella ja sitä kautta koetulla kiinnijäämisriskillä. Nykyisellä valvonnan määrällä on arvioitu, että rattijuoppo ajaa keskimäärin yli 200 kertaa humalassa jokaista kiinni jäämistään kohti.

Suomessa ajokiellot ovat kansainvälisessä vertailussa varsin lyhyitä ja etenkin rattijuopumuksen uusijoille määrätään ulkomailla merkittävästi pidempiä ajokieltoja. Maaliskuun 1 päivänä 2005 tulee voimaan tieliikennelainmuutos, ja ajokielloille Suomessakin tulevat vähimmäispituudet, jotka uusimpauksissa ovat selvästi ensimmäiseen tekoon sovellettavia pidemmät. Ajokieltojen pidentyminen lisäisi valvotun ajo-oikeuden suosiota.

Rattijuopumusten määrän kehitys osoittaa, että nykyiset keinot eivät ole riittäviä, ellei liikennevalvonnan tasoa saada huomattavasti nostettua. Pidemmät ajokiellotkaan eivät aina auta, jos ajokieltoon määrätyllä on kuitenkin

ajoneuvo edelleen hallinnassaan. Yhdysvalloissa ja Kanadassa tehdyissä tutkimuksissa on havaittu, että 75—80 % ehdottomaan ajokieltoon tuomituista ajaa ajokieltonsa aikana ja saman suuntaisia arvioita on esitetty myös Ruotsissa.

Nykyisessä ehdollista ajokieltoa koskevassa säännöksessä ei mainita alkolukkoa, joten kokeilun toteuttaminen edellyttää uuden valvotun ajo-oikeuden käsitteen lisäämistä tie liikennelakiin. Perusteisiin, joilla nykyisin ehdollinen ajokielto voidaan määrätä, ei sen sijaan ole tarvetta tehdä muutoksia. Jos ajo-oikeus on ajokieltoon määrättävälle ammatin takia välttämätön tai siihen on muu erityisen painava syy, eikä teosta ole aiheutunut vaaraa toisten turvallisuudelle, olisi hänellä tuomioistuimen harkinnan mukaan edelleen oikeus saada ehdollinen ajokielto tällä perusteella.

Päihderiippuvuuden arvioinnista saadut kokemukset ovat pääosin myönteiset. Päihde- ja terveydenhuollon työntekijät ovat yleisesti ottaen kokeneet hoitotoiminnan mielekkäänä ja sen on havaittu voivan olla tehokas väliintulo elämäntilanteessa, jossa uhkana on syrjäytyminen. Päihderiippuvuuden arviointi on kuitenkin vaikeaa, koska asiakas voi niin halutessaan pitkälle peittää ongelmansa. Diagnoosi perustuu pääosin toistettuun haastatteluun, jota täydennetään laboratorikokeilla. Ongelmallisimmiksi on koettu henkilöt, jotka eivät ole päihderiippuvaisia, mutta menettävät päihtyneinä lainkuuliaisuutensa. He eivät ole varsinaisesti sairaita ja heidän kohdallaan arviointitilanne on erityisen vaikea. Näihin henkilöihin on hoitotoiminnalla vaikea vaikuttaa ja toistuvien rattijuopumusten vuoksi he kuormittavat arviointiohjelmaa.

Alkolukon käyttö rattijuopumusten vähentämisessä alkoi Yhdysvalloissa jo lähes kaksikymmentä vuotta sitten, mutta vasta viimeisten viiden vuoden aikana on Euroopassa aloitettu ensimmäiset kokeilut. Syinä tähän voidaan pitää kulttuurieroja ja eroja liikenneturvallisuustyön painopisteissä. Alkolukkojen tekninen kehitys 1990-luvulla on myös tehnyt laitteista entistä luotettavampia ja käyttäjäystävällisempiä. Useissa Länsi-Euroopan maissa perinteiset rattijuopumuksia vähentävät keinot ovat jo voimavarojen

mukaisessa käytössä ja alkolukon käyttö uutena keinona tulee nykytiedon perusteella yleistymään.

3. Esityksen tavoitteet ja keskeiset ehdotukset

3.1. Tavoitteet ja keinot niiden saavuttamiseksi

Esityksen tavoitteena on löytää uusia keinoja rattijuopumusten vähentämiseen ja liikenneturvallisuuden parantamiseen kokeilemalla ajo-oikeuden valvontavälineenä alkolukkoa, joka estää ajoneuvon käynnistymisen kuljettajan ollessa päihtynyt. Kokeilussa pyritään selvittämään alkolukon hyväksyttävyyttä ja tehokkuutta rattijuopumusten ja alkolohiitännäisten onnettomuuksien vähentämisessä. Lisäksi tavoitteena on selvittää lääkäriseurannan yhteensopivuutta alkolukon käytön kanssa.

Voimassa oleva lainsäädäntö ei sisällä säännöksiä alkolukon käytöstä ajo-oikeuden ehtona. Laitteen vapaaehtoiselle käytölle ei sen sijaan ole esteitä. Yhteisön lainsäädäntö määrittelee ajokortin myöntämisen vähimmäisedellytykset. Päihderiippuvuus on yhteisön lainsäädännön mukaan ajokortin myöntämisen este, minkä johdosta alkolukko ei sovellu keinoksi ajo-oikeuden saamiseen tai voimassa pysyttämiseen, jos henkilö katsotaan päihderiippuvaiseksi. Sen sijaan laitteen käytölle rattijuopumuksesta määrättävän ajo-oikeuteen kohdistuvan ajokieltoseuraamuksen yhteydessä ei ole olemassa vastaavia esteitä. Ajokiellon tarkoituksena on estää henkilön osallistuminen liikenteeseen silloin, kun hän on joko teoillaan tai puuttuvilla edellytyksillään osoittanut vaarallisuutensa liikenteessä. Rattijuopumukseen syyllistymällä kuljettaja on vaarantanut liikennettä ajamalla sillä tavoin alkoholin vaikutuksen alaisena, että teon rangaistavuus täyttyy. Valvottu ajo-oikeus ehdottoman ajokiellon vaihtoehtona voi myös vaikuttaa sosiaalisen eristäytymisen ja yhteiskunnasta syrjäytymisen ehkäisyssä. Ajo-oikeuden menetys voi johtaa työpaikan tai elinkeinon menetykseen tilanteessa, jossa ehdollinen ajokielto nykyisillä perusteilla ei esimerkiksi rattijuopumuksen uusimisen takia tule kyseeseen. Etenkin maaseudulla oma

auto on lisäksi monelle välttämätön yhteydenpitoväline, jonka ajo-oikeuden menetys voi heijastua useamman ihmisen elämään. Ruotsin tutkimustulosten mukaan alkolukko-kokeiluun osallistuneiden terveydentilan kohentuminen on lisäksi näkynyt sairauspoissaolojen vähentymisenä. Alkolukon käytöllä voi siis olla myös liikenteen ulkopuolelle ulottuvia myönteisiä vaikutuksia.

Alkolukon käyttömahdollisuuksien ja sen hyväksyttävyyden selvittämiseksi alkolukon käyttöä kokeiltaisiin rattijuopumuksesta määrättävän ajokiellon yhteydessä. Kokeilu edellyttäisi asiasta säädettäväksi lailla. Säännökset voitaisiin sisällyttää nykyiseen lainsäädäntöön tai säätää asiasta erillisellä lailla. Valvotun ajo-oikeuden kokeilu suoritettaisiin määräaikaisena ja siihen yhdistettäisiin seuranta. Kokeilusta saatujen tulosten perusteella voitaisiin tehdä päätös kokeilun jatkamisesta tai pysyvän järjestelmän luomisesta.

Kokeilun onnistumisen edellytyksenä on riittävän suuri osallistujamäärä, jotta luotettavien tutkimustulosten saaminen olisi mahdollista. Osallistujamäärään voidaan vaikuttaa kokeilun laajuudella. Kokeiluun osallisten rajaaminen alueellisesti rajoittaa osallistujamäärää ja sen voidaan katsoa vaarantavan myös kansalaisten tasapuolisen kohtelun. Parhaiten riittävä osallistujamäärä toteutuisi, jos kokeilu järjestetään valtakunnallisena ja osallistumisoikeuteen ei tehdä muita kuin kokeilun onnistumisen ja liikenneturvallisuuden kannalta välttämättömiä rajoituksia.

Kokeiluun osallistuvien määrään voidaan vaikuttaa myös osallistumiskustannusten kohdentamisella. Kustannukset voitaisiin säätää valvottavan maksettaviksi tai ne voitaisiin suorittaa julkisista varoista. Käytännössä Suomessa voitaisiin odottaa korkeintaan 10 % osallistumiskelpoisista henkilöistä osallistuvan kokeiluun, jos kokeilu olisi osallistujarahoitteinen. Vuosittain on noin 25 000 rattijuopumustapausta, joiden tekijöitä on arviolta noin 20 000. Näistä ehdotetut osallistumisrajoitukset vähentäisivät osallistumiskelpoisten määräksi arviolta noin 12 000. Jos osallistumishalukkuus painottuisi uusijoihin ja korkeat promillit puhaltaneisiin ensikertalaisiin, niin kokeilun osallistujamäärä voisi olla korkeintaan noin 300 kuljettajaa vuodessa, ellei ajokieltojen pituuksissa tapahdu

merkittäviä muutoksia. Osallistujamäärä olisi todennäköisesti suurempi, jos rahoitus pääosin suoritettaisiin julkisista varoista, mutta tässä vaihtoehdossa on kokeilun onnistumisen kannalta merkittäviä hyväksyttävyyteen ja osallistujien motivaatioon liittyviä ongelmia, minkä vuoksi kyseisestä kustannusmallista on vain vähän kansainvälisiä kokemuksia.

Valvottu ajo-oikeus merkitsisi poikkeamista normaalikäytännöstä, jonka mukaan tekoon syyllistynyt määrätään ehdottomaan ajokieltoon. Ajamisen jatkaminen edellyttäisi ajo-oikeuden tarkkaa säännöstämistä ja valvontaa koetusaikana. Alkolukko tallentaa tiedot tehdyistä ja tekemättä jätetyistä puhalluksista, ajettujen matkojen pituuksista ja kestoista. Poliisi tarkistaisi tiedot määräajoin. Alkolukko valvontavälineenä ei kuitenkaan estä rattijuopumusten lisäksi muita liikenne rikoksia. Koska kokeiluun osallistuva kuljettaja saisi ehdottoman ajokiellon sijasta valvotun ajo-oikeuden, tulisi hänen kokeilun aikaiselle liikennekäyttäytymiselleen voida asettaa ehtoja. Vakavammista liikenne rikoksista tulisi valvottu ajo-oikeus peruuttaa. Kokeilun tavoite, liikenneturvallisuuden parantaminen, ja alkolukon yleinen hyväksyttävyyys voisivat muuten vaarantua.

Yhteisön lainsäädännöstä johtuen valvottua ajo-oikeutta ei voitaisi määrätä kuljettajille, jotka lääkärin arvion mukaan ovat päihderiippuvaisia. Mahdollisen päihderiippuvuuden selvittäminen ja siihen liittyvä seuranta eivät estäisi kokeiluun osallistumista, mutta lääkärin arvioidessa valvottavan päihderiippuvaiseksi olisi koetusaika keskeytettävä ja valvottu ajo-oikeus peruutettava. Kansainvälisten kokemusten mukaan alkolukko vähentää käyttöaikanaan tehokkaasti rattijuopumuksen uusimisia. Liikenneturvallisuusvaikutusten aikaan saamiseksi olisi kuitenkin tärkeää, että alkolukon positiiviset vaikutukset ulottuisivat sen käyttöaikaa pidemmälle. Tähän voitaisiin vaikuttaa yhdistämällä alkolukon käyttöön terveydentilan seurantaa ja muita tukitoimia. Muuten rattijuopumusten taustalla usein olevaan alkoholiongelmiaan on vaikea puuttua ja valvotun ajo-oikeuden päätyttyä rattijuopumuksen uusimisen riski todennäköisesti palaisi ennalleen.

3.2. Keskeiset ehdotukset

Esityksessä ehdotetaan säädettäväksi määräaikainen laki alkolukolla valvotun ajo-oikeuden kokeilemisesta. Rattijuopumukseen syyllistyneen olisi ehdotuksen mukaan pidettävä koetusajan alkolukkoa ajoneuvossaan. Laissa säädettäisiin valvotun ajo-oikeuden sisällöstä, koetusajan keskeytymisestä ja valvontaan kuuluvista velvollisuuksista sekä menettelyistä niitä noudatettaessa. Koska kysymyksessä olisi määräaikainen kokeilu, erillinen laki olisi selkeämpi sen sijaan että tarvittavat määräykset olisi liitetty tieliikennelain ajokieltoja koskevien säännösten yhteyteen. Kokeilu ehdotetaan järjestettäväksi valtakunnallisena, mikä mahdollistaisi riittävän osallistujamäärän ja poistaisi asuinpaikkaan liittyvän eriarvoisuuden.

Valvotun ajo-oikeuden kokeileminen rattijuopumuksesta tuomituilla edellyttää uuden valvotun ajo-oikeuden käsitteen ottamista käyttöön, mikä ehdotetaan toteutettavaksi lisäämällä tieliikennelakiin uusi 79 a §. Pykälässä säädettäisiin alkolukolla valvotun ajo-oikeuden määrittämisestä tilanteissa, joissa rattijuopumuksesta epäilty on esittänyt valvottua ajo-oikeutta koskevan pyynnön ja tuomioistuin arvioi hänen suoriutuvan siihen kuuluvista velvollisuuksista eikä häntä tuomita ehdottomaan vankeusrangaistukseen. Tieliikennelakiin ehdotetaan lisäksi tehtäväksi valvotun ajo-oikeuden kokeilemisesta aiheutuvat lisäykset väliaikaisen ajokiellon määrittämisestä ja sen kestoja koskeviin säännöksiin.

Valvottu ajo-oikeus voitaisiin esityksen mukaan myöntää rattijuopumuksesta tai törkeästä rattijuopumuksesta epäiltynä olevalle vakinaisesti Suomessa asuvalle vähintään B-luokan ajo-oikeuden haltijalle, lukuun ottamatta tieliikennelain 72 §:n 2 momentissa tarkoitettua kahden vuoden ajo-oikeuden haltijaa. Huumeiden tai muiden huumaavien aineiden kuin alkoholin vaikutuksen alaisena ajamiseen syyllistynyt ei voisi saada valvottua ajo-oikeutta, koska alkolukko ei tunnista huumeita tai lääkeaineita. Tämän vuoksi ehdotetaan, että valvottu ehdollinen ajokielto ja valvottu ajo-oikeus rajataan ainoastaan alkoholin käyttöön perustuvaan rattijuopumukseen.

Poliisi ottaa väliaikaiseen ajokieltoon määräämisen yhteydessä rattijuopumuksesta epäiltyä kuljettajalta ajokortin pois, eikä sitä palauteta vaikka hänelle myönnettäisiin valvottu ajo-oikeus. Sen sijaan kuljettajalle ehdotetaan myönnettäväksi koetusajaksi ajokortti (alkolukkoajokortti) osoitukseksi ajo-oikeudesta alkolukolla varustetulla ajoneuvolla. Ajokorttiasetukseen ehdotetaan lisättäväksi säännös, jonka mukaan alkolukkoajokortista ja sen voimassaolosta säädettäisiin laissa alkolukolla valvotun ajo-oikeuden kokeilemisestä.

Esityksessä ehdotetaan valvottuun ajo-oikeuteen yhdistettäväksi terveydenhuollon tukitoimia. Kokeilua varten ei ole tarvetta luoda uusia toimintamalleja, vaan päihderiippuvuuden arviointiohjelma ja siihen liittyvä jatkoseuranta olisivat sovellettavissa. Päihdeiden käyttöön vaikuttaminen vaatii ohjelmalta riittävän pitkää kestoja, minkä vuoksi koetusajan kestoksi ehdotetaan yhtä vuotta. Päihdeiden käytön arviointi ja seuranta olisivat siitäkin syystä tärkeitä, että ajokorttitodistuksen terveysvaatimukset säätävä ajokorttidirektiivi ei salli ajo-oikeuden myöntämistä päihderiippuvaiselle. Direktiivi ei tunne alkolukkoa, joten poikkeuksen myöntäminen sen perusteella ei toistaiseksi ole mahdollista.

Valvottava vastaisi valvotusta ajo-oikeudesta hänelle aiheutuvista kustannuksista, mikä on kansainvälisten kokemusten perusteella havaittu parhaimmaksi tavaksi. Julkisin varoin kustannetuissa kokeiluissa osallistujien motivaatio on ollut huonompi, mikä todennäköisesti lisäisi erilaisten väärinkäytösten ja koetusajan keskeytymisten määrää. Tämä voisi heikentää kokeilun yleistä hyväksyttävyyttä. Osallistujien määrää olisi myös ennalta vaikea arvioida, koska kansainväliset kokemukset julkisesta rahoituksesta ovat vähäiset. Julkinen rahoitus voi lisäksi yleisön silmissä vähentää rattijuopumuksen paheksuttavuutta ja heikentää siten valvotun ajo-oikeuden hyväksyttävyyttä.

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

kilpailun ja auttaisi pitämään käyttökustannukset kohtuullisina.

4. Esityksen vaikutukset

4.1. Taloudelliset vaikutukset

Ajo-oikeuden valvonnasta aiheutuvien kustannusten kohdentaminen ja ihmisten yhdenvertaisuus

Esityksessä ehdotetaan, että valvottavan olisi itse vastattava valvotusta ajo-oikeudesta hänelle aiheutuvista kustannuksista. Kustannuksia valvottavalle syntyisi alkolukon hankinnasta (vuokrauksesta), asennuksesta, poistamisesta, muutoksastuksista, määräaikaista huolloista ja lääkäriseurannasta. Esityksen antamishetken tietojen mukaan kokonaiskustannusten määrä vuoden ajalta olisi seuraavaa suuruusluokkaa:

- alkolukon vuokra 1 200 euroa (12 kk x 100 euroa, laitteen ostohinta 1 850 euroa)
 - alkolukon asennus 124 euroa
 - ajoneuvon muutoksastukset noin 80 euroa (2 x 40 euroa)
 - alkolukkoajokortti 22 euroa
 - alkolukon huollot kahden kuukauden välein 170 euroa (5 x 34 euroa alkolukkoedustajalla, katsastusasemalla noin 40 euroa kerralla)
 - päihderiippuvuuden arviointiohjelma ja jatko seuranta 60—500 euroa (A-klinikalla 60 euroa, terveyskeskuksissa enintään 71 euroa ja yksityislääkärillä 450—500 euroa)
 - alkolukon poistaminen 124 euroa
- Yhteensä noin 1 750—2 200 euroa vuodessa

Käytännössä hinnat tulisivat painottumaan kustannusarvion alalaitaan, koska valtaosa osallistujista käyttäisi julkisen terveydenhuollon palveluja. Kuukausitasolla valvottu ajo-oikeus tulisi siis maksamaan noin 150 euroa. Kustannusarviossa esitetyt alkolukon hinnat perustuvat kanadalaisen valmistajan laitteeseen, joka on pisimpään markkinoilla ollut myös kylmiin ilmasto-olosuhteisiin soveltuva laite. Kokeilun ehdotettuna alkamisajankohtana, heinäkuun alussa 2005, markkinoilla on vähintään yksi muu alkolukko, jonka hinta tulee tämän hetken tietojen perusteella olemaan esimerkissä käytettyjä

hintoja alempi. Kilpailutilanteen odotetaan jatkossa pitävän laitekustannukset kohtuullisena.

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

Tulee myös arvioida voiko ajokiellon merkityksen muodostuminen varallisuusaseman perusteella selvästi erilaiseksi merkitä yhdenvertaisuusnormista poikkeamista. Tällöin on otettava huomioon, että alkolukolla valvottu ajo-oikeudessa ei ole kyse rattijuopumuksesta seuraavasta rangaistuksesta. Alkolukon käyttö olisi vapaaehtoinen vaihtoehto ehdottomalle ajokiellolle, joka puolestaan on rangaistuksesta erillinen ajokorttiseuraamus. Vaikka ajokiellolla on läheinen liittymä rikosoikeudelliseen seuraamusjärjestelmään, oikeudelliselta luonteeltaan ajokorttiseu-

raamukset ovat luokiteltavissa liikenne-rikos-oikeudellisiksi turvaamistoimenpiteiksi, joiden tehtävänä on uusien rikosten estäminen, ei niinkään jo tehdystä rikoksesta rankaiseminen. Ajokiello voidaan määrätä vaikka itse liikenne-rikoksesta jätettäisiin rangaistukseen tuomitsematta. Kyse on erottelevan toiminnan sisällön kannalta oleellisesti lievemmästä asiasta kuin rangaistusjärjestelmään kuuluvassa asiassa. Ei siis voida katsoa, että kokeilun osallistujan velvoittamisella kustantamaan valvotusta ajo-oikeudesta hänelle aiheutuvat kustannukset, hänet samalla veloitettaisiin kustantamaan oman rangaistuksensa täytäntöönpano. Toisaalta ajokiellon ja valvotun ajo-oikeuden vertailu rikosoikeudellisen ankaruuden näkökulmasta ei ole yksinkertaista, koska valvottavan olisi alistuttava erinäisiin perusoikeuksia rajoittaviin menettelyihin, kuten päihderiippuvuuden arviointiohjelmaan ja lääkärintarkastuksiin.

Perustuslain syrjintäkielto ei toisaalta kiellä kaikenlaista erontekoa ihmisten välillä, vaikka eronteko perustuisi syrjintäsäännöksessä nimenomaisestikin mainittuun syyhyn. Olenaista on, voidaanko erottelu perustella perusoikeusjärjestelmän kannalta hyväksyttävällä tavalla. Alkolukon käyttöönoton tavoitteena on vähentää rattijuopumuksia ja siten parantaa liikenneturvallisuutta. Vuosittaisesta noin 400 liikennekuolemasta neljäsosa aiheutuu rattijuopumustapauksista, joissa lisäksi loukkaantuu vuosittain yli 1 000 ihmistä. Esityksessä katsotaan, että liikenneturvallisuuden parantamista ja rikosten ennalta ehkäisyä voidaan pitää perustuslain 6 §:ssä tarkoitettuna hyväksyttävänä perusteena osallistumiskustannusten aiheuttamalle yksilöiden epäsuoralle eri asemaan asettamiselle. Julkiseen rahoitukseen perustuvista alkolukkokokeiluista on ulkomailla saatu selvästi osallistujarahoitteisia kokeiluja huonompia tuloksia. Tämä johtuu pääasiassa osallistujien huonosta motivaatiosta ja sitoutumisesta alkolukko-ohjelmaan, mikä heijastuu väärinkäytösten lisääntymisenä. Alkolukko-ohjelmat on tämän vuoksi lähes poikkeuksetta säädetty osallistujarahoitteisiksi, koska tällä tavalla parhaiten edistetään liikenneturvallisuutta. Yleinen mielipide olisi myös todennäköisesti julkista rahoitusta vastaan ja tämä vaikuttaisi kokeilun hyväksyttävyyteen.

Ruotsin alkolukkokokeilussa osallistujia on ollut alemmista tuloluokista ja edustettuna ovat olleet niin työttömät kuin eläkeläisetkin, vaikka kustannukset osallistujalle Ruotsissa ovat hallinnollisten maksujen ja kahden vuoden alkolukon käyttöajan johdosta yli kaksinkertaiset verrattuna siihen, mitä ne Suomessa tulisivat olemaan. Kokeilun tarjoama raitistumismahdollisuus on Ruotsissa tuonut osallistujille säästöä alkoholikustannuksista, jolloin kokonaiskustannukset eivät ole muodostuneet kohtuuttoman suuriksi.

Valtiontaloudelliset vaikutukset

Valvotun ajo-oikeuden toteuttaminen edellyttää joitakin muutoksia Ajoneuvohallintokeskuksen ylläpitämään ajoneuvoliikennerekisteriin, jotta kokeilusta johtuvat erityistiedot saadaan merkittyä rekisteriin. Tämä on edellytyksenä myös kokeilun valvonnan ja arvioinnin onnistumiselle. Tarvittavat merkinnät pyritään kokeilun aikana kuitenkin suorittamaan mahdollisimman vähin rekisterimuutoksilla, sillä vuonna 2008 pitäisi valmistua rekisterijärjestelmän kokonaisuudistus, jossa valvotun ajo-oikeuden aiheuttamat muutostarpeet voidaan ottaa huomioon. Laajojen muutosten tekeminen nyt aiheuttaisi merkittävästi lisätyötä ja -kustannuksia. Esitetyn arvion mukaan Ajoneuvohallintokeskus suoriutuu kokeilussa tarvittavista rekisterimuutoksista sillä olevilla resursseilla, joten suhteella ei tässä suhteessa ole valtiontaloudellisia vaikutuksia.

Kokeilun arvioinnin kannalta välttämättömän seurannan suorittaisi tutkimuslaitos tai korkeakoulu. Kokeilun aikana seurataan ainakin valvottavien liikenne-rikosten ja -onnettomuuksien määrää, koetusajan keskeytymisen perusteita, alkoholinkäyttöä määrittävien terveysarvojen kehitystä sekä valvottavien ja yleisön mielipiteitä valvotusta ajo-oikeudesta ja alkolukon käytöstä. Seurannan kustannukset rahoitettaisiin liikenne- ja viestintäministeriön sekä muiden keskeisten viranomaisten tutkimus- ja kehittämishankkeisiin osoitettavista varoista.

Vaikutukset elinkeinoelämään

Kokeilu luo Suomeen markkinat alkoluk-

kojen valmistajille, joita nykyisin on noin kymmenen maailmassa. Kotimaista valmistajaa ei ole. Suomen ilmasto rajaa soveltuvien laitteiden määrää, koska ainoastaan muutama alkolukko antaa testatusti tarkkoja tuloksia myös erittäin kylmissä olosuhteissa. Alkolukoille asetettavat laatuvaatimukset laaditaan niin, että kaikki teknisiltä ominaisuuksiltaan Suomeen sopivat laitteet hyväksytään käyttöön, jotta kilpailun kautta laitteiden hintataso saataisiin mahdollisimman alhaiseksi. Ennakkotietojen mukaan vuonna 2005 olisi kokeilua varten käytettävissä vähintään kahden laitevalmistajan alkolukkoja.

Alkolukon valmistaja tekee sopimuksia korjaamo- ja asennusalan yritysten kanssa, joiden tehtävänä on asentaa ja huoltaa alkolukkoja. Esityksellä on siis myönteinen välillinen vaikutus osaan asennusalan yrityksistä, mutta taloudellinen vaikutus ei kokeilun aikana todennäköisesti ole merkittävä. Alkolukon käytön mahdollisesti myöhemmin lisääntyessä, voi toiminta yksittäisten yrittäjien kohdalla olla merkittävää.

Esityksellä on myönteinen vaikutus myös katsastusalan yrityksiin, koska alkolukon asennuksen ja poistamisen jälkeen ajoneuvo olisi muutostatsastettava. Vaikutuksen yritysten kokonaistalouteen ei kuitenkaan arvioida muodostuvan merkittäväksi kokeilun aikana.

Esitys voi lisäksi vähäisessä määrin lisätä yksityisillä lääkäriasemilla suoritettavia päihderiippuvuuden arviointiohjelmiä ja jatko-seurannan edellyttämiä lääkäri- ja laboratorikiäntejä.

4.2. Organisaatio- ja henkilöstövaikutukset

Esitys lisää hieman poliisi tehtäviä. Liikennevalvonnan tai esitutkinnan yhteydessä poliisi antaa rattijuopumuksesta epäillylle esitteen valvotusta ajo-oikeudesta ja tarvittaessa selvittää kokeilun sisältöä ja siihen hakeutumista. Poliisi myöntää lisäksi valvottavalle alkolukkoajokortin ja valvoo määräajoin kokeilusta suoriutumista alkolukon käyttötietojen ja valvottavan poliisille toimittamien todistusten perusteella. Tarvittaessa poliisi kutsuu valvotun kuultavaksi ja määrää hänet väliaikaiseen ajokielttoon valvotun ajo-oikeuden

sääntöjen rikkomisen johdosta. Esitettyjen arvioiden mukaan tehtävät ovat kuitenkin hoidettavissa nykyisillä resursseilla eikä lisähenkilöstöä kokeilun vuoksi tarvita. Tilanne tulee kuitenkin tarvittaessa voida arvioida uudelleen, kun valvotun ajo-oikeuden kokeilemisestä on saatu kokemuksia.

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

Valvottu ajo-oikeus esitetyssä muodossa edellyttää osallistumista päihderiippuvuuden arviointiohjelmaan ja jatko-seurantaan. Merkittävä osa valvotuista olisi todennäköisesti rattijuopumuksen uusijoita, joista suuri osa joutuisi myös nykyisten ohjeiden perusteella hoitoonohjaukseen. Kokeilun aiheuttamana uutena hoitoonohjaukseen joutuvana ryhmänä olisivat varsinaisen ajokortin omaavat ensikertalaiset, joita kansainvälisten kokemusten mukaan osallistuu alkolukko-ohjelmiin uusijoita vähemmän. Kaikki valvottavat jäisivät myös koetusajan kestävään jatko-seurantaan, johon kuitenkin jo nykyisin enemmistö määrätään. Hoitoon ohjattujen määrän ei arvioida kokeilun seurauksena merkittävästi kasvavan, mutta tulee ottaa huomioon, että päihdehuolto monilla paikkakunnilla on jo nykyisellään ruuhkautunut ja työmäärän kasvaminen lisäämättä henkilöstön määrää johtaa hoitoon pääsyn viivästymiseen. Tarve lisätä päihdehuollon henkilöstöresursseja tulee arvioida kun valvotun ajo-oikeuden kokeilemisen aiheuttama työn lisääntyminen on tiedossa.

4.3. Vaikutukset tuomioistuimiin

Valvottu ajo-oikeus voidaan ehdotetun tie-liikennelain 79 a §:n 2 momentin mukaisesti peruuttaa vaikka valvottava ei olisi koetus-aikana syyllistynyt rikokseen. Näissä tilanteissa asia saatetaan yleisen alioikeuden käsiteltäväksi, jonka on myös tehtävä ehdollisen ajokiellon täytäntöönpanoa koskeva päätös. Arvioitu valvottujen ja koetusajokorttien keskeytymisten määrä huomioon ottaen kokeilulla on kuitenkin vähäinen vaikutus tuomioistuinten työmäärän lisääntymiseen.

4.4. Liikenneturvallisuusvaikutukset

Kansainvälisissä tutkimuksissa on johdonmukaisesti havaittu alkolukon tehokkaasti vähentävän rattijuopumuksia sinä aikana kun alkolukko on asennettuna autoon. Yhdysvalloissa ja Kanadassa tehdyissä useissa tutkimuksissa rattijuopumusten uusimismäärät ovat alkolukon käyttöaikana vähentyneet 28—90 %. Näissä tutkimuksissa on kuitenkin havaittu, että alkolukon käytön päätyttyä uusimisprosentit ovat monessa tapauksessa nousseet vertailuryhmän tasolle. Ruotsissa kolmen läänin alueella toteutetussa alkolukkokokeilussa ei ensimmäisen neljän vuoden aikana jäänyt yksikään osallistujista kiinni rattijuopumuksesta vaikka 40 % osallistujista oli mahdollisuus käyttää myös toista autoa. Alustavat tulokset alkolukon käytön päättymisen jälkeiseltä ajalta ovat myös erittäin lupaavia. Ruotsin kokeilussa erona Pohjois-Amerikkaan on osallistujien lääkariseuranta ja sitouttaminen päihteettömään elämäntapaan. Myös Kanadassa on kokeilussa saatu tuloksia, jotka osoittavat alkolukon käyttöön yhdistettävien tukitoimien vähentävän rattijuopumusten uusimista.

Alkolukon vaikutusta onnettomuusmääriin ei sen sijaan ole paljoa tutkittu. Kanadan Quebecin provinssissa vuonna 1997 alkaneessa kokeilussa tutkittiin osallistujien onnettomuushistoria viiden vuoden ajalta ennen kokeilun aloittamista, sen ajalta ja puoli vuotta kokeilun päättymisen jälkeen. Havaittiin, että henkilövahinkoon johtaneet onnettomuudet vähentyivät 64 % kokeilun aikana ja olivat samalla tasolla vielä puoli vuotta kokeilun päättymisen jälkeen. Ruotsin kokeilussa todettiin, että osallistujilla oli ennen kokeilun aloittamista keskivertoautoilijaan verrattuna yli viisinkertainen riski joutua henkilövahinkoon johtaneeseen onnettomuuteen. Kokeilun aikana osallistujien onnettomuusriskin todettiin laskeneen samalle tasolle muiden kuljettajien kanssa. Tutkimusaineisto onnettomuusriskistä Ruotsissa perustuu vielä melko suppeaan aineistoon, mutta alustavat tulokset ovat olleet rohkaisevia. Esityksen mukaiseen valvotun ajo-oikeuden kokeilemiseen Suomessa liittyisi seuranta, jonka osana selvitetään alkolukon käytön liikenneturvallisuusvaikutuksia. Kansainväliset

havainnot tukevat oletusta, että vähentämällä päihtyneenä ajamista, vähennetään myös onnettomuusriskiä.

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

Valvottu ajo-oikeus esitetyssä muodossa ei ole kokonaisratkaisu päihteiden käytöstä tieliikenteessä aiheutuviin ongelmiin, mutta kansainväliset kokemukset osoittavat, että alkolukon käyttöön otolla voidaan vähentää rattijuopumuksia. Alkolukon käyttöön yhdistettävillä tukitoimilla voidaan myös vaikuttaa rattijuopumusten taustalla usein olevaan päihdeongelmaan, jolloin voidaan saada pitempiäaikaisia ja myös muille elämänalueille kuin liikenteeseen ulottuvia vaikutuksia. Rattijuopumusten määrä on viime vuosina ollut lievässä nousussa ja alkoholinkulutuksen kasvun myötä tilanne tuskin tulee lähivuosina muuttumaan. Kokeilusta saatavien tulosten perusteella alkolukon käyttö voidaan jatkossa mahdollisesti määrätä rattijuopumusten uusijoille ajokortin takaisin saamisen edellytykseksi ja tulevaisuudessa alkolukko voi olla kaikissa uusissa autoissa vakiovarusteena.

5. Asian valmistelu

5.1. Valmisteluvaiheet ja -aineisto

Marraskuun 19 päivänä 1996 annettuun liikenneturvallisuussuunnitelmaan sisältyi liikennejuopumuksen vähentämistoimenpiteenä ajonestolaitteiden käyttöönotto. Suunnitelman täytäntöönpanon selvittämiseksi VTT osallistui EU:n alkolukkoa koskevan esiselvitykseen. EU:n suositukset huomioiden vuonna 2001 valmistui VTT:n laatima esiselvitys, johon sisältyi myös suositus Suomessa järjestettävästä kenttäkokeesta.

Esiselvityksen pohjalta vuonna 2002 tehdyn lakialoitteen (99/2002 vp.) seurauksena eduskunta hyväksyi lausuman, jonka mukaan eduskunta edellyttää hallituksen selvittävän

mahdollisuuksia vähentää rattijuopumuksia esimerkiksi alkolukkoa hyväksikäyttäen.

Liikenne- ja viestintäministeriö asetti 21 päivänä maaliskuuta 2003 työryhmän (alkolukkotyöryhmä) selvittämään edellytykset alkolukkokokeilun toteuttamiseen. Työryhmän tuli selvittää kokeilun kesto, kohdeyhmää, alkolukon käyttöaikaa, kokeilun sääntöjä, mahdollisuutta tukitoimien yhdistämiseen alkolukon käyttöön sekä kokeilusta aiheutuvia kustannuksia ja niiden kohdentamista. Työryhmä luovutti mietintönsä liikenne- ja viestintäministerille 29 päivänä tammikuuta 2004. Mietinnössä ehdotetaan yksimielisesti järjestettäväksi rattijuopumukseen syyllistyneille tarkoitettu määräaikainen alkolukkokokeilu. Kokeiluun osallistuvalla henkilöllä määrättäisiin ajokielto ehdollisena edellyttäen, että hänen kuljettamassaan ajoneuvossa on alkolukko. Alkolukon käyttöön työryhmä ehdottaa yhdistettäväksi tukitoimia siten, että osallistujan olisi suoritettava päihderiippuvuuden arviointiohjelma ja siihen liittyvä seuranta. Mietinnön mukaan osallistujan tulisi olla vastuussa kokeilusta hänelle aiheutuvista kustannuksista. Kustannusten kohdentamisen osalta mietintöön sisältyi yksi eriyvä mielipide.

5.2. Lausunnot

Alkolukkotyöryhmän mietinnöstä pyydettiin tärkeimpien viranomaisten, liikennealan järjestöjen ja A-klinikkasäätiön lausunnot. Lausunnonantajat suhtautuivat työryhmän ehdotuksiin pääosin myönteisesti eikä kukaan vastustanut kokeilun järjestämistä. Ko-

keilun yksityiskohtia ja säädösluonnoksia koskevia huomautuksia esitettiin jonkin verran.

Osallistumiskustannusten kohdentamiseen liittyen pyydettiin lisäksi lausunnot Helsingin yliopiston kansainvälisen oikeuden ja valtiosääntöoikeuden professori Mikael Hidéniltä ja Turun yliopiston valtiosääntöoikeuden professori Veli-Pekka Viljaselta. Lausuntopyyntöissä pyydettiin arvioimaan osallistumiskustannusten kohdentamista osallistujalle perustuslain yhdenvertaisuussäännön näkökulmasta. Molemmat professorit olivat sitä mieltä, että alkolukkotyöryhmän enemmistön mietinnössä esittämä kustannusmalli ei ole perustuslain vastainen eikä kokeilua koskevaa lainsäädäntöä olisi tarpeellista säätää perustuslain säätämisyjärjestyksessä. Keskeinen perustelu oli, että yksilöitä ei lainsäädännöllä välittömästi asetettaisi eri asemaan varallisuuden perusteella, vaan yksilöiden varallisuusasema vaikuttaisi heidän mahdollisuuksiinsa käyttää hyväksi lainsäädännössä luotavaa mahdollisuutta. Lisäksi merkitystä oli sillä, että kokeilun vaihtoehtona olevaa ajokieltoa voidaan luonnehtia rikosoikeudellisesta seuraamusjärjestelmästä erilliseksi turvaamistoimenpiteeksi ja että kokeilulle on perusoikeusjärjestelmän kannalta hyväksyttäviä perusteita. Lausunnoista on liikenne- ja viestintäministeriössä tehty tiivistelmä.

Hallituksen esitys perustuu pääosin alkolukkotyöryhmän ehdotuksiin. Lausunnoissa ja jatkovalmistelun yhteydessä esiin tuodut kehitysehdotukset on pyritty ottamaan mahdollisuuksien mukaan huomioon esitystä valmisteltaessa.

YKSITYISKOHTAISET PERUSTELUT

1. Lakiehdotusten perustelut

1.1. Laki alkolukolla valvotun ajo-oikeuden kokeilemisesta

1 §. Lain tarkoitus. Lain tarkoituksena on kokeilla ehdottoman ajokiellon asemesta rattijuopumukseen syyllistyneelle määrättävää ehdollista ajokieltä yhdistettynä ajo-oikeuden valvontaan.

2 §. Valvotun ajo-oikeuden pyytäminen. Valvottua ajo-oikeutta voisivat pykälän 1 momentin mukaan pyytää rikoslain 23 luvun 3 §:n 1 momentin mukaisesta rattijuopumuksesta tai 4 §:n 1 tai 2 kohdan mukaisesta törkeästä rattijuopumuksesta epäiltynä olevat. Valvotun ajo-oikeuden saamisen edellytyksenä olisi lisäksi, että epäilty asuu vakinaisesti Suomessa ja hänellä on henkilöauton kuljettamiseen oikeuttava pysyväisluontoinen ajokortti. Rajoituksen syynä on, että lyhytaikaisessa kokeilussa halutaan mahdollisimman vähän puuttua nykyisen ajokorttijärjestelmän rakenteisiin, ellei se ole välttämätöntä. Lyhytaikaisen ajokortin haltijoita koskevat myös omat säännöt päihderiippuvuuden arviointiohjelmassa, jota kokeilua varten pitäisi muuttaa.

Pykälän 2 momentin mukaan poliisin on rattijuopumusasian esitutinnan aikana ilmoitettava epäiltynä olevalle kuljettajalle mahdollisuudesta valvottuun ajo-oikeuteen. Ilmoitus on yleensä tehtävä kuljettajan kuulustelun yhteydessä, jolloin poliisi voi myös antaa epäillylle valvottua ajo-oikeutta koskevan kirjallisen esitteen tai ohjeen. Epäillylle on selvitettävä valvonnan sisältö, ehdot ja valvonnasta aiheutuvat kustannukset. Epäilty voi pyytää valvottua ajo-oikeutta esitutinnan suorittavalta poliisilta. Poliisin on kirjattava pyyntö esitutkintapöytäkirjaan tai sen liitteeseen, josta syyttäjä ja tuomioistuimien saavat asiasta tiedon. Valvottua ajo-oikeutta koskeva pyyntö on tehtävä viimeistään tuomioistuimissa rattijuopumusasian käsittelyn yhteydessä. Pyyntö voidaan tehdä suullisesti tai kirjallisesti.

3 §. Kokeilussa käytettävä ajoneuvo. Valvotussa ajo-oikeudessa käytettävä ajoneuvo

on varustettava alkolukolla, joka mittaa kuljettajan uloshengitysilman alkoholipitoisuuden, ja sen ylittäessä valtioneuvoston asetuksella säädettyä rajan, estää ajoneuvon käynnistymisen. Alkolukko voitaisiin asentaa vain yhteen yksityiskäytössä olevaan henkilö- tai pakettiautoon. Yhden auton rajoitus yksinkertaistaa kokeilua ja vähentää osallistujiaan kohdistettavien valvontatoimien määrää. Käytännössä useamman auton käyttö jäisi myös erittäin harvinaiseksi alkolukosta aiheutuvien kustannusten sekä katsastuksista ja alkolukon huolloista aiheutuvan vaivan vuoksi. Yksityiskäytöllä tarkoitetaan tässä, että alkolukkoa ei voisi asentaa ajoneuvoon, jota koetusaikana käytetään henkilöauton ammattiajolupaa edellyttävässä ajossa. Esimerkiksi takseina käytetyt autot jäisivät siis kokeilun ulkopuolelle.

Alkolukon asentamisen ja poistamisen on katsottava merkittävästi muuttavan ajoneuvon ominaisuuksia, joten ajoneuvolain (1090/2002) 61 §:n mukaan ajoneuvo on tällöin muutokatsastettava.

4 §. Valvotun ajo-oikeuden määrääminen ja koetusaika. Pykälän 1 momentin mukaan valvottu ajo-oikeus määrätään tieliikennelain 79 a §:n 1 momentissa säädettyksi koetusajaksi. Valvottavan asuinpaikan poliisi myöntää koetusajaksi alkolukkoajokortin, jonka luovuttamisesta tieliikennelain 79 a §:n 1 momentin perusteella alkavat valvottu ajo-oikeus ja koetusaika. Säännös noudattaa ajokorttijärjestelmän yleistä periaatetta, jonka mukaan ajo-oikeus ei ala ennen sen osoituksen olevan ajokortin luovuttamista. Alkolukkoajokortti olisi nykyisen tilapäisen ajokortin tapainen paperinen ajokortti, jonka valmistus ei aiheuta suuria kustannuksia.

Valvottavan on täytettävä 1 momentissa säädetty alkolukkoajokortin myöntämisen edellytykset. Todistus alkolukon asennuksesta on tärkeä sen vuoksi, että siitä käy ilmi alkolukon ohjelmointi. Valvottava voisi muutoin salata asentajalta alkolukon käyttötarkoituksen, jolloin alkolukkoon ei tarvitsisi ohjelmoida kaikkia koetusaikana edellytetyjä ominaisuuksia, kuten esimerkiksi ajon aikaisen satunnaispuhalluksen vaatimista. Rekis-

teröintitodistuksen I osan (tekninen osa) perusteella poliisi tekee käytettävästä ajoneuvosta merkinnän ajoneuvoliikennerekisteriin ja tarkistaa muutoksastuksen suorittamisen. Rekisteröintitodistuksesta poliisi saa lisäksi alkolukon numeron käyttötietojen tarkistamista varten. Päihderiippuvuuden arviointiohjelman aloittamista koskevan todistuksen tarkoitus on varmistaa valvottavan sitoutuminen myös valvontaan sisältyviin tukitoimiin. Koska valvottu ajo-oikeus alkaa alkoluukkoajokortin luovuttamisesta, valvottava ei voi itse kuljettaa ajoneuvoaan alkolukon asennukseen tai sitä seuraavaan muutoksastukseen. Ajoneuvoliikennerekisterin ajantasaisuuden varmistamiseksi poliisin on tehtävä rekisteriin merkintä alkoluukkoajokortin myöntämisestä

Pykälän 2 momentin mukaan valvottavan on koetusajana täytettävä valvottuun ajo-oikeuteen kuuluvat velvollisuudet. Valvottavan on koetusajan lopussa huolehdittava alkolukon käyttötietojen purkamisesta ja jatko-seurantaan kuuluvan lääkärintodistuksen toimittamisesta niin, että poliisi ehtii ne ennen koetusajan päättymistä tarkistaa. Poliisin on yleensä tehtävä tarkistus koetusajan viimeisenä päivänä, minkä vuoksi tarvittavat tiedot on toimitettava valvottavan asuinpaikan poliisille viimeistään koetusajan päättymistä edeltävänä päivänä. Alkolukkoajokortti on voimassa vain koetusajan, joten valvottava ei voi itse ajaa autoa tämän jälkeen ennen kuin hänelle on luovutettu rattijuopumuksen takia aiemmin pois otettu ajokortti tai poliisi on luovuttanut hänelle uuden ajokortin. Ajokortin palauttamisen jälkeen valvottava voi ajaa alkoluukolla varustetulla ajoneuvolla.

5 §. Valvotun ajo-oikeuden käyttäminen. Valvottava saisi kokeilussa ajo-oikeuden alkoluukolla varustettuun ajoneuvoon eikä hänellä olisi oikeutta kuljettaa muita ajoneuvoja, joiden kuljettaminen edellyttää ajokorttia. Muiden ajoneuvojen kuljettamisoikeus ratkeaa ajokorttiasetuksen perusteella. Valvottavalla ei siis olisi oikeutta kuljettaa esimerkiksi traktoria tai moottorikelkkaa, vaikka näiden kuljettaminen olisi B-luokan ajokortin perusteella sallittua. Mopon kuljetusoikeus riippuu siitä tarvitseeko kyseinen henkilö ajokorttia mopon kuljettamiseen vai ei.

Valvottavalla on alkoluukkoajokortin perus-

teella oikeus kuljettaa ajoneuvoaan ainoastaan Suomessa lukuun ottamatta Ahvenanmaan maakuntaa. Ahvenanmaan maakunnalla on sen itsehallintolain 18 §:n 21 kohdan mukaisesti lainsäädäntövalta tieliikennettä koskevissa asioissa. Ajo-oikeuden laajuuden rajoitus ei liity alkoluukolla varustettuun ajoneuvoon vaan alkoluukkoajokorttiin. Muu henkilö kuin valvottava voi siten kuljettaa alkoluukolla varustettua ajoneuvoa ilman tästä laista johtuvia rajoituksia.

6 §. Päihderiippuvuuden arviointiohjelma. Jokaisen valvottavan tulee suorittaa sosiaali- ja terveysministeriön ohjeiden mukainen noin kuusi kuukautta kestävä arviointiohjelma sen selvittämiseksi, ettei ajokorttidirektiivin liitteessä III tarkoitettu päihderiippuvuus ole esteenä ajokortin voimassaololle. Ohjelmaan kuuluu yleensä kaksi käyntiä lääkärin luona ja viisi käyntiä terveydenhoitohenkilökunnan luona. Alussa selvitetään valvottavan alkoholin käyttötottumukset, kulutuksen määrä ja hänelle annetaan tietoa alkoholin imeytymisestä ja sen vaikutuksista elimistöön. Ohjelmassa otetaan lisäksi kolmen ja kuuden kuukauden kohdalla laboratoriokokeet maksa-arvojen määrittämiseksi. Valvottavan olisi yleensä kyettävä olemaan ohjelman jälkimmäinen kolme kuukautta juomatta alkoholia, mikä varmistetaan maksa-arvojen kehityksen ja tapaamisten perusteella. Ohjelman päättyessä lääkäri tekee arvion päihderiippuvuudesta ja esittää tarkoitusta varten laaditulla lomakkeella suosituksensa ajo-oikeuden palauttamisesta poliisin päätöksentekoa varten. Nykyinen päihderiippuvuuden arviointiohjelma soveltuu sellaisenaan osaksi valvottua ajo-oikeutta, joten uusia kokeilusta johtuvia menettelytapoja ei tarvita. Tämä edistää kokeilun sujuvuutta sekä hyväksyttävyyttä terveydenhuollon henkilökunnan piirissä.

Arviointiohjelman aloittaminen on edellytyksenä alkoluukkoajokortin myöntämiselle ja koetusajan alkamiselle. Tarkoituksena on, että valvottavan on ennen alkoluukkoajokortin saamista osoitettava sitoutuminen myös kokeiluun kuuluviin tukitoimenpiteisiin ja samalla hoitohenkilökunta saa häneen ensimmäisen kontaktin, jolloin voi tulla esiin myös viitteitä huumausaineiden käytöstä. Tällaisessa tilanteessa valvottavalle ei tule antaa

todistusta käynnistä ennen asian selvittämistä. Jos kokeiluun osallistumisen aikana havaitaan huumausaineiden käyttöä tai ajokykyyn vaikuttavien lääkkeiden väärinkäyttöä, lääkärin tulee ilmoitusvelvollisuutensa puitteissa saattaa asia poliisiin tietoon.

Pykälän 2 momentin mukaan valvottavan on arviointiohjelman suorittamisen seuraamiseksi toimitettava asuinpaikkansa poliisille todistukset käynneistä sekä arviointiohjelman kuuluvat lääkärinlausunnot. Lääkärinlausunnolla tarkoitetaan tässä nykyisen menettelyn mukaista erikoislääkärin lomakkeelle laadittua ajokorttilausuntoa. Varsinaisesta diagnoosista ei tarvitse toimittaa tietoa. Todistukset ja lausunnot on toimitettava poliisille ilman aiheetonta viivytystä. Henkilökohtaista toimittamista ei edellytetä ja valvottavan suostumuksella terveydenhoitohenkilökunta voi lähettää tiedot suoraan poliisille. Erillistä todistusta käynnistä ei vaadita niiltä kerroilta, joilta on annettu lääkärinlausunto. Valvottavan on myös ilmoitettava asuinpaikkansa poliisille seuraavan käyntikerran ajankohta, jolloin poliisi voi merkitä tästä tiedon ajoneuvoliikennerekisteriin ja pystyy paremmin valvomaan päihderiippuvuuden arviointiohjelman etenemistä. Toimittamista todistuksista poliisiin on tehtävä merkintä ajoneuvoliikennerekisteriin. Ellei valvottava toimita tietoja, poliisi kutsuu hänet kuultavaksi ja tarvittaessa määrää hänet väliaikaiseen ajokieltoon valvotun ajo-oikeuden peruuttamista ja ajokiellon täytäntöönpanoa varten.

7 §. *Jatkoseuranta.* Päihderiippuvuuden arviointiohjelman liittyvän jatkoseurannan tarkoituksena on varmistaa, että valvottavan terveydentila koko koetusajan täyttää tieliikennelain 70 §:n 1 momentissa säädettyt ajokorttiluvan myöntämisen edellytykset. Seurantaan kuuluvat tarkastukset olisi tehtävä kolmen kuukauden välein arviointiohjelman päättymisestä, joten yhden vuoden kestävässä koetusaikana tarkastukset ajoittuisivat noin yhdeksän kuukauden kohdalle koetusajan alkamisesta ja koetusajan loppuun. Viimeinen tarkastus olisi yleensä tehtävä enintään kaksi viikkoa ennen valvotun ajo-oikeuden päättymistä, jotta valvottavan ajokyky varmistetaan koetusajan päättyessä. Saatujen selvitysten perusteella kahden vii-

kon aikaa on pidettävä riittävänä laboratorionäytteiden ottamiseen ja lääkärinlausunnon antamiseen. Valvottavalla on jo koetusajan aloittaessaan tiedossa valvotun ajo-oikeuden päättymisen ajankohta, joten hän voi hyvissä ajoin varata ajan lääkärille. Nykyisin päihderiippuvuuden arviointiohjelman määrättyistä henkilöistä enemmistö määrätään myös jatkoseurantaan, joka yleensä tapahtuu kuuden kuukauden välein puoleltoista vuoden ajan. Valvottua ajo-oikeutta koskevassa kokeilussa pidettiin hyvänä tiiviimpää seuranta kokeilun sääntöjen rikkomisen havaitsemiseksi ajoissa.

Valvottavan on koetusaikana toimitettava asuinpaikkansa poliisille jatkoseurannassa saadut lääkärinlausunnot ja ilmoitettava seuraavan käyntikerran ajankohta. Jatkoseurannassa saatujen lausuntojen osalta noudatetaan, mitä edellä 6 §:n 2 momentin yksityiskohtaisissa perusteluissa on sanottu. Toimittamista lausunnoista poliisiin on tehtävä merkintä ajoneuvoliikennerekisteriin.

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

9 §. *Tiedonpurku alkolukosta.* Pykälässä säädetään 60 päivän välein alkolukon muistista purettavista laitteen käyttötiedoista. Tietojen purkaminen tapahtuu alkolukkoedustajan toimipisteessä, katsastusasemalla tai muussa tarvittavan laitteiston omaavassa paikassa, jolla on laitevalmistajan valtuutus. Valtuutuksesta on toimintaa aloitettaessa tehtävä ilmoitus Ajoneuvohallintokeskukselle, joka pitää julkista luetteloa alkolukkojen asennuksia ja käyttötietojen purkuja suorittavista paikoista.

Siinä tapauksessa, että alkolukon tietojen purkuja ja huoltoja suorittavassa paikassa asioinnista syntyy asiakasrekisteri, josta asiakaskäynnin syyn lisäksi käy selville kävijän henkilöllisyys esimerkiksi rekisteritunnuksen kautta, rekisterin pidossa tulee noudattaa henkilötietolain (523/1999) säännöksiä. Henkilötietolain 8 §:n 7 kohta oikeuttaa henkilötietojen käsittelyn, jos se on tarpeen rekisterinpitäjän toimesta tapahtuvaa maksupalvelua varten. Alkolukkokokeiluun osallistumista koskevaa henkilötietoa voidaan kui-

tenkin pitää henkilötietolain 11 §:n 3 kohdan rikollista tekoa, rangaistusta tai muuta rikoksen seuraamusta kuvaavana tietona, jolloin kyse on arkaluonteisesta tiedosta, joiden käsittely on pääsääntöisesti kielletty. Tässä tilanteessa rekisterin pitäjän on henkilötietolain 12 §:n 1 kohdan mukaisesti pyydettävä rekisteröidyn nimenomainen suostumus tietojen käsittelyyn.

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

Poliisilla on oltava valvottavien henkilötiedot ja niihin on sovellettava henkilörekistereitä ja henkilötietosuoja koskevia säännöksiä. Uutta henkilörekisteriä ei alkolukko kokeilua varten tarvitse kuitenkaan perustaa. Valvottavien henkilötiedot ovat ajoneuvoliikennerekisterissä, missä on myös valvottavan käyttämän alkolukon numero, jonka poliisi tarvitsee löytääkseen laitevalmistajan rekisteristä kyseisen valvottavan alkolukon käyttötiedot. Valvottua ajo-oikeutta koskevien tietojen tallentaminen ajoneuvoliikennerekisteriin ei edellytä muutoksia rekisteriä koskevaan lainsäädäntöön. Ajoneuvoliikennerekisteristä annetun lain (541/2003) 2 §:n mukaan rekisteriin kuuluvien tietojen salassapittoa ja niiden luovuttamiseen sovelletaan, ellei mai-

nitussa laissa toisin säädetä, viranomaisten toiminnan julkisuudesta annettua lakia (621/1999) ja muuhun henkilötietojen käsittelyyn henkilötietolakia. Poliisin oikeus saada tietoja ajoneuvoliikennerekisteristä perustuu henkilötietojen käsittelystä poliisitoimessa annetun lain (761/2003) 13 §:n 2 momentin 1 kohtaan.

Jos alkolukolla varustettua autoa ei muutamien päivien kuluessa määrääjän umpeutumista viedä huoltoon käyttötietojen purkamista varten, alkolukko estää auton käynnistämisen riippumatta kuljettajan uloshengitysilman alkoholipitoisuudesta. Tällöin auto on hinattava huoltoon. Alkolukko muistuttaa kuljettajaa huollon lähestymisestä. Käyttötietojen purkamisen yhteydessä alkolukko yleensä myös kalibroidaan mittaustarkkuuden varmistamiseksi. Kaikkien mallien kohdalla kalibrointi ei ole välttämätön kahden kuukauden välein.

10 §. Koetusajan keskeytyminen. Pykälässä säädetään koetusajan keskeytyisestä ja valvotun ajo-oikeuden peruuttamista koskevasta menettelystä. Jos on syytä epäillä, että valvottu ajo-oikeus peruutetaan, poliisin on määrättävä valvottava väliaikaiseen ajokieltoon ja otettava pois alkolukkoajokortti. Valvotun ajo-oikeuden peruuttamista koskeva asia on erikseen säännöksellä saatettava tuomioistuimen käsiteltäväksi, koska väliaikaiseen ajokieltoon määräämisen peruste voi olla sellainen, ettei se itsessään johda asian tuomioistuinkäsittelyyn. Tällaisia perusteita ovat poliisin määräämä ajokielto ja tieliikennelain 76 §:n 5 tai 6 kohdissa tarkoitetut perusteet. Näissä tilanteissa valvotun ajo-oikeuden peruuttamista ja ehdollisen ajokielon täytäntöönpanoa koskeva vaatimus esitetään sille tuomioistuimelle, jonka piirissä valvottava asuu tai pysyvästi oleskelee. Muuten menettelyyn sovelletaan, mitä rikosasioissa säädetään oikeudenkäynnistä. Jos vaatimus perustuu tieliikennelain 75 §:n 1 momentissa tarkoitettuun rattijuopumukseen, törkeään rattijuopumukseen tai törkeään liikenneturvallisuuden vaarantamiseen, tulee vaatimus esittää rikosasian käsittelevälle tuomioistuimelle vaatimuksen perusteena olevan rikosasian käsittelyn yhteydessä. Tämä on välttämätöntä, jotta tuomioistuin voi ehdollisen ajokielon täytäntöönpanon yhtey-

dessä ottaa huomioon uudesta rikoksesta määrättävän ajokiellon tieliikennelain 79 §:n 3 momentin mukaisesti.

Pykälän 2 momentin mukaan väliaikaisen ajokiellon kesto luetaan koetusajaksi, jos tuomioistuin ei määrää valvottua ajo-oikeutta peruutettavaksi ja ehdollista ajokieltoa pantavaksi täytäntöön. Tällöin poliisin tulee viipymättä palauttaa alkolukkoajokortti valvottavalle. Jos päihderiippuvuuden arviointiohjelman tai jatkoseurannan suorittaminen on väliaikaisen ajokiellon takia keskeytynyt, niitä on jatkettava päihderiippuvuuden selvittämisestä vastaavan henkilöstön ohjeiden mukaan niin, että arviointiohjelman ja jatkoseurantaan kuuluvat tarkastukset suoritetaan koetusajana. Valvottava voi väliaikaisesta ajokiellosta huolimatta jatkaa arviointiohjelman tai jatkoseurannan suorittamista.

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

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

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

Pykälän 2 momentin mukaan lain soveltaminen edellyttää, että 2 §:ssä tarkoitettuun rattijuopumukseen on syyllistytty lain tultua voimaan. Lakia sovelletaan valvottuun ajo-oikeuteen koetusajan päättymiseen asti. Lakia sovelletaan myös sen voimassaolon päättymisen jälkeen käsiteltäessä lain soveltamisalaan kuuluvia muutoksenhakuasioita.

1.2. Laki tieliikennelain väliaikaisesta muuttamisesta

76 §. Perusteet väliaikaiseen ajokieltoon määräämiselle. Pykälän 3 ja 4 kohtiin tehdään uusien 5 ja 6 kohtien lisäämisestä aiheutuvat lakitekniset muutokset.

Pykälään ehdotetaan lisättäväksi uusi 5

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

Pykälään ehdotetaan myös lisättäväksi uusi 6 kohta, jonka perusteella poliisilla olisi oikeus määrätä valvottava väliaikaiseen ajokieltoon, jos valvottavaa on syytä epäillä 79 a §:n 2 momentin 3 kohdassa tarkoitettua rikkomuksesta tai laiminlyönnistä.

77 §. Väliaikaisen ajokiellon kesto. Pykälään lisättäisiin uusi 5 momentti, jonka mukaan väliaikainen ajokielto jatkuu kunnes tuomioistuin päättää valvotun ajo-oikeuden peruuttamisesta ja ehdollisen ajokiellon määräämisestä täytäntöön pantavaksi, jos valvottava on 76 §:n 5 tai 6 kohtien perusteella määrätty väliaikaiseen ajokieltoon.

79 a §. Valvottu ajo-oikeus. Alkolukolla valvotun ajo-oikeuden kokeilemisesta ehdotetun lain takia tieliikennelakiin ehdotetaan lisättäväksi uusi valvottua ajo-oikeutta koskeva pykälä. Pykälän 1 momentin perusteella valvottu ajo-oikeus voitaisiin määrätä ainoastaan alkoholin käyttöön perustuvasta rattijuopumuksesta. Sen sijaan mahdollisuutta valvottuun ajo-oikeuteen ei olisi niillä, jotka ovat syyllistyneet rattijuopumukseen kuljettamalla ajoneuvoa huumausaineiden tai muiden huumaavien aineiden kuin alkoholin vaikutuksen alaisena, koska alkolukko ei tunnista näitä aineita. Rikoslain rattijuopumusta koskevasta lainkohdista pykälän soveltamisalueen ulkopuolelle jäisivät siis 23 luvun 3 §:n 2 ja 3 momentti ja 4 §:n 3 kohta.

Ensimmäisessä momentissa tarkoitettuun rattijuopumukseen syyllistyneellä on oikeus saada valvottu ajo-oikeus, jos hän on pyytänyt sitä ja tuomioistuin arvioi hänen suoriutuvan siihen kuuluvista velvollisuuksista eikä häntä tuomita ehdottomaan vankeusrangaistukseen. Valvotun ajo-oikeuden pyytämisestä säädetään alkolukolla valvotun ajo-oikeuden kokeilemisestä annetun lain 2 §:ssä. Valvottuun ajo-oikeuteen kuuluu säännöllisesti suoritettavia velvoitteita kuten alkolukon käyttötietojen purkaminen ja käynnit päihderiippuvuuden arviointiohjelmassa ja jatkoseurannassa. Arvioitaessa rattijuopumukseen syyllistyneen edellytyksiä suoriutua velvoitteista on keskeisellä sijalla pidettävä säännöllisiä

elämäntapoja. Työ ja säännöllinen tulo helpottavat myös valvonnasta aiheutuvien kustannusten maksamista. Yhdyskuntapalveluksi muunnettu vankeusrangaistus ei ole este valvotun ajo-oikeuden määräämiselle.

Ajokielto on määrättävä ehdollisena, jos kuljettajalle määrätään valvottu ajo-oikeus. Ajokielto on tällöin ehdollinen valvotun ajo-oikeuden ajan. Alkolukko asennettaisiin rattijuopumukseen syyllistyneen autoon yhden vuoden mittaiseksi koetusajaksi. Väliaikainen ajokielto päättyy ja koetus aika alkaa alkolukkoajokortin luovuttamisesta.

Pykälän 2 momentissa säädetään tilanteista, joissa tuomioistuimen on peruutettava valvottu ajo-oikeus ja määrättävä ehdollinen ajokielto täytäntöön pantavaksi. Peruutus ja ajokiellon täytäntöönpano voidaan tehdä jo ennen koetusajan alkamista, jos valvottava ei esimerkiksi kykene kohtuullisessa ajassa täyttämään alkolukkoajokortin luovuttamisen edellytyksiä tai hänet määrätään ajokieltoon. Momentin 1 kohdassa tarkoitettu valvonnan peruuttamista koskeva pyyntö on tehtävä valvottavan asuinpaikan poliisille. Momentin 2 kohdan ajokiellolla tarkoitetaan tieliikennelain 75 §:n 1 ja 2 momentin ajokieltoja. Rattijuopumukseen syyllistyneelle on ehdottoman ajokiellon asemesta määrätty valvottu ajo-oikeus, joten kuljettajalle tulee tässä tilanteessa voida asettaa korostettu liikennesääntöjen noudattamisvelvollisuus. Jos valvottava koetusajana todetaan päihderiippuvaiseksi, on poliisin 75 §:n 2 momentin 1 kohdan perusteella määrättävä hänet ajokieltoon ja tuomioistuimen tulee peruuttaa valvottu ajo-oikeus ja määrätä ehdollinen ajokielto pantavaksi täytäntöön. Momentin 3 kohdan perusteella valvottu ajo-oikeus on peruutettava ja ehdollinen ajokielto on määrättävä täytäntöön pantavaksi, jos ajokieltoon määrätty ilman hyväksyttävää syytä rikkoo valvotun ajo-oikeuden rajoitusta tai laiminlyö valvottuun ajo-oikeuteen kuuluvan velvollisuuden. Valvottua ajo-oikeutta ei kuitenkaan tule peruuttaa, jos teon tai laiminlyönnin on katsottava aiheutuneen pikemmin huolimattomuudesta kuin tahallisuudesta ja teolla tai laiminlyönnillä rikotaan valvotusta ajo-oikeudesta annettuja määräyksiä ainoastaan vähäisessä määrin. Valvottava vastaa alkolukon ohjeiden mukaisesta käytöstä, ellei

hän kykene luotettavasti osoittamaan muun henkilön aiheuttaneen ohjeen vastaista tilannetta. Valvottavan tuomitseminen koetusajana ehdottomaan vankeusrangaistukseen johtaa valvotun ehdollisen ajokiellon määräämiseen täytäntöön pantavaksi, jos rangaistuksen suorittaminen estää valvontaan kuuluvien velvoitteiden noudattamisen. Yli kahden vuoden mittaiseen vankeusrangaistukseen tuomitseminen koetusajana olisi pääsääntöisesti este valvotun ajo-oikeuden jatkamiselle. Jos valvottava peruuttaa valvontaa koskevan pyyntönsä tai poliisin arvion mukaan valvottavaa on syytä epäillä 3 kohdassa tarkoitettua rikkomuksesta tai laiminlyönnistä, on poliisin määrättävä valvottava väliaikaiseen ajokieltoon ja ilmoitettava asiasta syyttäjälle. Syyttäjän tulee viipymättä saattaa asia tuomioistuimen käsiteltäväksi.

Pykälän 3 momentin mukaan valvotusta ajo-oikeudesta on muutoin soveltuvin osin voimassa, mitä 79 §:ssä säädetään ehdollisesta ajokiellosta. Jos valvottava syyllistyy esimerkiksi uuteen rattijuopumukseen, tulee ehdollisena määrätyn ajokiellon täytäntöönpanossa noudattaa 79 §:n 3 momentin säännöksiä.

2. Tarkemmat säännökset ja määräykset

Ehdotetun alkolukolla valvotun ajo-oikeuden kokeilemisesta annetun lain 12 §:n nojalla annettaisiin valtioneuvoston asetus alkolukolla valvotun ajo-oikeuden kokeilemisestä. Asetuksessa olisivat säännökset alkolukolta vaadittavista teknisistä ominaisuuksista, toiminnasta, asennuksesta sekä käyttötietojen purkamisesta ja niiden ilmoittamisesta poliisille.

3. Voimaantulo

Ehdotetut lait muuttaisivat voimaan tullessaan ajokorttiseuraamusjärjestelmää ja vaikuttaisivat kansalaisten lisäksi ajoneuvohallinnon, poliisin, syyttäjien, tuomioistuinten ja päihdehuollon tehtäviin. Lakien täytäntöönpano vaatii koulutusta ja tiedottamista. Koikeilun käynnistymisen varmistuttua laitevalmistajat tarvitsevat aikaa myös laitteiden

maanlaajuisen saatavuuden varmistamiseen sekä alkolukkojen asennus- ja huoltoverkoston luomiseen. Tämän vuoksi ehdotetaan, että lait tulisivat voimaan aikaisintaan 1 päivänä heinäkuuta 2005. Lakien täytäntöönpanon edellyttämiin toimiin voitaisiin kuitenkin ryhtyä jo ennen kuin ne tulevat voimaan.

4. Säättämisjärjestys

Ajo-oikeuden valvonnasta aiheutuvia kustannuksia ehdotetaan valvottavan itsensä kustannettavaksi. Kustannusten kohdentamiseen liittyy kysymys yhdenvertaisesta kohtelusta, koska kaikilla halukkailla ei alkolukon käytön maksullisuuden vuoksi olisi ehkä mahdollisuutta osallistua kokeiluun. Ehdotetulla lainsäädännöllä ei yksilöitä kuitenkaan välittömästi asetettaisi eri asemaan varallisuuden perusteella, vaan yksilöiden varallisuusasema vaikuttaisi heidän mahdollisuuksiinsa käyttää hyväksi lainsäädännössä luotavaa mahdolli-

suutta. Tällöin kustannusten tulisi olla melko huomattavia aiheuttaakseen perustuslain 6 §:n 2 momentin syrjintäkiellon vastaisen tilanteen. Toisaalta ajokielto ei kuulu rikosoikeudelliseen seuraamusjärjestelmään, jonka yhdenvertaisuudelle on asetettava erityisen korkea vaatimustaso.

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

Lakiehdotus voidaan hallituksen käsityksen mukaan käsitellä tavallisessa säättämisjärjestyksessä.

Edellä esitetyn perusteella annetaan Eduskunnan hyväksyttäväksi seuraavat lakiehdotukset:

1.

Laki**alkolukolla valvotun ajo-oikeuden kokeilemisesta**

Eduskunnan päätöksen mukaisesti säädetään:

1 §

Lain tarkoitus

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

2 §

Valvotun ajo-oikeuden pyytäminen

Valvottua ajo-oikeutta voi pyytää tieliikennelain (267/1981) 79 a §:n 1 momentissa tarkoitetusta rattijuopumuksesta epäilty, jolla on vakinainen asuinpaikka Suomessa ja vähintään B-ajokorttiluokan mukainen muu kuin tieliikennelain 72 §:n 2 momentissa tarkoitettu kahden vuoden ajo-oikeus. Pyyntö on esitettävä epäiltyä rattijuopumusta tutkivalle poliisille tai rattijuopumusasian käsittelyn yhteydessä tuomioistuimelle.

Poliisin tulee ilmoittaa 1 momentissa tarkoitetun rikoksen esitutkinnassa epäillylle mahdollisuudesta valvottuun ajo-oikeuteen sekä selvittää hänelle valvonnan sisältö, ehdot ja kustannukset.

3 §

Kokeilussa käytettävä ajoneuvo

Valvotussa ajo-oikeudessa käytettävä ajoneuvo on varustettava laitteella, joka kuljettajan hengitysilmasta mitattavan alkoholipitoisuuden perusteella estää ajoneuvon käynnistymisen (*alkolukko*). Alkolukko asennetaan yhteen valvottuun ajo-oikeuteen määrätyn (*valvottava*) yksityiskäytössä olevaan henkilö- tai pakettiautoon. Ajoneuvo on muutoskatsastettava alkolukon asentamisen ja sen poistamisen jälkeen.

4 §

Valvotun ajo-oikeuden määrääminen ja koetus aika

Valvottu ajo-oikeus määrätään tieliikennelain 79 a §:n 1 momentissa säädetyksi koetusajaksi. Valvottavan asuinpaikan poliisi myöntää koetusajaksi ajokortin (*alkolukkoajokortti*). Alkolukkoajokortin luovuttamisen edellytyksenä on, että valvottava toimittaa poliisille todistuksen alkolukon asentamisesta, rekisteröintitodistuksen I osan, jonka mukaan ajoneuvo on alkolukon asentamisen jäl-

keen muutoksastettu, sekä todistuksen 6 §:ssä tarkoitetun päihderiippuvuuden arviointiohjelman aloittamisesta.

Poliisin on tehtävä alkolukkoajokortin myöntämisestä merkintä ajoneuvoliikennerekisteriin.

Valvottavan on koetusaikana täytettävä valvottuun ajo-oikeuteen kuuluvat velvollisuudet. Koetusajan päättyessä valvottavan asuinpaikan poliisin on varmistettava, että valvottava on täyttänyt kaikki velvollisuudet. Koetusajan päättyttyä alkolukkoajokortti on palautettava valvottavan asuinpaikan poliisille. Tämän jälkeen valvottavalle luovutetaan ajokortti, jonka poliisi on väliaikaiseen ajokieltoon määräämisen yhteydessä ottanut haltuunsa tai poliisi luovuttaa valvottavalle uuden ajokortin.

5 §

Valvotun ajo-oikeuden käyttäminen

Koetusaikana valvottavalla on ajo-oikeus vain alkolukkoajokortissa yksilöityyn ajoneuvoon. Alkolukkoajokortti oikeuttaa valvottavan koetusaikana kuljettamaan alkolukolla varustettua ajoneuvoa Suomessa lukuun ottamatta Ahvenanmaan maakuntaa.

6 §

Päihderiippuvuuden arviointiohjelma

Valvottavan on suoritettava kuuden kuukauden pituinen päihderiippuvuuden arviointiohjelma. Ohjelma on aloitettava viipymättä valvottua ajo-oikeutta koskevan pyynnön jälkeen.

Valvottavan on toimitettava asuinpaikkansa poliisille päihderiippuvuuden arviointiohjelmaan kuuluvat lääkärinlausunnot ja todistukset käynneistään lääkärin ja terveydenhuollon henkilöstöön kuuluvan luona sekä ilmoitettava seuraavan käynnin ajankohta. Poliisin on tehtävä lausunnon tai todistuksen toimittamisesta merkintä ajoneuvoliikennerekisteriin.

7 §

Jatkoseuranta

Päihderiippuvuuden arviointiohjelman päätyttyä valvottavan on osallistuttava jatkoseurantaan. Jatkoseurannassa valvottava käy koetusaikana kolmen kuukauden välein lääkärintarkastuksessa, jota koskeva lääkärinlausunto hänen on toimitettava poliisille sekä ilmoitettava seuraavan tarkastuksen ajankohdasta. Poliisin on tehtävä lausunnon toimittamisesta merkintä ajoneuvoliikennerekisteriin.

8 §

Kustannukset

Valvottava vastaa valvotusta ajo-oikeudesta hänelle aiheutuvista kustannuksista.

9 §

Tiedonpurku alkolukosta

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

10 §

Koetusajan keskeytyminen

Koetusaika keskeytyy, jos valvottava määrätään ajokieltoon tai väliaikaiseen ajokieltoon. Jos poliisi määrää valvottavan ajokieltoon tai jos väliaikaiseen ajokieltoon määrääminen perustuu tieliikennelain 76 §:n 5 tai 6 kohtaan, poliisin on ilmoitettava päätöksensä syyttäjälle, jonka on viipymättä esitettävä valvotun ajo-oikeuden peruuttamista ja ehdollisen ajokiellon täytäntöönpanoa koskeva vaatimus tuomioistuimelle. Vaatimus

esitetään sille tuomioistuimelle, jonka piirissä valvottava asuu tai pysyvästi oleskelee. Asia voidaan alioikeudessa käsitellä yhden tuomarin kokoonpanossa ja virallisen syyttäjän tulee olla istunnossa läsnä. Asia voidaan käsitellä ja ratkaista valvottavan poissaolosta huolimatta. Muuten menettelyyn sovelletaan, mitä oikeudenkäynnistä rikosasioissa säädetään.

Jos tuomioistuin ei määrää valvottua ajo-oikeutta peruutettavaksi ja ehdollista ajokieltä pantavaksi täytäntöön, väliaikaisen ajokiellon kesto luetaan koetusajaksi.

11 §

Muutoksenhaku

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

12 §

Tarkemmat säännökset

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

13 §

Voimaantulo

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20 ja on voimassa päivään kuuta 20 .

Lakia sovelletaan, jos 2 §:ssä tarkoitettuun rattijuopumukseen on syyllistytty lain tultua voimaan. Lakia sovelletaan valvottuun ajo-oikeuteen koetusajan päättymiseen asti. Lakia sovelletaan myös sen voimassaoloajan jälkeen käsiteltäessä lain soveltamisalaan kuuluvia muutoksenhakuasioita.

2.

Laki**tieliikennelain väliaikaisesta muuttamisesta**

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

76 §

Perusteet väliaikaiseen ajokieltoon määräämiselle

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

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

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

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

6) jos on syytä epäillä ajo-oikeuden haltijaa 79 a §:n 2 momentin 3 kohdassa tarkoitettusta teosta tai laiminlyönnistä.

77 §

Väliaikaisen ajokiellon kesto

Edellä 76 §:n 5 ja 6 kohdassa tarkoitetuissa tapauksissa väliaikainen ajokielto jatkuu, kunnes tuomioistuin päättää alkolukolla valvotun ajo-oikeuden kokeilemisesta annetussa

laissa (/) tarkoitetun valvotun ajo-oikeuden peruuttamisesta ja ehdollisen ajokiellon määräämisestä täytäntöön pantavaksi.

79 a §

Valvottu ajo-oikeus

Tuomioistuimen on määrättävä rikoslain 23 luvun 3 §:n 1 momentissa tai 4 §:n 1 tai 2 kohdassa tarkoitettuun rattijuopumukseen syylistyneelle alkolukolla valvotun ajo-oikeuden kokeilemisestä annetussa laissa tarkoitettu valvottu ajo-oikeus, jos ajokieltoon määrättävä sitä pyytää ja hänen arvioidaan suoriutuvan siihen kuuluvista velvollisuuksista eikä häntä tuomita ehdottomaan vankeusrangaistukseen. Ajokielto on määrättävä ehdollisena valvotun ajo-oikeuden ajaksi. Väliaikainen ajokielto päättyy ja koetusaika alkaa, kun valvottuun ajo-oikeuteen määrättylle luovutetaan alkolukolla valvotun ajo-oikeuden kokeilemisestä annetun lain 4 §:n 1 momentissa tarkoitettu alkolukkoajokortti. Koetusajan pituus on yksi vuosi. Valvotusta ajo-oikeudesta ja koetusajan keskeytymisestä säädetään alkolukolla valvotun ajo-oikeuden kokeilemisestä annetussa laissa.

Tuomioistuimen on peruutettava valvottu ajo-oikeus ja määrättävä ehdollinen ajokielto pantavaksi täytäntöön, jos valvottava ennen koetusajan alkamista tai koetusaikana:

1) peruuttaa valvontaa koskevan pyynnön;

2) määrätään ajokieltoon; taikka

3) ilman hyväksyttävää syytä rikkoo valvotun ajo-oikeuden rajoitusta tai laiminlyö valvottuun ajo-oikeuteen kuuluvan velvollisuuden.

Valvotusta ajo-oikeudesta on muutoin so-

veltuvin osin voimassa, mitä 79 §:ssä säädetään ehdollisesta ajokiellosta.

Tämä laki tulee voimaan _____ päivänä kuuta 20 ja on voimassa _____ päivään kuuta 20 .

Helsingissä 4 päivänä maaliskuuta 2005

Tasavallan Presidentti

TARJA HALONEN

Liikenne- ja viestintäministeri *Leena Luhtanen*

*Liite
Rinnakkaistekstit*

Laki

tieliikennelain väliaikaisesta muuttamisesta

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

Voimassa oleva laki

76 §

Perusteet väliaikaiseen ajokieltoon määräämiselle

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

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

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

Ehdotus

76 §

Perusteet väliaikaiseen ajokieltoon määräämiselle

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

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

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

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

6) jos on syytä epäillä ajo-oikeuden haltijaa 79 a §:n 2 momentin 3 kohdassa tarkoitusta teosta tai laiminlyönnistä.

77 §

Väliaikaisen ajokiellon kesto

Edellä 76 §:n 5 ja 6 kohdassa tarkoitetuissa tapauksissa väliaikainen ajokielto jatkuu, kunnes tuomioistuin päättää alkolukolla valvotun ajo-oikeuden kokeilemisesta annetussa laissa (/) tarkoitetun valvotun ajo-oikeuden peruuttamisesta ja ehdollisen ajokiellon määrittämisestä täytäntöön pantavaksi.

79 a §

Valvottu ajo-oikeus

Tuomioistuimen on määrättävä rikoslain 23 luvun 3 §:n 1 momentissa tai 4 §:n 1 tai 2 kohdassa tarkoitettuun rattijuopumukseen syyllistyneelle alkolukolla valvotun ajo-oikeuden kokeilemisestä annetussa laissa tarkoitettu valvottu ajo-oikeus, jos ajokieltoon määrättävä sitä pyytää ja hänen arvioidaan suoriutuvan siihen kuuluvista velvollisuuksista eikä häntä tuomita ehdottomaan vankeusrangaistukseen. Ajokielto on määrättävä ehdollisena valvotun ajo-oikeuden ajaksi. Väliaikainen ajokielto päättyy ja koetusaika alkaa, kun valvottuun ajo-oikeuteen määrätylle luovutetaan alkolukolla valvotun ajo-oikeuden kokeilemisestä annetun lain 4 §:n 1 momentissa tarkoitettu alkolukkoajokortti. Koetusajan pituus on yksi vuosi. Valvotusta ajo-oikeudesta ja koetusajan keskeyttämisestä säädetään alkolukolla valvotun ajo-oikeuden kokeilemisestä annetussa laissa.

Tuomioistuimen on peruutettava valvottu ajo-oikeus ja määrättävä ehdollinen ajokielto pantavaksi täytäntöön, jos valvottava ennen koetusajan alkamista tai koetusaikana:

1) peruuttaa valvontaa koskevan pyyntönsä;

2) määrätään ajokieltoon; taikka

3) ilman hyväksyttävää syytä rikkoo valvotun ajo-oikeuden rajoitusta tai laiminlyö valvottuun ajo-oikeuteen kuuluvan olennaisen velvollisuuden.

Voimassa oleva laki

Ehdotus

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

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20 ja on voimassa päivään kuuta 20 .